



# Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

Gabinete do Ministro

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

## Dados da Reunião

Câmara:	Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio			
Título:	Reunião Ordinária N. 55			
Local:	Auditório Maior, Sobreloja do Ed. Sede do MAPA, Brasília/DF			
Data da reunião:	09/08/2017	Hora de início:	09:00	Hora de encerramento: 13:00

## Pauta da Reunião

- 09:00h** – Abertura – Palavra do Presidente  
**09:10h** – Avisos da Secretaria  
**09:15h** – Aprovação da Ata da 54ª Reunião Ordinária  
**09:20h** - Apresentações Institucionais (Abiarroz, Abiove e Sindirações)  
**09:40h** – SINGREH – Sistema Nacional de Gestão de Recursos Hídricos  
**10:10h** – Licitação da BR-163  
**10:40h** - Movimentos reivindicatórios no eixo da BR-163  
Cronograma de execução das obras na BR-163  
**11:20h** – Projeto de Ferrovia no Estado do Pará  
**12:00h** - Concessões Ferroviárias – Impactos para o agronegócio e Audiências públicas  
**12:30h** – Informativos:  
- Instrução Normativa – MAPA nº 29/2013  
- Instrução Normativa – MAPA nº 32/2015  
- Imo-Solas  
- Acordo bi-lateral Brasil - Chile – Navegação  
**13:00h** - Encerramento

## Lista de Participantes

	Nome	Entidade	Frq	Assinatura
1	EDEON VAZ FERREIRA	APROSOJA	PR	
2	QUESIA NASCIMENTO	APROSOJA	PR	
3	CARLOS ALBERTO NUNES BATISTA		PR	
4	REINALDO CARVALHO VERGARA		PR	
5	ALCILEA ALVES DA SILVA	ACST/MAPA	PR	
6	SILVESTRE DIMAS STANISZEWSKI	ABCAO	PR	
7	ANDRESSA DE SOUSA E SILVA	ABIARROZ	PR	
8	CARLOS ROGERIO FRANCO FIGUEIREDO	ABIEC	PR	
9	DANIEL FURLAN AMARAL	ABIOVE	PR	
10	WAGNER DE SOUSA MOREIRA	ABTP	PR	
11	ROBERTO CARSALADE QUEIROGA	ACEBRA	PR	
12	GONZALO ÁLVARO VÁZQUEZ FERNÁNDEZ	ANA	PR	
13	MARCO ANTONIO ALUISIO	ANEA	PR	
14	SERGIO CASTANHO TEIXEIRA MENDES	ANEC	PR	
15	MARCELLA SOUZA CUNHA	ANTF	PR	
16	IANA ARAÚJO RODRIGUES	ANTT	PR	
17	LUIS HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ	ANUT	PR	
18	FABIOLA MANESCHY DE AZEVEDO LEMOS	CDP	PR	
19	MARCUS VASCONCELLOS TELES DA SILVA	CEAGESP	PR	
20	JOSÉ RIBAMAR MIRANDA DIAS	CNI	PR	



# Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

Gabinete do Ministro

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

21	JOÃO ARTHUR MOHR	CNI	PR	
22	ELAINE RADEL	CNT	PR	
23	GUSTAVO SPADOTTI AMARAL CASTRO	EMBRAPA	PR	
24	ÁDBON JOARES DA SILVA DIAS	EPL	PR	
25	MARCELO CHAVES NERI DOS SANTOS	FENAMAR	PR	
26	MIGUEL RUBENS TRANIN	FNS	PR	
27	JOEL FÉLIX DE ANDRADE ROCHA	MF	PR	
28	PAULO FERNANDO AMORIM DE CAMPOS	OCB	PR	
29	NELSON COSTA	OCEPAR	PR	
30	JOSE CARLOS PIRES	SEAPI/RS	PR	
31	MARCOS MESQUITA MENDES	SEP	PR	
32	CARLOS ALBERTO SEHN	SINDITABACO	PR	
33	LUÍS FERNANDO RESANO	SYNDARMA	PR	
34	FREDERICO BUSSINGER	IDELT	CO	
35	JOSÉ DI BELLA	ABTP	CO	
36	JOSE DI BELLA	ABTP	CO	
37	ARNEY ANTONIO FRASSOW	ACEBRA	CO	
38	CAMILA DE MELO SANT'ANA CARDOSO	ACEBRA	CO	
39	MAURICIO M.T. AMEOMO	ANTT	CO	
40	JOSÉ DA SILVA SANTOS	ANTT	CO	
41	ANTONIO GALVÃO	APROSOJA - MT	CO	
42	FERNANDO JOSE DE PÁDUA COSTA FONSECA	GM/MAPA	CO	
43	PASCOAL GEMAQUE	Gov/PA	CO	
44	ADNAN DEMACHKI	Gov/PA	CO	
45	EDUARDO DOMINGUES	MAPA	CO	
46	CÉLIO LUIS PAULO	MDIC	CO	
47	LAUREM BARNDI	PATRI	CO	
48	FÁBIO F.P. DE OLIVERIA	TCU	CO	
49	LUIZ ANTONIO V. FRAGOSO JR.	TCU	CO	
50	RENATO RABELO	UMBELINO LOBO	CO	

PR - presente / CO - convidado

## Desenvolvimento

Ocorreu a leitura da ata: Sim

### Desenvolvimento

#### Abertura:

As nove horas do dia 09 de agosto de 2017, na sala de Reuniões do 2º andar Edifício Sede do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – Brasília DF, foi aberta a 55ª Reunião Ordinária da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio, pelo seu presidente, Sr. Edeon Vaz Ferreira.

#### Avisos da Secretaria:

O Secretário da Câmara Carlos Alberto Nunes Batista apresentou o Sr. Reinaldo Carvalho Vergara, novo Supervisor da câmara e a Sra. Alcileia A. Silva, que compõem a equipe da ACST para supervisão e acompanhando dos trabalhos da CTLOG.

#### Aprovação da Ata da 54ª Reunião Ordinária:



## Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

Gabinete do Ministro

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

A Ata foi encaminhada previamente por meio eletrônico a todos, e submetida à aprovação, foi aprovada por unanimidade, sendo disponibilizada para assinatura dos participantes. Da mesma forma, também foi circularizada a ata da 53ª Reunião Ordinária, para a mesma formalidade, o que não foi cumprido na última reunião.

### **Apresentação Institucional da ABIARROZ, ABIOVE E SINDIRAÇÕES:**

Conforme já estabelecido em cada reunião três entidades são selecionadas para promover apresentação institucional, evidenciando as atividades, diretrizes, planos e metas, para que os demais membros possam conhecer um pouco mais das entidades que fazem parte do colegiado.

A representante da **ABIARROZ**, Andressa de Sousa e Silva iniciou a apresentação e discorreu sobre os objetivos, estrutura organizacional, associadas, projetos, números do setor, desafios e demandas junto a CTLOG. A apresentação completa pode ser acessada no site: <http://www.agricultura.gov.br/camaras-setoriais-e-tematicas>

**ABIOVE** – O Sr. Daniel Furlan, iniciou sua apresentação, esclarecendo que a ABIOVE – Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais e a ANEC – Associação Nacional dos Exportadores de Cereais, são entidades irmãs e surgiram no mesmo contexto, essa característica se manteve com o trabalho bastante alinhado entre as entidades. A ABIOVE foi fundada em junho de 1981 e tem entre suas atribuições a representação das indústrias, suporte aos associados, relação institucional com o governo, promoção da sustentabilidade da cadeia produtiva e melhoria da competitividade e redução do custo logístico, dentre outras. A apresentação completa pode ser acessada no site: <http://www.agricultura.gov.br/camaras-setoriais-e-tematicas>

**SINDIRAÇÕES** - O representante do Sindirações justificou sua ausência, com outros compromissos e a sua apresentação estará sendo pautada em uma próxima oportunidade.

O Presidente fez a apresentação do Sr. Fernando José de Pádua Costa Fonseca, ex-Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, indicado na condição de representante do Gabinete do Ministro do MAPA, para integrar a CTLOG, o que foi submetido ao colegiado, que aprovou a inclusão do novo membro. O presidente deu as boas-vindas ao novo integrante da CTLOG e manifestou sua expectativa em relação a sua participação na câmara, contribuindo com sua experiência na área de transporte hidroviário e portos. Continuando, noticiou a presença do Secretário de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia do Estado do Pará, Sr. Adnan Demarchki e do Sr. Jose Di Bella Filho, novo presidente da ABTP – Associação Brasileira dos Terminais Portuários, novo integrante da CTLOG, substituindo o Sr. Willen Manteli. Registrou ainda a presença do Sr. Antonio Galvan, Diretor e Coordenador da área de logística da Aprosoja. Também registrou e agradeceu a presença dos representantes do TCU, na condição de convidados.

### **SIGREH - Nacional de Gestão de Recursos Hídricos.**

Representante da ANA – Agência Nacional de Águas, Gonzalo Álvaro Vásquez Fernández, da Coordenação de Planos de Recursos Hídricos da Superintendência de Planejamento de Recursos Hídricos. Esta apresentação está dentro do escopo do trabalho do GT de gestão das águas. Discorreu como a gestão das águas chegou a situação que trabalha hoje. Teceu um breve histórico da Legislação de Recursos Hídricos e definiu o instrumento como um conjunto de ações destinadas a regular o uso, ao controle e à proteção dos recursos hídricos. Falou sobre a ANA, contexto legal/institucional da Gestão dos Recursos Hídricos, fundamentos constitucionais, etc.

Apresentou o SINGREH, os instrumentos de planejamento e principais componentes,



## **Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento**

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

Gabinete do Ministro

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

instrumentos de informação, monitoramento, segurança, alerta e questões relacionadas aos recursos hídricos. Falou sobre a navegação e os direitos reconhecidos dessa atividade no uso das águas. O Caráter desenvolvimentista da gestão das águas, dos conflitos e dos incentivos ao crescimento do setor energético, como vetor de crescimento. A apresentação completa poderá ser acessada no site: <http://www.agricultura.gov.br/camaras-setoriais-e-tematicas>

O presidente esclareceu ser este assunto de grande importância devido a experiência ocorrida há três anos na hidrovia do Tietê, onde a navegação ficou impossibilitada por um ano e meio devido a geração de energia de forma equivocada. Isso trouxe graves prejuízos a indústria naval e ao transporte hidroviário, pois muitos operadores deixaram o Tietê e foram trabalhar no Norte do país e tiveram o retorno dificultado pela nova configuração existente, no rio, equipamentos, empresários e marítimos. Os empresários armadores estão sem saber se investem ou não em ampliação de frota para estas hidrovias dependem do controle de águas das barragens, falamos do Madeira, Tocantins e também do Tiete. É um assunto que precisamos encontrar uma solução. No Tietê ficou claro, a água foi usada para gerar energia, independente da navegação, o importante era faturar, enquanto faziam isso no Tiete, a barragem de Itaipu estava transbordando água pelo ladrão. Este tipo de relação é que precisamos da presença muito forte da ANA.

Fica então agendada uma reunião, possivelmente para o mês de setembro com GT das Águas, para tratarmos somente deste assunto.

O Sr. Luis Resano, representante do SYNDARMA, falando sobre a navegação interior, mencionou que o caso do Tietê está se repetindo a passos largos no rio Madeira, com maior gravidade, pela existência dos sedimentos que estão mais elevados. Hoje já estamos na seca e não foi feita a dragagem, os comboios estão viajando com 30 a 40% da sua capacidade. Isso leva ao receio da ideia de o Arco Norte sair para o caminhão, se não cuidarmos deste uso das águas efetivamente. No caso dos sedimentos específico do Madeira, disse o presidente, uma empresa foi contratada pelo DNIT, que fará uma intervenção nos moldes do crema rodoviário. Este ano o rio Madeira teve um nível mais alto e agora que está diminuindo, já saiu a licença ambiental e a empresa já começou o trabalho de dragagem. O atraso não foi em função da empresa, mas provocado pelo IBAMA. O Sr. Resano voltou a intervir, informando que a dragagem ainda não começou, uma vez que as embarcações adquiridas pela empresa, não são as ideais e não estão autorizadas pela marinha. Mais um dado as barragens estão lançando muitos detritos e atrapalhando a navegação. Temos muitos problemas, em vários setores e na reunião do GT das Águas com a ANA, que é o fiel da balança, poderemos discutí-los. O maior problema são as madeiras no Madeira, pois elas ficam represadas ao abrir as comportas elas são liberadas e o grande volume atrapalha a navegação. O representante da ANA como técnico deste setor, registrou que nos diversos fóruns que tem participado, dentre todos os setores, o menos presente tem sido o setor da navegação, transporte hidroviário. Com isso tem tido na construção do planejamento, dificuldades de encontrar dados que fundamentem uma decisão que realmente atenda o setor. No São Francisco hoje a vazão está reduzida. Se não fosse o reservatório de Sobradinho o rio seria apenas um fio de água, pela vazão afluente que registra. Daí tem sido garantida a navegação de travessia que com uma lâmina de água que garante a navegação regional, mas não resolve a navegação como um todo. Não temos a informação da janela temporal de maior importância, falta certa formalização desse interesse para garantir que esse direito seja reconhecido, senão as pessoas ficam decidindo as demandas, sem propriedade. O setor precisa colocar na mesa as demandas em termos técnicos, ser presente, para ter o retorno. Sobre a questão do setor





## Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

Gabinete do Ministro

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

elétrico já teve a predominância muito grande, e ainda tem, é uma luta continua, mas o setor tem cedido espaço para outros usos em detrimento ao setor elétrico. No São Francisco o uso para o setor elétrico, visando a segurança hídrica, diminuiu a outorga do setor em 5% do anteriormente estabelecido. No caso da navegação especificamente a falta de formalização, que existe, esse entendimento difuso de que tem que preservar a navegação, por ser um direito, assim como direito ao abastecimento humano necessita de outorga. O sistema como entidade legal e jurídica não tem a capacidade de reconhecer as demandas técnicas, nível e época de navegação e outros elementos de engenharia. É necessário que a navegação se manifeste e mostre suas demandas, para que existam documentos formais para defesa dos interesses e da importância da hidro navegação para o agronegócio e a logística do país.

**Projeto de Ferrovia no Estado do Pará** - O presidente propôs a inversão de pauta, que foi aprovada, para antecipar a apresentação do Secretário de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia do Estado do Pará - SEDEMC sobre a Ferrovia do Estado do Pará. O Secretário agradeceu a oportunidade e falou que os estudos da Macrologística, denominado Norte Competitivo inspirou o empreendimento. Mencionou que o Pará possui uma das maiores e mais diversificadas províncias minerais do mundo, uma das maiores fronteiras do agronegócio, terras férteis, chuvas regulares e outras condições excepcionais para a atividade. As regiões Sul e Sudeste do estado tem uma área de 350 mil hectares plantados, mas pode expandir para 3,5 milhões de hectares para a produção de soja e milho, sem novos desmatamentos. As restrições se dão em função da falta de logística. Discorreu sobre o traçado da ferrovia, desde Barcarena até Santana do Araguaia, região mais antropizada do estado, podendo interligar com a Ferrovia Norte Sul, totalizando 1.312 km. Falou sobre os sítios minerais, estratégicos e raros e do rebanho bovino na região, com mais de 20 milhões de cabeças de gado.

Discriminou as cargas da ferrovia entre: 50% minério de ferro, 30% bauxita, 14% grãos e combustíveis. Como carga de retorno, combustíveis. Destacou a importância e grandiosidade do complexo portuário do Pará, com ênfase nos terminais de Barcarena e as vantagens comparativas relacionadas à localização geográfica estratégica dessas estruturas, em relação aos portos da Europa e do Canal do Panamá, o que reforça a importância da ferrovia. A ferrovia deve atrair cargas agrícolas das regiões Leste e Nordeste do Estado do Mato Grosso, otimizando o escoamento e reduzindo os custos de transporte para os produtores.

Esclareceu que o traçado foi cuidadosamente estudado para não interferir em áreas urbanas, terras indígenas e remanescentes quilombolas e assentamentos rurais, bem como causar o menor impacto ambiental possível em florestas nativas. Falou dos aspectos técnicos do projeto, das parcerias e dos critérios para a contratação das obras. Continuando, relacionou as empresas que assinaram o compromisso de carga e as ações estratégicas já realizadas, à exemplo dos entendimentos com o Governo Federal e o compromisso de interligação com a FNS e o cronograma de desenvolvimento do processo, estabelecido no período de agosto/2017 a junho de 2018, quando deverá ser assinado o contrato de concessão.

Nos debates, Fernando Fonseca, do MAPA indagou se no traçado projetado para a ferrovia, foram consideradas as obras contratadas, para o derrocamento do Pedral do Lourenço, já que a ferrovia corre paralela a hidrovia do Tocantins? O Secretário respondeu que não há competição entre os modais, que são complementares.

Arthur, da CNI perguntou sobre o tempo de retorno do investimento e o valor indicado considera que volume de cargas para haver o retorno e a origem do investimento. O investimento é 100% privado, nos estudos apresentados não constava o interesse da Vale, o



## Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

Gabinete do Ministro

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

que modificou, para melhor o cenário. O Secretário se comprometeu a enviar os EVTEA do empreendimento. Arthur questionou ainda, em relação ao trecho Sul, qual a distância em relação a FNS. Quanto as distâncias da ferrovia em relação a FNS foi esclarecido que o trecho de menor distância é de Rondon (PA) a Açailândia (MA), com 58km e de Marabá para baixo corre paralela mais se distancia ao se aproximar do estado do Maranhão.

Finalizando a discussão do tema, foi apresentado um vídeo sobre a Ferrovia paraense.

A apresentação completa poderá ser acessada no site: <http://www.agricultura.gov.br/camaras-setoriais-e-tematicas>

**Movimentos reivindicatórios no eixo da BR 163** – Daniel Furlan da ABIOVE falou sobre os movimentos reivindicatórios que bloqueiam o tráfego em importantes rodovias do país. As pautas de alguns caminhoneiros, além da redução dos impostos incidentes sobre o combustível, nada trazem que diz respeito a condições de trabalho e outras de interesse da categoria. O direito de ir e vir está sendo violado por qualquer motivo e no momento diversos pontos estão sendo interrompidos e inclusive com atos de vandalismo, pela abertura de bicas dos caminhões, para descarte de grãos. Daniel formulou proposta de encaminhamento de moção ao Ministro do MAPA, para solicitar aos órgãos responsáveis, ações mais enérgicas contra esses movimentos. A representante da CNT informou que a confederação tem entre seus representados os transportadores autônomos e as empresas de transportes, por questão de estatuto, a CNT não assina a moção. O registro desse posicionamento será expressado na ata, não no documento a ser enviado ao ministro.

**Cronograma de Execução das Obras e Concessão da BR-163**– Em virtude da impossibilidade de comparecimento do representante da ANTT, o presidente Edeon Vaz fez os esclarecimentos pertinentes ao tema. Informou que no segmento paraense da BR-163 tem dois trechos não pavimentados, um fica entre Moraes Almeida e o Trecho da CCM e o Trecho entre Santa Luzia e Caracol, do Consórcio CAL. O primeiro, de 54 Km teve problemas de contratação em duas oportunidades, o que resultou na inexecução das obras. O DNIT tem um rito para rescindir contrato de obra, cuja decisão é lenta. Por opção do Ministério dos Transportes não haverá relicitação do trecho, mas a assinatura de convenio com o Exército, que já está se mobilizando para dar início às obras. Em Boa parte deste segmento já foram realizadas obras de drenagem, onde não foram registrados problemas este ano. Em 2017 o Exército irá pavimentar no máximo 10 km. O plano é mobilizar três batalhões para esse trecho de 54km. Teremos tudo pronto apenas em 2019. Trecho consorcio CAL, consorcio de três empresas pequenas, mas ativas e de competência técnica e esse ano estarão fazendo o trecho de Caracol/Novo Progresso, devendo pavimentar 20km e concluindo a drenagem de todo trecho. Já estão mobilizados desde abril.

Neste momento o grande problema para os caminhões é a poeira, mas existem duas empresas para fazer manutenção do trecho e está sendo feito.

Para a licitação de concessão da BR 163, nas audiências públicas que participamos, verificamos que o alto valor estimado para o pedágio pode inviabilizar a saída por Miritituba. Com o anúncio da Ferrogrão houve o desinteresse das empresas para concorrer a concessão da rodovia, pois é certo que a ferrovia irá transportar o maior volume de carga. A Ferrogrão tem o interesse das principais tradings, que detêm condições de crédito para alavancar os recursos, seja do BNDES ou em outros países. Eles estão prospectando investidores do exterior. Daí muda-se o formato da concessão da BR163, que deverá ser nos moldes de Concessão de Manutenção e o DNIT irá fazer os estudos em substituição aos realizados pela ANTT, adequando-os a manutenção, sem grandes investimentos, o que deverá reduzir os



## Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

Gabinete do Ministro

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

valores envolvidos. Por ser uma rodovia nova, sem histórico anterior de movimentação, o LABTrans, da Universidade Federal de Santa Catarina fez uma projeção baseado no consumo da China e conseguiu mostrar para ANTT que daqui a 6 anos a China diminuiria a compra de produtos. Fizemos uma reunião com o LABTrans e conseguimos mostrar que o Brasil não tem problemas de demanda mundial, mas de oferta, seja mais caro ou mais barato mas temos a oferta. O Brasil é o único país no mundo que tem condição de ofertar aumento de produtos, principalmente da soja. Isto gerou uma reflexão e a ANTT promoveu um reestudo baseado na nossa proposta do volume de tráfego. O balizador será o volume estabelecido na capacidade de transbordo em Miritituba.

O DNIT está contratando adequação de capacidade na rodovia, com reforço na capa asfáltica que passará de 6 para 12 cm de CBUQ, implantação de terceiras faixas nos aclives e melhoria de raios de curvatura em curvas mais acentuadas. Todo trecho está tendo manutenção com ou sem pavimentação. A ponte entre a divisa MT/PA, que era de madeira, foi instalada uma galeria de concreto, solucionando o tráfego.

O Senhor Nelson, da OCEPAR questionou sobre a nova Medida Provisória que trata de concessões e sobre a caducidade da BR-153, concessionada à Galvan Engenharia, no que foi informado que o ato já foi concretizado e uma nova licitação será aberta, o que foi confirmado pelo representante da área de fiscalização da ANTT.

Edeon informou não ter detalhes sobre a nova MP, mas ela está sendo estruturada para regularizar essa situação de renovação de contratos anteriores. Os contratos da gestão anterior exigiam investimentos em cinco anos, isso está sendo alongado e os investimentos poderão ser realizados em até 9 anos, 14 anos. Os novos modelos serão baseados em gatilhos, ao invés de concentrar os investimentos nos primeiros cinco anos, estes serão aplicados por trecho que atinge determinado movimento (fluxo), o que poderia ser mais exequível. No Mato Grosso de 850 km de concessão, 350km tiveram investimentos sob responsabilidade do DNIT. Para executar os 500km a concessionária buscou recursos junto a Caixa e BB e fez 112 km até Rondonópolis. Enquanto ela estava realizando as obras surgiu a Lava Jato e os empréstimos que viriam do BNDES não se materializaram. Hoje ela arrecada R\$ 37 milhões e gasta 17 milhões com encargos e sobram R\$ 20 milhões para operacionalizar a rodovia. No momento procura um sócio para dar continuidade ao contrato. Se houver a retomada do trecho, com relicitação o valor do pedágio pode dobrar.

**Informativos: Instrução Normativa – MAPA 29/2013; Instrução Normativa – MAPA 32/2015; IMO-SOLAS e; Acordo bi-lateral Brasil – Chile – Navegação:** O Secretário Carlos Alberto prestou as informações acerca do andamento dos temas no âmbito do MAPA. Esclareceu que a IN 29/2013 que trata dos certificados fitossanitários e a IN 32/2015 que estabelece os procedimentos de fiscalização e certificação fitossanitária de embalagens, suportes ou peças de madeira, utilizadas como material para confecção de embalagens e suportes, está tendo seu processo de atualização realizado pela Secretaria de Defesa Agropecuária. Apenas essa informação, relacionada a IN 32/2015 foi formalizada pela SDA em resposta aos questionamentos encaminhados pela ACST, evidenciando que as propostas apresentadas pela CTLOG vêm ao encontro das premissas e orientações daquela Secretaria, o que deve atender a demanda na forma apresentada. Quanto a IN 29/2013, não foram oferecidas informações precisas, somente que o tema está na agenda de trabalho sem precisar o andamento. O Chefe da ACST está em contato permanente buscando informações efetivas, que serão repassadas na forma de costume a CTLOG. Quanto ao normativo IMO-SOLAS, os encaminhamentos para os órgãos responsáveis pelo tema já foram processados,



## Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

Gabinete do Ministro

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

exaurindo a intervenção do MAPA nesse assunto. Complementou as informações falando da denúncia do Acordo de Navegação Brasil – Chile, que foi definido pela Camex, mas respeitando o prazo de vigência do último protocolo assinado, que vige até 2020, quando o acordo será finalizado.

**Concessões Ferroviárias – Impacto para o agronegócio e Audiências Públicas** – O representante da ANUT, Luis Henrique Baldez esclareceu que a ideia é alinhar os tópicos defendidos em audiências públicas sobre a Ferrovia Norte-Sul. O que está sendo colocado em audiência pública são os trechos Palmas até Anápolis e Anápolis até Estrela do Oeste. Lembrando que de Palmas até Açailândia é um trecho operado pela VLI, Açailândia até Itaqui é ligada pela Estrada de Ferro Carajás e tem um trecho que chega ao porto do Itaqui que é operado pela Transnordestina. Cargas com origem em Anápolis para acessar o porto do Itaqui passam em três concessões, da VLI, EFC e Transnordestina. Para acessar o porto de Santos, a partir de Estrela do Oeste, passa na malha paulista e um trecho da MRS. Esse trecho ferroviário não pode ser tratado de forma isolada, por pertencer a um sistema, não é o debate de um trecho isolado, mas de um modelo de concessão de integração de malha, o que não permite uma análise apenas dos 1500 km entre Palmas e Estrela do Oeste.

As falhas no trecho estão assim distribuídas: Palmas – Anápolis, já construído e Anápolis – Estrela do Oeste, com 90% concluído, restando um pedaço. O problema é que o Governo decidiu que a construção será de responsabilidade da VALEC, o que é temerário pela falta de recursos para investimentos. Pode-se criar a situação da existência de uma sub-concessão no trecho, sem o a conclusão da obra, o que pode gerar demandas de reequilíbrio de contrato e outras imprecisões no modelo. Sugere-se que se coloque como responsabilidade da futura concessionária a execução das obras que faltam para chegar em Estrela do Oeste.

O segundo ponto que estamos discutindo é a demanda, porque o volume que está alocado neste trecho parte de um milhão de toneladas no primeiro ano, dois milhões no segundo e três milhões daí em diante. Vejam que uma ferrovia de alta performance, consumiu quase 20 bilhões de Reais, para passar apenas três milhões de toneladas.

O trecho de Palmas a Açailândia, projeto idêntico aos demais, têm capacidade para 35 milhões de toneladas, mas opera apenas 5 milhões, não por falta de demanda, mas pela inexistência do direito de passagem, nossa grande bandeira. Sendo as concessões monopolizadas, só passa quem a concessionária julgar adequado. Surgiu o conceito de utilizar a capacidade ociosa, mas quem vai entrar em um processo dessa envergadura, para operar na capacidade ociosa. Nossa proposição é que a ANTT refaça o planejamento, considerando números mais próximos da realidade e dos anseios do agronegócio.

Outro ponto importante é que nessa conexão com a ALL Malha Paulista, mesmo com os argumentos da ANTT, não se pode desvincular o processo com os investimentos na Malha Paulista. A viabilidade desse fluxo passa pela solução do problema com a Malha Paulista.

Um relatório do TCU faz profundas críticas ao modelo adotado na Malha Paulista e pede que a ANTT refaça os estudos, o que está sendo atendido pela concessionária.

Outro problema apresentado refere-se a Lei que criou o PPI, que estabelece que nos novos contratos de parcerias na área ferroviária deve ser introduzido o conceito da competição na prestação de serviços. Aí vem a Lei da prorrogação dos contratos e no seu artigo 9º estabelece a necessidade de garantia a terceiros, capacidade de transporte na via, direito de passagem, tráfego mutuo e operador ferroviário independente, sinalizando a demanda por competição. Em um caso concreto, o da FNS, a ANTT adota o modelo monopolista, o que contraria os princípios estabelecidos. Estamos pedindo a ANTT que refaça a modelagem,





## **Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento**

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

Gabinete do Ministro

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

resistente à lei, introduzindo o conceito da garantia de capacidade a terceiros outorgados, o Operador Ferroviário Independente e a outro concessionário, do tramo central, para que tenha direito de passar nas malhas da VLI e ALL. Essa mudança de conceito dificilmente não será aceita, sob pena de quem entrar nesse segmento, ficar sem acesso a portos, o que inviabiliza a concessão. A ferrovia como negócio só se viabiliza mediante a livre circulação entre as malhas para alcançar os portos.

Última proposição é relacionada aos custos operacionais. Como a demanda alocada é baixa, em relação a capacidade, se cria uma ociosidade enorme. Uma capacidade de via de 35 milhões de toneladas se passa apenas 3 milhões de toneladas ao ano e que chega no ano 10 movimentando 8 milhões de tonelada e no ano 30 movimentando 25 milhões de toneladas, portanto, nunca atingiria, em tese, nem a capacidade da malha. Isso amplia o custo operacional, as margens ficam estreitas e as tarifas ficam altas. Quem vai se apropriar dos eventuais ganhos de eficiência é o concessionário e não o usuário. Daí se depreende que o impacto para o agronegócio é nenhum, porque a ferrovia vai continuar a cobrar o que cobra o caminhão. Hoje a diferença entre os modais é 3%, quando deveria ser 40%. Isso porque o monopólio confere esse poder ao concessionário.

Hoje as nossas ferrovias não atendem o mercado, mas ao minério de ferro. Quase 80% do volume transportado é de minério de ferro, que é um serviço dedicado e não de mercado. A FNS é de mercado, para o agronegócio e minério, etc. Nossa proposição é que essa ferrovia não seja tratada de forma isolada, mas como integrante de um sistema, nos dois sentidos, Norte e Sul. Informação importante dá conta que a RDZ, operadora Russa, opera 85 mil Km de via, 1,2 bilhão de passageiros e 1,2 bilhão de toneladas e tem interesse de vir operar no Brasil. Isso remete a necessidade de um modelo atrativo para que empresas desse porte se interessem pelos empreendimentos concessionados.

Finalizando, informou que foi pedido prorrogação de prazo de audiência, que deve ser confirmado, para que possamos formalizar nossas contribuições.

Iniciados os debates, a Lana Araujo, da ANTT, corroborou com o palestrante, observando que uma ferrovia isolada não funciona, o que leva a necessidade de integração com outros modais e malhas para viabilizar essas estruturas. Fernando Fonseca, do MAPA, indagou se nas gestões que estão sendo feitas junto ao Governo, está considerado estabelecimento do direito de passagem. Baldez informou que esse é o foco, há um consenso que a malha deve estar integrada, existir a interoperabilidade. Chegamos a propor fixar o nível de capacidade mínima para que terceiros passem, nossa posição é que tenhamos de reserva 30% da capacidade para baixo e 30% da capacidade para cima, para que terceiros passem.

José Di Bella, da ABTP traz uma reflexão, a característica da carga brasileira nas ferrovias, são de commodities, da zona produtora para a exportadora. Não se tem histórico e volume de carga de consumo, gerada num pedaço a ser transferido para um trecho interno da ferrovia. Isso é muito marginal nas ferrovias do país. Não há como falar no modal ferroviário sem que tenha a clara visão da capacidade de ligação da zona produtora com os possíveis portos de exportação. Acrescentou que nenhum empresário de concessionária recusa carga, seria contra essência dele. Esclareceu que a inconsistência do modelo proposto pela ANTT fica na obrigação do concessionário investir sem ter garantia da remuneração. Como investir em uma capacidade sobre a qual não se tem remuneração. Só se toma risco por uma carga que se tem acesso. Acredita que a CTLOG e as câmaras técnicas sejam os fóruns ideais para se discutir, elucidar e avançar nesta questão do interesse e risco.

Baldez replicou que temos o problema, não é que o cessionário recusa a carga, não pode. A



## Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

Gabinete do Ministro

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

precificação de rentabilidade é que complica. Temos que verificar e criar mecanismo que dê mais garantia ao concessionário, vamos continuar os debates para avançar neste assunto.

O Presidente Edeon informou que já existe um GT formado para a questão dos ramais que não estão sendo operados, principalmente na região sul, coordenado pelo Baldez. Propôs criar mais um GT focado na questão das concessões, renovação, ferramentas que se busque para auxiliar, pois aqui é o fórum para tal. Aprovada a proposta, foram indicados os nomes do Baldez (ANUT), para coordenar, Di Bella (ABTP), Fernando Paes (ANTF) Almirante Ribamar e Arthur (CNI), Daniel Furlan (ABIOVE) Fayet (CNA) e Queiroga (ACEBRA). Participam também a ANTT e CNT que não nominaram os representantes.

Almirante Ribamar colocou, que apenas para ordenar o raciocínio, a CNI coloca como questão fundamental, para que este modelo associado a concessão possa dar certo é a instituição do Direito de Passagem. Se não tiver o Direito de Passagem, é bom pensar em outro modelo e não somente o Direito de Passagem, mas também a regulação forte e atuante, que foi uma das lacunas da gestão nacional do sistema ferroviário.

O presidente Edeon explicou que dado a premência que está se discutindo estas concessões, o grupo terá um prazo mais curto, propondo o prazo de 60 dias dará para que se possa encaminhar ao ministro.

Baldez - Tomarei a iniciativa e marcarei o primeiro encontro enviando amanhã dia 10/08 e-mails a todos sugerindo uma data para reunião, para que daqui a 60 dias possamos ter os resultados. José di Bella ofereceu uma sala da CNT para a realização da reunião do grupo.

**Assuntos Gerais:** Carlos Sehn, do SINDITABACO formulou proposta voltada a solução dos problemas de burocracia existentes nos processos de exportação. Assunto de logística que impacta diretamente no interesse geral, com a criação de um GT que aborde as questões relacionadas aos custos logísticos considerados irrecuperáveis, da burocracia, tarifas, documentos, procedimentos entre os órgãos anuentes, questões de rodovias, divergência de interpretações, itens que se constituem em entraves para exportação. Presidente submeteu a proposta ao plenário que a aprovou, por unanimidade.

O presidente fez a sugestão que separe os temas que são de responsabilidade do MAPA dos demais órgãos, para fins de tratamento e encaminhamentos específicos.

**Constituição do GT Para analisar ineficiência e burocracia no âmbito de cada órgão governamental e custos logísticos nos processos portuários:** SINDITABACO, ABIARROZ, CECAFÉ (coordenador) ANEC, ANEA, CNI e CNA. A ABIEC deverá ser consultada sobre o interesse em participar.

O representante do CECAFÉ informou que está levantando os dados de custos portuários em portos internacionais e vai compartilhar com esse GT antes de apresentar o trabalho final ao plenário.

O presidente esclareceu que a pauta foi cumprida e que a objetividade concorreu para o cumprimento do tempo previsto.

### **Encerramento:**

Sem mais assuntos a tratar, a reunião foi dada como encerrada às doze horas e trinta e cinco minutos e lavrada a presente ata, pelos relatores Alciléa Alves da Silva e Reinaldo Carvalho Vergara (Supervisor) e revisada pelo Secretário Carlos Alberto Nunes Batista.

### **Encaminhamentos:**

- **Moção** a ser encaminhada ao Ministro Blairo Maggi, Reação do Governo aos bloqueios de Rodovias Federais.



## Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0

Gabinete do Ministro

CGAC - Coordenação Geral de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Ata de reunião

- **Reunião do GT das Águas** em setembro com o Gonzalo – ANA, para tratar de assuntos de navegação hidroviário- transporte de cargas.
- **GT** focado na questão das concessões e renovação.
- **GT** Para analisar ineficiência e burocracia no âmbito de cada órgão governamental e custos logísticos nos processos portuários.

### Preposições

Item	Item da reunião
------	-----------------

### Ações

Item	Ação	Responsável	Dt. prevista
------	------	-------------	--------------

### Dados da próxima reunião

Local:			
Data da reunião:		Hora de início:	
Pauta da Reunião			

### Anexos

Arquivo	Descrição
---------	-----------