

Indústria cobra infraestrutura e diz que Norte paga preço do atraso logístico

Category: AMAZÔNIA, GERAL, PARÁ, REGIÃO

escrito por Ayumi Yohanna Miyamoto | 6 de março de 2026



presidente da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa), Alex Carvalho, voltou a defender investimentos urgentes em infraestrutura logística no Norte do País e criticou a visão de que obras estruturantes beneficiariam apenas setores específicos da economia. Para o dirigente industrial, a ausência de um sistema logístico integrado penaliza toda a cadeia produtiva da região e compromete a competitividade do Brasil.



Presidente da Fiepa diz que, “sem essa integração, País continuará convivendo com gargalos logísticos, custos elevados e perda de competitividade”/Fotos: Divulgação.

A avaliação foi feita durante debate recente sobre a dragagem do rio Tapajós, tema que, segundo ele, revela um problema estrutural mais amplo: a falta de conexão eficiente entre hidroviás, ferrovias e rodovias no chamado Arco Norte.

Sem essa integração, argumenta a Fiepa, o País continuará convivendo com gargalos logísticos, custos elevados de transporte e perda de competitividade internacional.

Dragagem e navegação

No centro da discussão está o avanço do assoreamento em rios amazônicos, fenômeno natural que pode ser agravado por fatores como desmatamento, erosão do solo e ocupação irregular das margens.

Para qualificar o debate, a federação buscou avaliação técnica do professor Hito Braga, diretor do Instituto de Tecnologia da Universidade Federal do Pará e especialista em dragagem.

Segundo os estudos citados pela entidade, quando o assoreamento não é administrado adequadamente, surgem impactos relevantes: redução da profundidade do rio, aumento do risco de cheias, piora da circulação da água e dificuldades para navegação.

Nesse contexto, a dragagem é tratada como instrumento de gestão ambiental e de segurança hidráulica, além de elemento essencial para garantir a navegabilidade dos rios.

A atividade, ressalta a federação, é regulamentada no Brasil e depende de licenciamento ambiental que segue normas do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), responsável por estabelecer critérios técnicos para caracterização e destinação do material dragado.

Em alguns casos, a ausência de dragagem pode gerar efeitos ambientais mais severos do que a própria intervenção, como enchentes, degradação da qualidade da água e perda de funcionalidade do ecossistema fluvial.

A vantagem dos rios

Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) reforçam a importância estratégica das hidrovias. Segundo a Agência, um supercomboio com 35 barcas pode transportar até 70 mil toneladas de carga. Em comparação, um trem com cerca de 120 vagões leva aproximadamente 11,5 mil toneladas, enquanto um caminhão comum transporta, em média, 40 toneladas.

O transporte hidroviário também apresenta vantagem ambiental. O consumo de combustível corresponde a cerca de 66% do utilizado no modal ferroviário e apenas 26% do gasto no transporte rodoviário, o que resulta em menor emissão de carbono.

Fora das prioridades

Apesar dessas vantagens, a Fiepa sustenta que a política nacional de infraestrutura ainda privilegia corredores logísticos consolidados do Sudeste e do Sul do País. Na avaliação da entidade, essa lógica mantém o Norte à margem dos investimentos, mesmo sendo responsável por parcela significativa da produção que sustenta o saldo positivo da balança comercial brasileira.

Para o setor industrial, a situação acabou sendo naturalizada sob o rótulo de “custo Amazônia” – expressão que, segundo a federação, mascara um problema que não é geográfico, mas político.

Corredores estratégicos

Entre os eixos considerados mais promissores para o escoamento da produção nacional estão os corredores logísticos dos rios Rio Tapajós e Rio Tocantins. Mesmo com grande potencial de competitividade, esses sistemas enfrentam entraves estruturais e jurídicos que retardam obras consideradas estratégicas pelo setor produtivo.

Entre os projetos citados estão a Ferrogrão, a concessão das hidrovias da região e o derrocamento do Pedral do Lourenço, intervenção vista como essencial para ampliar a navegabilidade no Tocantins.

Decisão estratégica

Para a federação industrial, o debate sobre infraestrutura na Amazônia ultrapassa a esfera técnica e entra no campo das escolhas estratégicas do País. Sem investimentos estruturantes, avalia a entidade, o Norte continuará enfrentando custos logísticos elevados, perda de competitividade e dependência de corredores mais longos, caros e ambientalmente menos eficientes.

A conclusão da indústria é direta: manter a região sem

infraestrutura adequada significa limitar o potencial econômico da própria Amazônia – e, por consequência, comprometer o desempenho do Brasil no comércio internacional.

Papo Reto



- O ministro Flávio Dino (foto) reforçou decisão que proibia transações em dinheiro vivo de recursos de emendas parlamentares, sendo obrigatória a adoção de meios de pagamento eletrônicos.
- Rita Zambelli, mãe da ex-deputada Carla Zambelli, anunciou pré-candidatura à Câmara aos 75 anos. Diz que pretende ser “a voz da filha”, presa na Itália desde 2025.
- Flávio Bolsonaro passou a integrar a defesa jurídica do pai, Jair Bolsonaro. Na prática, isso permite visitas diárias ao ex-presidente com status de advogado, sem fila e com sala reservada.
- O ministro Edson Fachin nomeou os integrantes da comissão técnica que vai assessorar os Três Poderes na elaboração de uma proposta sobre o teto do funcionalismo. A iniciativa visa combater “penduricalhos”.
- Em meio às negociações para a votação da PEC da Segurança Pública, o líder do PT na Câmara, Pedro Uczai, solicitou ao relator que garanta 50% dos repasses do Fundo Nacional de Segurança Pública para a União.
- A bancada petista também apelou pela retirada do trecho que prevê uma consulta popular em 2028 para revisão da maioria

penal.

- Após o apelo do PT, a bancada do União Brasil fechou questão sobre o trecho da maioria penal, anunciando que não abre mão da consulta sobre a possibilidade de redução de 18 para 16 anos.

- O líder do governo no Congresso, senador Randolfe Rodrigues, afirmou que o governo não vai recorrer da decisão do presidente Davi Alcolumbre que manteve a quebra de sigilo fiscal e bancário de Lulinha.

- Nikolas Ferreira admitiu ter voado em 2022 em aeronave pertencente a Daniel Vorcaro, proprietário do Banco Master, negando ter conhecimento sobre quem era o dono do veículo.

Fonte: Portal Olavo Dutra e Publicado Por: Jornal Folha do Progresso 05/03/2026/14:14:53

O formato de distribuição de notícias do [Jornal Folha do Progresso](#) pelo celular mudou. A partir de agora, as notícias chegarão diretamente pelo formato Comunidades, ou pelo canal uma das inovações lançadas pelo WhatsApp. Não é preciso ser assinante para receber o serviço. Assim, o internauta pode ter, na palma da mão, matérias verificadas e com credibilidade. Para passar a [receber as notícias](#) do Jornal Folha do Progresso, clique nos links abaixo siga nossas redes sociais:

- [Clique aqui e nos siga no X](#)
- [Clica aqui e siga nosso Instagram](#)
- [Clique aqui e siga nossa página no Facebook](#)
- [Clique aqui e acesse o nosso canal no WhatsApp](#)
- [Clique aqui e acesse a comunidade do Jornal Folha do Progresso](#)

Apenas os administradores do grupo poderão mandar mensagens e saber quem são os integrantes da comunidade. Dessa forma, evitamos qualquer tipo de interação indevida. Sugestão de pauta enviar no e-mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com.

Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação do JFP (JORNAL FOLHA DO PROGRESSO) Telefones: WhatsApp [\(93\) 98404 6835](tel:(93)984046835)– (93) 98117 7649.

“Informação publicada é informação pública. Porém, para chegar até você, um grupo de pessoas trabalhou para isso. Seja ético. Copiou? Informe a fonte.”

Publicado por Jornal Folha do Progresso, Fone para contato 93 981177649 (Tim) WhatsApp: [-93- 984046835](tel:(93)984046835) (Claro)
- Site: www.folhadoprogresso.com.br e -
mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com/ou e-mail:
adeciopiran.blog@gmail.com

[lwin cassino e apostas online no Brasil em 2026](#)