



Evaristo de Miranda

Engenheiro Agrônomo, tem mestrado e doutorado em ecologia pela Universidade de Montpellier (França). Com centenas de trabalhos publicados no Brasil e exterior, é autor de 45 livros, incluindo Tons de Verde (português, inglês e chinês). Pesquisador da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária desde 1980, participou e coordenou mais de 40 projetos de pesquisa e implantou e dirigiu três centros nacionais de pesquisa. Atualmente é chefe geral da Embrapa Territorial, em Campinas, SP.

Escoar a produção por bacias logísticas é mais eficiente

Terra viva - 1/05/2020 - 13:51 | Atualizado em 1/05/2020 - 13:53

O Brasil tem graves deficiências em sua infraestrutura viária para o transporte da produção agropecuária. Todas as obras de melhoria da macro e da micrologística são relevantes, mas não existem recursos para atender todas as demandas. Como, então, hierarquizar as obras prioritárias para o desenvolvimento da agricultura e do país?

Primeiro, é preciso saber onde está a produção agropecuária; para onde ela vai; quais rotas utiliza. E, no sentido inverso: como toneladas de insumos, produtos e coprodutos da agropecuária brasileira são movimentados.

Com a intenção de abordar essa questão, a Embrapa Territorial construiu e tornou operacional um Sistema de Inteligência Territorial Estratégica da Macrologística Agropecuária Brasileira. Ele reúne, em base georreferenciada, dados sobre a produção agropecuária, a armazenagem e os caminhos da safra até o mercado interno e a exportação. E permite gerar diversos estudos, explorar cenários, comparar o impacto de diferentes obras e extrair desse *big data* informações assertivas para o planejamento estratégico do Ministério da Agricultura e do Setor Produtivo.

Conheça o Sistema de Inteligência Territorial Estratégica da Macrologística Agropecuária Brasileira no [link](#) da Embrapa Territorial. E saiba como tal sistema por ajudar no planejamento estratégico do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento no [link](#).

Entre os principais resultados do SITE da Macrologística está a delimitação cartográfica e a caracterização de **oito bacias logísticas** em todo o país. Ao delimitar essas oito bacias logísticas, o estudo permite tratar de forma mais adequada gargalos e demandas de cada uma.

Veja a distribuição as oito bacias logísticas do país no [link](#). Leia o artigo de pesquisadores da Embrapa Territorial sobre a delimitação das bacias logísticas no [link](#). E confira a apresentação do SITE, no Senado Federal, em maio de 2018 no [link](#).

O asfaltamento da rodovia BR-163 até o complexo portuário de Miritituba (PA), em fevereiro de 2020, é um exemplo do impacto que obras prioritárias podem ter em cada bacia logística. O asfaltamento de 51 km levou à queda imediata no valor do frete e eliminou as imensas filas de caminhões. Saiba quais são os portos do Arco Norte no [link](#).

A evolução da capacidade estática dos armazéns não acompanhou o avanço da produção de grãos no Brasil. Um exemplo é a vazão de grãos pela ferrovia Norte-Sul, entre Estrela D'Oeste (SP) e Açailândia (MA). A capacidade de embarque e transporte até o porto de Itaqui (MA) restringe-se a um milhão de toneladas por mês. A solução seria investir no armazenamento privado.

A participação do capital privado em obras de infraestrutura logística tem um potencial enorme de captação de investimentos estrangeiros. É uma garantia de continuidade das ações dos Ministérios da Agricultura, da Infraestrutura e do Desenvolvimento Regional com o objetivo de destravar os gargalos do país.