USP ESALQ – DIVISÃO DE COMUNICAÇÃO
Veículo: Agência de notícias Primeira Hora
Data:08 /02/2020
Caderno/Link: https://primeirahora.com.br/br-163-enfim-uma-realidade/

Assunto: BR-163, enfim uma realidade

BR-163, enfim uma realidade

No próximo dia 14, o presidente Jair Bolsonaro estará na divisa de Mato Grosso, para ato de entrega dos últimos quilômetros que faltavam para ser concluída a pavimentação da BR-163, em todo seu trecho final de 1.000 quilômetros – de Sinop, no Mato Grosso, ao terminal de Miritituba, no Pará. O asfaltamento da BR-163 significa garantir o escoamento da safra de grãos que sai do centro do país, principalmente de Mato Grosso. Os efeitos são práticos e refletem no custo de transporte. O preço do frete rodoviário entre Sinop, município produtor de soja no Mato Grosso, e o terminal de Miritituba, no Pará, por exemplo, já reduziu em 15% em dezembro em relação ao mês anterior, para R$ 154,49 por tonelada, segundo um estudo da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, a **Esalq**. Acredito que esse componente cairá ainda mais. Outro efeito: pavimentada, a rodovia garante mais segurança para os caminhoneiros, que, até então, passavam dias em atoleiros no trecho crítico em questão, principalmente na época de chuvas. O presidente Bolsonaro terá o privilégio de concluir esse gigantesco projeto – que enfrentou muitas e muitas resistências, inclusive de âmbito internacional. Mas essa pavimentação, em verdade, é uma luta de várias décadas e de muitos personagens. É preciso se entender e reconhecer que se trata de uma obra de muitas mãos. A ligação Cuiabá-Santarém começou em 1971, como parte do Plano de Integração Nacional, o chamado PIN, do Governo Militar e pertencia ao movimento desencadeado na época, cujo tema era: "Integrar para não Entregar!". A inauguração da BR-163 ocorreu em 1976, quando os homens do 9º BEC encontram o 8º BEC na região sul do Pará, na Serra do Cachimbo, após cinco anos de trabalho. A partir de então, começavam as ações pela sua pavimentação. Na condição de presidente da Frente Parlamentar de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), posso garantir que essa é uma das maiores conquistas para Mato Grosso e sua gente. E também para o Estado do Pará. Afinal, a competitividade do Arco Norte da Logística exige protagonismo da BR-163. Todavia, a 'roda dos desafios', não para. Mato Grosso tem importantes empreendimentos a se desenvolver, no tocante à logística de transporte. Com suas conhecidas dimensões territoriais – afinal são 900 mil km² –, existe uma grande carência para escoar a magnitude da nossa produção de grãos e também da proteína animal. Estamos trabalhando para avançar no modal ferroviário, que hoje se encontra parado em Rondonópolis, no Sudeste do Estado, onde está o maior terminal ferroviário de cargas da América Latina. Queremos levar essa ferrovia até Cuiabá e depois avançar para o Norte do Estado, conectando-se com outras ferrovias necessárias, como a FICO – a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, e também a Ferrogrão. Em outra frente, buscamos a viabilização da saída Oeste, através da Hidrovia Paraguai-Paraná, bem como o desenvolvimento da aviação regional, por meio de investimentos públicos e privados em cidades estratégicas. Importante ressaltar: poucas políticas públicas no Brasil geram maior consenso entre os cidadãos, empresários e políticos que a necessidade de investir mais em infraestrutura. E por isso, vamos perseguir essa meta, sobretudo, com a busca de ampliação dos investimentos públicos e privados para que possamos dispor de uma logística eficiente: para o bem do Brasil e do povo brasileiro. Wellington Fagundes é senador por Mato Grosso e presidente da Frente Parlamentar de Logística e Infraestrutura (Frenlogi)