



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

### **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE**

#### **REQUERIMENTO Nº      , DE 2021** (Do Senhor **EDUARDO COSTA**)

Requer a realização de audiência pública para debater a Implantação e Impactos socioeconômicos da Ferrovia EF-170, denominada Ferrogrão, no Brasil.

Senhor Presidente,

Requeiro com fundamento nos arts. 117, inciso VIII e 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a realização de audiência pública por videoconferência para debater a Implantação e Impactos Socioeconômicos da Ferrovia EF-170, denominada Ferrogrão, no Brasil.

Convidados:

- Representante do Ministério da Infraestrutura;
- Representante do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento;
- Representante da FAEPA – Federação da Agricultura e Pecuária do Pará;
- Representante do Governo do Estado do Pará.

#### **JUSTIFICAÇÃO**

A ferrovia EF-1700, denominada de Ferrogrão, prevista para ligar o Mato Grosso e o Pará, facilitando o escoamento da produção do Estados do Centro-oeste e Norte do país.





## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

No projeto desta ferrovia estão previstos 933 quilômetros de trilhos, com investimento estimado em R\$ 12 bilhões, ligando os municípios de Sinop (MT) a Miritituba (PA), com acesso ao Rio Tapajós.

O projeto possui é fundamental como componente da nova rota de exportação brasileira, permitindo o escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste em direção aos portos do chamado Arco Norte Paraense, a preços muito mais competitivos.

Com efeito, considerando que o estado de Mato Grosso é, atualmente, o maior produtor de grãos do Brasil e cerca de 80% das exportações destinam-se ao mercado asiático, o escoamento através dos portos do Pará implica uma redução de custo do frete/tonelada entre US\$ 40.00 a US\$ 50.00, em relação ao porto de Paranaguá, uma vez que o número de dias de navegação é reduzido de 35/40 dias para 15/20 dias.

As vantagens comparativas entre o transporte ferroviário e rodoviário (BR-163) também são inúmeras, conforme informações do Ministério da Infraestrutura. Será um decréscimo de R\$ 19,2 bilhões no custo do frete em relação à rodovia, além da mitigação do desmatamento provocado pela rodovia existente, com redução de acidentes, de congestionamento e da emissão de CO2 em cerca de 50%, evitando-se assim externalidades negativas estimadas em R\$ 6,1 bilhões.

Os grãos constituem o principal produto da pauta de exportação do Brasil, gerando empregos e renda ao longo de sua cadeia produtiva, além de divisas para o País. A insuficiência e deficiência de infraestrutura, de transporte, energia e comunicação, constituem um grande entrave para a retomada do processo de crescimento e desenvolvimento do Brasil, em geral, como das regiões Norte e Centro-Oeste.

### **Embargo**

No entanto, o projeto encontra-se sob polêmica. O Ministro do Supremo Tribunal Federal, Alexandre de Moraes, suspendeu os efeitos da Lei 13.452/2017 e de todos os processos relacionados ao Projeto da Ferrovia Ferrogrão – EF 170.





## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

Essa lei, que resultou de uma medida provisória de 2016 (MP 758), alterou os limites do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará. A interpretação do ministro do STF é que o traçado da ferrovia cortaria a unidade de conservação federal, provocando danos ao meio ambiente - o que não deveria ser tratado por meio de uma medida provisória.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, sustenta que o traçado da ferrovia está previsto para passar em área próxima ao traçado da BR-163, a rodovia Cuiabá-Santarém, que já liga Mato Grosso e Pará e que corta a unidade de conservação do Jamanxim. Dessa forma, afirma o governo, a ferrovia seria construída numa área já desmatada, ao longo da estrada.

Diante do exposto, requeiro a realização de uma audiência pública nesta douta Comissão, afim de discutir os efeitos e soluções para importante matéria.

Sala da Comissão, em 15 de abril de 2021.

Deputado **EDUARDO COSTA**  
**PTB/PA**

