



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.

Novas ferrovias devem melhorar escoamento das safras



- Em qualquer país do mundo, as colheitas saem do campo de caminhão, mesmo para ir apenas da colheitadeira ao silo. Depois, a produção prossegue de trem ou navio até os centros de transformação, distribuição, consumo interno ou exportação.
- No outro sentido, os insumos da agropecuária – fertilizantes, corretivos, máquinas, defensivos e sementes – também são transportados para as áreas de produção em caminhões. Mesmo se viajam de navio até o Brasil ou até os grandes centros de transformação,

processamento e distribuição, dali para o produtor quase não há alternativas além de caminhões e rodovias.

- Infelizmente, apesar do alto índice tecnológico adotado dentro das propriedades rurais, esses fatores “pós-porteira” – como percorrer rodovias subdimensionadas e sem asfaltamento – trazem ineficiência à cadeia, reduzem sua competitividade e a margem de lucro.
- Entenda o diferencial competitivo da logística agropecuária no link <https://cargox.com.br/blog/logistica-no-agronegocio-entenda-como-pode-ser-um-diferencial-competitivo-para-o-setor>. E veja quais os prejuízos da ineficiência logística no link <https://rvtv.com.br/2018/10/29/logistica/>.
- No caso das ferrovias, surpreendentemente, a iniciativa privada vem investindo em novos traçados. Em especial os de integração das áreas produtivas do Centro-Oeste aos portos de exportação. Isso, graças à lei 13.448/17, que permite o investimento cruzado, ou seja, em lugar de pagar uma concessão para o Governo Federal, o investidor pode destinar os recursos a outra obra.
- Conheça a Lei 13.448, aprovada no governo Michel Temer, em 2017, no link <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/467154486/lei-13448-17>.
- A outorga da ferrovia Vitória a Minas Gerais e a renovação da concessão da Estrada de Ferro Carajás, por exemplo, viabilizaram investimentos da ordem de R\$ 2,7 bilhões no Mato Grosso, na construção de parte da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste. Esse trecho, de 383 quilômetros de extensão, ligará Água Boa (MT) a Mara Rosa (GO).
- Saiba mais sobre a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste nos links <https://www.ppi.gov.br/concessao-da-ef-354-ferrovia-de-integracao-centro-oeste> e https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_de_Integra%C3%A7%C3%A3o_do_Centro-Oeste.
- Segundo estudo realizado pela Embrapa Territorial, no total, a agropecuária brasileira coloca nas estradas, para trajetos de extensão muito variável, mais de 1,6 bilhão de toneladas de produtos.
- Confira os números no link <https://revistagloborural.globo.com/Colunas/caminhos-da-safra/noticia/2018/03/globo-rural-agronegocio-movimenta-16-bilhao-de-toneladas-ao-ano-diz-embrapa.html>.
- Para apoiar o setor produtivo e o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) no planejamento estratégico do transporte de insumos e produtos agropecuários, a Embrapa Territorial construiu um Sistema de Inteligência Territorial Estratégica da Macrologística Agropecuária Brasileira.