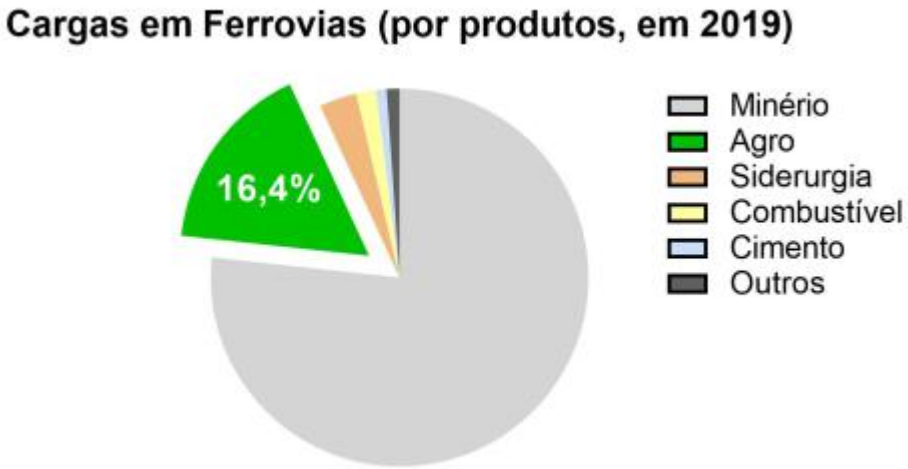
A Importância da Ferrogrão (EF-170) para o Desenvolvimento do Agronegócio de Mato Grosso e do Brasil

---

- O Brasil, país de dimensões continentais é também um dos maiores produtores de soja, milho, algodão e pecuária bovina de corte do mundo, competindo com Estados Unidos, Argentina, Canadá e Austrália para alimentar chineses, japoneses, indianos, africanos e outros povos. Dentro da porteira, a produção é uma das mais competentes do planeta, mas perde grande parte dessa competitividade da porteira para fora. Nosso grande "calcanhar de Aquiles" é a deficiência na infraestrutura logística.
- De acordo com a EMBRAPA, o Brasil preserva 66,3% do seu território, utilizando 13,2% em pastagens plantadas e 8% nativas. A agricultura ocupa 7,8% do território brasileiro. O estado de Mato Grosso cultiva 10,3 milhões de hectares com soja e sobre essa área, em segunda safra, planta o milho, em 5,2 milhões de hectares. A essa produção se somam mais 1,1 milhão de hectares de algodão. Tudo isso resulta em uma produção média de 72 milhões de toneladas de grãos e fibras, por safra.
- O Estado possui ainda, mais de 13 milhões de hectares de pastagens aptas a agricultura, ou seja, o Mato Grosso tem potencial para produzir acima de 170 milhões de toneladas de grãos e fibras em curto espaço de tempo. De acordo com o IMEA – Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (Outlook 2030), em 2030 Mato Grosso poderá produzir **125 milhões** de toneladas de grãos e algodão, o que remete a uma preocupação: **como escoar tamanho volume?**
    - **Sem dúvidas, a resposta passa pelos investimentos em ferrovias**.
- Em 2019, somente 16,4% do movimentado nas ferrovias correspondeu a produtos do agro. É primordial defender a melhoria das principais rotas de escoamento da produção, envolvendo todos os modos transportes. Pelo menos 60% das cargas transportadas no Brasil são realizadas em estradas. A maioria apresenta-se em más condições, com pouca manutenção e em quantidade insuficiente para atender as regiões produtoras.



Fonte: ANTT (2019)

- Nesse sentido, há otimismo baseado nos leilões ou continuidade das obras previstas em linhas férreas, previstos em programas do governo federal, em corredores de comércio e exportação dos produtos brasileiros.
- À exemplo da Ferrogrão (EF-170), essa estará operando com comboios de 160 vagões de 100 toneladas cada, totalizando 16.000 toneladas por viagem, isto é, com 3 locomotivas com 4 motores cada, o que nos mostra que cada comboio com 12 motores substituirá 400 caminhões, ou seja, 400 motores. Somente esse ganho ambiental já justifica a implantação da ferrovia.

Quadro 1. Estimativas da Ferrogrão (EF-170)

Prazo de Concessão: 69 anos (sem prorrogação)
Investimento Inicial Previsto: R$ 8,42 bilhões
Investimento ao Longo da Concessão: 21,57 bilhões
Extensão: 933 quilômetros
Projeção de Transporte: 20 milhões toneladas (2030) e 50 milhões de toneladas (final da concessão)
Tipo de Cargas: milho, soja, farelo de soja (potenciais: óleo de soja, fertilizantes, açúcar, etanol e derivados de petróleo)
Compensações Socioambientais: R$ 765 milhões
Redução de Externalidades Negativas: R$ 6,1 bilhões (emissão de CO2, congestionamentos, acidentes)
Redução de Custo de Frete: R$ 19,2 bilhões x transporte rodoviário
Geração de Empregos: 373 mil, sendo 30 mil diretos

- A área de influência da Ferrogrão (EF-170) contempla todo Médio Norte e Norte de Mato Grosso com produção atual de 42 milhões de toneladas de soja e milho. Conforme o IMEA em 2030, a produção nessa área está estimada em mais de 60 milhões de toneladas. Vale ressaltar que esse desempenho positivo ocorrerá sem nenhum desmatamento, o crescimento se dará somente aproveitando as áreas de pastagem.
- O traçado da Ferrogrão (EF-170) acompanha em aproximadamente 90% a faixa de domínio da BR-163, o que reafirma que a supressão vegetal necessária para construção da ferrovia é muito pequena.
- A PGR – Procuradoria Geral da União (Procurador Augusto Aras), afirma que o projeto da Ferrogrão (EF-170) se ajusta ao desenvolvimento sustentável, como fator de equilíbrio entre economia e ecologia. A previsão de redução do Parque Nacional do Jamanxim é de 0,054%. Essa intervenção, em termos de prejuízos ambientais tende a zero, ainda mais quando se considera os benefícios da implantação de uma ferrovia: (i) menor impacto ambiental (redução de emissão de poluentes/acidentes e maior eficiência energética), (ii) maior capacidade de carga, (iii) menor custo de fretes para grandes distâncias, (iv) melhor indicada para produtos de menor valor agregado e grandes volumes.
- Ademais, como bem lembrado pela PGR, a Ferrogrão (EF-170), como toda obra de impacto à sociedade, terá seu projeto submetido a consulta pública e os demais processos, como o de licenciamento ambiental e ao cumprimento de possíveis exigências a serem levantadas pelos órgãos competentes para à efetivação das obras ou atividades relativas à sua operação. Dessa forma, não procede a urgência de suspender o processo.
    - **Não há sobreposição do traçado com Terras Indígenas ou comunidades**

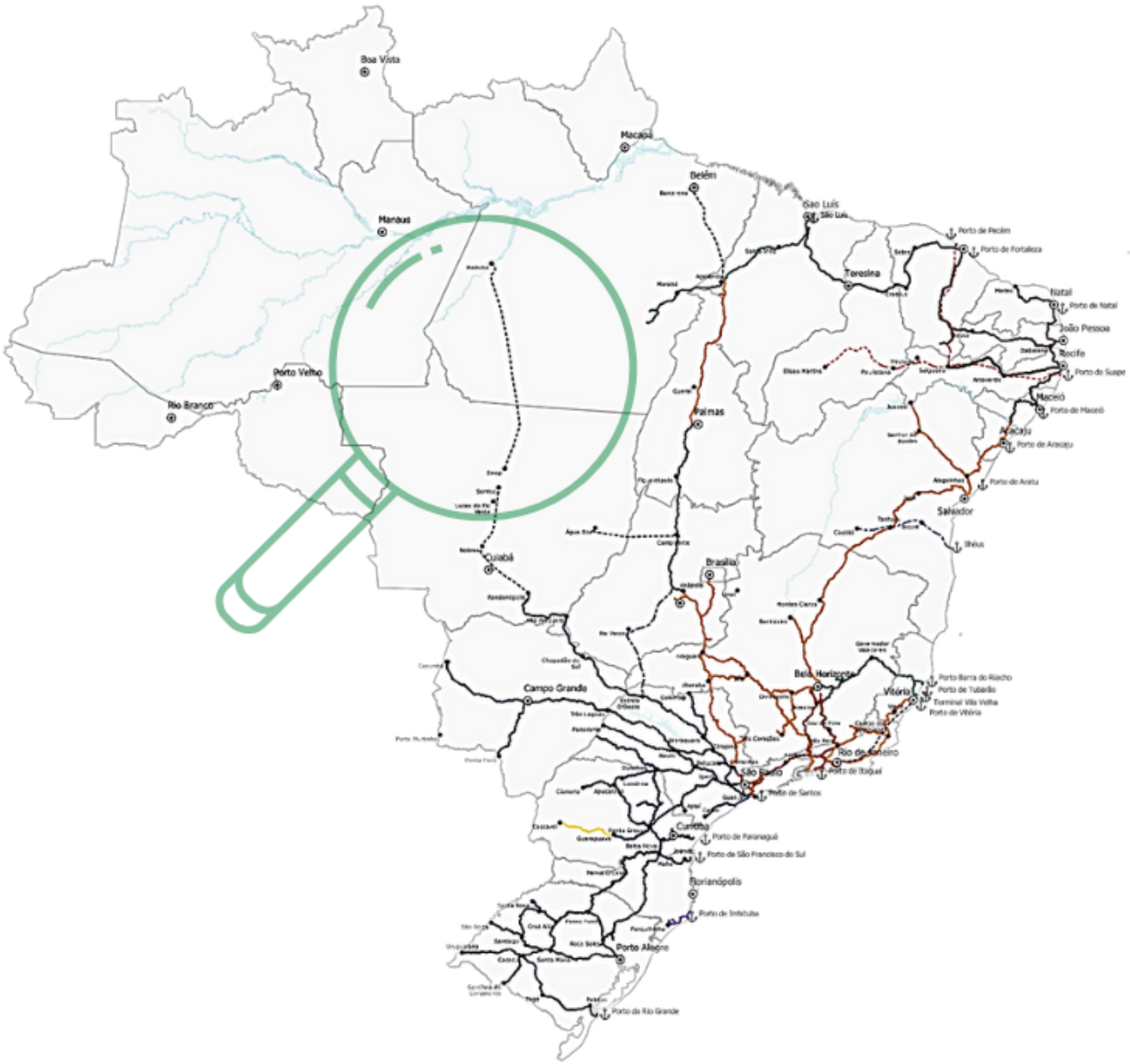
quilombolas
    - **As Terras Indígenas mais próximas estão a 4 km (TI Praia do Mangue) e 7 km (TI Praia do Índio), em Itaituba do outro lado do Rio Tapajós.**
    - **O traçado referencial da ferrovia não invade nenhuma Unidade de Conservação.**
- Ainda na questão ambiental convém lembrar que o Ministério do Meio Ambiente, para proteger as margens da BR-163, criou Florestas Nacionais (FLONAs), Áreas de Preservação e Parques Nacionais, ou seja, não haverá novos desmatamentos, as áreas ocupadas atualmente foram desmatadas na década de 70 e 80, antes da criação das áreas de preservação.
- No ano passado, o Ministério da Infraestrutura firmou parceria com a *Climate Bondes Iniciative (CBI)* para a análise de emissão de títulos verdes (*green bonds*) como forma de captar financiamento no mercado. Os projetos da Ferrogrão (EF-170) e da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) foram eleitos candidatos a obterem esse tipo de financiamento.
- De acordo levantamentos do Ministério da Infraestrutura, estima-se redução entre 70 e 80% do total de CO^2 emitidos pelos trechos da Ferrogrão (EF-170), quando comparado ao modo rodoviário.
- Sem dúvida a melhor alternativa de transporte de grandes volumes é o modal ferroviário, como o caso da Ferrogrão (EF-170). O projeto indica uma redução nos fretes praticados atualmente de mais de 40%, isso faz com que essa ferrovia seja a grande balizadora dos valores de fretes praticados em Mato Grosso e no Brasil.
- **Por que isto é possível?** Porque essa ferrovia é de alta produtividade, saindo de uma altitude de 384 metros para encontrar em Miritituba (Itaituba-PA), 15 metros. Esse declive será utilizado para o transporte carregado total. Tal condição reduz o consumo de combustíveis fazendo com que a ferrovia seja de alta produtividade, reduzindo os custos com fretes.
- Boa parte da produção do agronegócio brasileiro é composta por *commodities*, soja, milho e algodão, produtos cujos valores de mercado são definidos em bolsa, como as de Chicago e Nova York. Por serem produtos de baixo valor agregado, os granéis agrícolas não suportam os elevados custos dos fretes rodoviários, tendo nos modais de maior escala, a hidrovia e a ferrovia, o meio ideal para movimentação em direção aos portos e centros consumidores, com redução do custo logístico e aumento da competitividade.
- Para que o país possa consolidar posição entre os maiores produtores e fornecedores de alimentos no cenário mundial, precisamos ter modais cujos valores de fretes sejam mais adequados às *commodities* e o modal ferroviário, pela possibilidade de implantação em qualquer região, diferentemente do modal hidroviário cujos rios não se pode alterar a localização, se constitui no mais importante modal para o agronegócio brasileiro.

Quadro 2. Resumo dos Benefícios da Implantação da Ferrogrão (EF-170).

- O Brasil necessita de implantação, adequação e integração de sua malha ferroviária para possibilitar a utilização pelo setor produtivo, ajustando a oferta de capacidade aos crescentes

volumes das cargas agrícolas.

- Em 2020, o Brasil exportou 80,03 milhões de toneladas de soja, dos quais 31% chegaram aos portos por ferrovias e 34,67 milhões de toneladas de milho, com 41% utilizando o mesmo modal.
- A implantação da Ferrogrão (EF-170) no trecho entre Sinop-MT e Miritituba distrito de Itaituba-PA, trará grandes benefícios ao setor produtivo. Especialistas apontam que essa ferrovia poderá ser a maior rota com transporte multimodal no Brasil – rodoviário entre a produção e os terminais ferroviários, ferroviário até Miritituba e Hidroviário até os portos de Santarém-PA, Santana-AP e Vila do Conde (Barcarena-PA), permitindo um escoamento superior a 50 milhões de toneladas de grãos.
- **O desenvolvimento do agronegócio depende do desenvolvimento do sistema ferroviário.**



Malha Ferroviária Brasileira (destaque Ferrogrão / EF-170)

Fonte: Aprosoja, Movimento Pró Logística e CNA. A Importância da Ferrogrão (EF-170) para o Desenvolvimento do Agronegócio de Mato Grosso e do Brasil.