

Ampliação da área agrícola vai movimentar mais cargas entre MG e ES

Corredor Centro-Leste da FCA pode receber 6 milhões de toneladas de grãos de microrregiões em Minas Gerais, Goiás e Bahia; escoamento terá como destino o litoral capixaba

O agronegócio é um dos motores da economia brasileira e já mostrou resiliência e sua importância mundial, nos últimos anos, com safras e exportações recordes. Atenta a esse cenário, a VLI, controladora da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), executa um plano de desenvolvimento territorial sustentável para aumentar a área agrícola de Minas Gerais, Goiás e Bahia. Com o fomento da atividade, a previsão é elevar o volume de cargas que circulam na Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) em direção aos portos do Espírito Santo.

“Esse projeto vai fortalecer a operação do corredor Centro-Leste e gerar novos volumes no médio e longo prazo. Temos a estrutura pronta para atender e a possibilidade de ampliar nosso serviço conforme a demanda. Com a renovação antecipada da concessão da FCA, o Centro-Leste receberá investimentos de R\$ 4 bilhões, resultando em um grande ganho de eficiência no transporte ferroviário de cargas na região”, afirma Marlon Tadeu, gerente-geral de Planejamento da VLI.

Até o momento, a VLI investiu R\$ 2,7 milhões no processo. Os testes e ações de fomentos são conduzidos pela Companhia de Promoção Agrícola – CPA (CAMPO). O projeto pode revolucionar as regiões Norte e Noroeste de Minas Gerais dinamizando a cadeia de produção. A base da iniciativa é a utilização do pó de rocha (ou pó de basalto) como fertilizante natural para o solo. Os basaltos são rochas silicáticas de origem vulcânica, de ampla distribuição no país.

O Triângulo Mineiro concentra grande incidência desse tipo de material. Essas rochas podem contribuir para a reconstrução da produtividade dos solos. “Já identificamos pedreiras em Goiás que comercializam o item. Estamos apoiando interessadas de Minas Gerais na oferta do pó de basalto. Essa é uma das frentes de trabalho. É possível que no próximo ano tenhamos o início do processo em uma escala maior”, aponta Marcos Ramos, engenheiro agrônomo e consultor de projetos na Campo.

Uma fronteira agrícola à vista

Para o engenheiro agrônomo, ex-ministro da Agricultura e considerado o “pai da agricultura moderna brasileira”, Alysson Paolinelli, o uso dessa técnica será uma transformação importante para o Brasil garantir a segurança alimentar global. “As projeções mundiais de aumento da população e da demanda por comida mostram que precisamos mais do que duplicar a nossa safra atual. O país tem essa responsabilidade e práticas como essa vão aumentar a eficiência do agricultor”, explica.

A logística favorável para o basalto da região de Uberlândia, no Triângulo Mineiro, associada a uma demanda a ser construída no Noroeste e Norte de Minas Gerais, Sul da Bahia e Leste do Goiás resultam em um mercado potencial de 10 milhões de hectares para a produção de grãos. A remineralização do solo pode aumentar o espaço de cultivo. “Com projeções conservadoras seria possível adicionar 6 milhões de toneladas na produção agrícola nacional em um período de cinco anos”, estima Eduardo Calleia, consultor em agronegócio.

Além da movimentação dos grãos do interior até o litoral capixaba, o projeto viabiliza a comercialização e o fluxo do basalto dentro do estado. Estudos estimam que a cada um milhão de hectares incorporado, há uma geração de R\$ 5 bilhões em receitas divididos entre a produção agrícola, empregos, aquisição de máquinas e logística.

De Minas até o mar pelos trilhos

A ferrovia é o modal mais adequado para transportar grandes volumes em longos trechos. Por meio da FCA, parte da produção de Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso e Goiás chega até o litoral. A nova produção agrícola terá um escoamento eficiente até o Espírito Santo contando com a estrutura dos terminais integradores de Pirapora e Araguari.

Suporte ao agro

Uma alternativa que pode vir a ser estudada futuramente para fortalecer esse projeto é a extensão da malha da FCA da cidade de Pirapora até Unaí, conectando Norte e Noroeste mineiros, gerando atratividade para empreendedores logísticos do agronegócio. Para isso, uma opção poderia ser a adoção de novos formatos em discussão atualmente, como o modelo de autorização previsto no Projeto de Lei 261, o novo Marco Legal das Ferrovias. A proposta resultaria, ainda, na ampliação do terminal de Pirapora. A unidade, que integra rodovia e ferrovia, é um exemplo de fomento ao agronegócio regional. Há 10 anos, a VLI inaugurou o ativo após recuperar 150

quilômetros da FCA entre Corinto e Pirapora. O terminal movimenta cerca de um milhão de toneladas de grãos anualmente. Entre 2008 e 2018, a área produtiva nas regiões Norte e Noroeste saltou de 340 mil para mais de 700 mil hectares.

“Projetos como esse têm a capacidade de revolucionar as regiões. Aumenta a produção, gera empregos, melhora a qualidade de vida das pessoas e estimula toda uma cadeia de fornecedores”, Eduardo Calleia.

Sobre a VLI

A VLI tem o compromisso de apoiar a transformação da logística no país, por meio da integração de serviços em portos, ferrovias e terminais. A empresa engloba as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA), além de terminais intermodais, que unem o carregamento e o descarregamento de produtos ao transporte ferroviário, e terminais portuários situados em eixos estratégicos da costa brasileira, tais como em Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES). Escolhida como uma das 150 melhores empresas para trabalhar pela revista Você S/A, a VLI também foi eleita a mais inovadora empresa de transporte e logística, pelo Prêmio Valor Inovação Brasil 2020, e conquistou o 1º lugar na categoria Transporte e Logística das Melhores, da IstoÉ Dinheiro. A VLI transporta as riquezas do Brasil por rotas que passam pelas regiões Norte, Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste.