



Dados da Reunião

Câmara:	Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio			
Título:	Reunião Ordinária N. 59			
Local:	Sala de Reuniões do 2º Andar, nº 250 - Ed. Sede do MAPA - Brasília/DF			
Data da reunião:	25/04/2018	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 58ª Reunião Ordinária
09:20h – Apresentação institucional – CONAB, FENAMAR e CEAGESP
09:50h - PNL – Plano Nacional de Logística - EPL
10:40h – Projeto da Ferrogrão
11:20h – ANTAQ – Normativos e Informações
11:50h – Escoamento da produção
12:10h – BR-163 – Condições de tráfego e estágio das obras de pavimentação **12:30h** – Assuntos Gerais
13:00h – Encerramento

Lista de Participantes

	Nome	Entidade	Frq	Assinatura
1	EDEON VAZ FERREIRA	APROSOJA	PR	
2	CARLOS ALBERTO NUNES BATISTA		PR	
3	ALCILEA ALVES DA SILVA	ACST/MAPA	PR	
4	CARLO LOVATELLI	ABAG	PR	
5	MÁRCIO RAFAEL MARQUES BARBOSA MACIEL	ABIOVE	PR	
6	ANNA JULIA PORTZ	ABPA	PR	
7	DENISE DECKERS DO AMARAL	ABRAPOS	PR	
8	ROBERTO CARSALADE QUEIROGA	ACEBRA	PR	
9	PERY PASSOTTI PEDRO	ANEA	PR	
10	SERGIO CASTANHO TEIXEIRA MENDES	ANEC	PR	
11	FERNANDO SIMÕES PAES	ANTF	PR	
12	IANA ARAÚJO RODRIGUES	ANTT	PR	
13	LUIS HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ	ANUT	PR	
14	FABÍOLA MANESCHY DE AZEVEDO LEMOS	CDP	PR	
15	FRANCISCO LAFACE NETTO	CEAGESP	PR	
16	LUIZ ANTÔNIO FAYET	CNA	PR	
17	JOÃO ARTHUR MOHR	CNI	PR	
18	FERNANDO GOMES DA MOTTA	CONAB	PR	
19	MARCIO AUGUSTO DA SILVA JUNIOR	CONAB	PR	
20	GUSTAVO SPADOTTI AMARAL CASTRO	EMBRAPA	PR	
21	JONY MARCOS DO VALLE LOPES	EPL	PR	
22	FERNANDO JOSE DE PADUA COSTA FONSECA	GM/MAPA	PR	
23	ANTONIO HELDER M REBOUÇAS	ILB	PR	
24	JOEL FÉLIX DE ANDRADE ROCHA	MF	PR	
25	CARLOS ALBERTO PEREIRA DE ALBUQUERQUE	SINDIRACÕES	PR	
26	LUÍS FERNANDO RESANO	SYNDARMA	PR	



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete do Ministro

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

27	THAMIRES QUINHÓES	ABRAPES	PR	
28	CAROLINA DE LIMA RODRIGUES	ABTP	PR	
29	EGON SCHADEN JR.	ACEBRA	PR	
30	VANESSA STRUCKL RIBEIRO	ACEBRA	PR	
31	KARENINA DE S. SANTANA PRAXEDES	CONAB	PR	
32	ANDRE VINAGRE SILVA	CONAB	PR	
33	JEFFERSON COSTA	EMBRAPA	PR	
34	DANIEL KLINGER VIANA	EPL	PR	
35	MIGUEL M CAMARGO	IBA	PR	
36	LUCIO VINICIUS B. BARROS	MAPA	PR	
37	ÉRIC OLIVEIRA O SILVA	MAPA	PR	
38	CELIO L. PAULO	MDIC	PR	

PR - presente / CO - convidado

Desenvolvimento

Ocorreu a leitura da ata:	Sim
Desenvolvimento	

1-Abertura: Às 9:30h, de 25 de abril de 2018, na sala de Reuniões, 2º andar, nº 250 -MAPA-Brasília/DF, foi aberta a 59ª RO da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio, pelo presidente. Edeon Vaz Ferreira, que deu as boas-vindas, comentando a pauta e agradecendo a presença de: Fernando de Pádua/SE/MAPA, Antônio Helder M. Rebouças/ ILB - Instituto Legislativo Brasileiro, Diogo Rutili/Aprosoja e Guilherme Quintela. Informou sobre a posse do Conselho Gestor do IBL/Instituto Brasil Logística, entidade que dá amparo à Frente Parlamentar de Logística e Armazenagem, trabalho semelhante que o Instituto Pensar Agro faz com a Frente Parlamentar da Agropecuária.

2- Avisos da Secretaria – O Secretário Carlos Alberto, informou sobre a atualização dos representantes (titular e suplente), das instituições que compõem a CTLOG, alertando para a necessidade de formalização das alterações ocorridas, para facilitar a comunicação com as entidades.

3- Aprovação da Ata da 58ª Reunião Ordinária: A Ata da 58ª reunião foi encaminhada previamente por meio eletrônico a todos, e submetida ao colegiado, foi aprovada por unanimidade. Continuando os trabalhos, o Presidente propôs uma inversão de pauta, para que a apresentação do Projeto da Ferrogrão fosse antecipada para atendimento de compromisso do responsável pelo tema, lembrando que a ferrovia é muito importante para o Estado do Mato Grosso, que liga SINOP até Miritituba, no Pará e constitui importante via para o escoamento da produção agrícola, estimada em 80 milhões de toneladas de soja e milho no ano de 2025, o que representa um grande desafio para esse escoamento.

4- Projeto Ferrogrão – O Senhor Guilherme Quintela agradeceu a oportunidade da apresentação da Ferrogrão, importante obra estruturante para o agronegócio, cuja interação com a CTLOG, pela experiência do colegiado, tende a agregar valor ao projeto. Discorreu sobre o Projeto Pirarara, que deu início ao Projeto Ferrogrão, idealizado a partir do lançamento do PIL/Programa de Integração Logística do Governo Federal. Lembrou o desequilíbrio da matriz de transporte brasileira e das propostas do PIL, de equilibrar a participação dos modais na matriz de transporte e a construção de 10.000 km de novas ferrovias. Falou do modelo de concessões adotados à época do lançamento do PIL e o modelo misto de gestão, onde serão mantidas as concessões verticais, em curso, criando para as novas, dois novos entes, o



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete do Ministro

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

GIF/Gestor da Infraestrutura Ferroviária, responsável pela construção e manutenção das linhas e outro que seria o OFI/Operador Ferroviário Independente, proprietário do material rodante, responsável pela operação dos trens. Criado esse modelo, vislumbrou a oportunidade para o agronegócio, dado a experiência adquirida em uma grande trading, na operação do transporte ferroviário, exatamente na figura de OFI, operando nas linhas da FEPASA, de Pederneiras para Santos. Mencionou as parcerias com outros operadores da exportação de grãos, dando início ao Grupo Pirarara, com o objetivo de identificar, apoiar e priorizar as oportunidades que incrementam a competitividade e confiabilidade logística do agronegócio no Brasil. Dando continuidade, explanou sobre os estudos de demanda, envolvendo as áreas de produção, e outras possíveis de agregação de valor à produção agrícola, por conversão ou incorporação de novas fronteiras, em todo o território nacional. Tais estudos constituíram projeções de demandas até 2050 e comparadas com a oferta de transportes para o mesmo período, considerando os projetos do Governo, o que descontinuou quase 40 mil rotas de escoamento e requereu novos estudos, mais centrados no Estado do Mato Grosso, onde os projetos de infraestrutura ferroviária não evidenciavam grandes mudanças na matriz de transportes, principalmente para o escoamento pelos portos do Arco Norte, atualmente realizada por rodovia, modal que confere pouca competitividade aos produtos do agronegócio, mas que tinha projeto de duplicação pelo Governo. A geometria da região é favorável a instalação de uma ferrovia, que requer a construção de poucas obras de arte e pode ser implantada no eixo da rodovia, onde os problemas ambientais são de menor impacto, nascendo assim, o Projeto da Ferrogrão. A apresentação poderá ser acessada no endereço: <http://www.agricultura.gov.br/camaras-setoriais-e-tematicas>. Iniciada a fase de debate, o Sr. Helder Rebouças/ IBL, indagou sobre a composição do orçamento para a implantação do projeto, sendo informado tratar-se de recursos exclusivamente da esfera privada. Fayet/CNA solicitou autorização para divulgação do projeto às Federações de Agricultura, nos Estados, o que foi autorizado, extensivamente ao site da CTLOG, na forma de costume. Fernando de Pádua/MAPA, indagou sobre a visão dos empreendedores da Ferrogrão, em relação à Ferrovia Paraense, no que foi informado que a FEPASA é um projeto importante e que desperta interesse e deve avançar. Trata-se de um projeto desenvolvido para o setor mineral, que atende o setor agrícola do Vale do Araguaia e Sudoeste do Pará, sem impacto na área de influência da Ferrogrão. João Arthur da CNI mencionou que a Ferrogrão é uma ferrovia que já nasce com carga assegurada e questionou em relação ao capex do empreendimento, se o valor de R\$ 8 bilhões inclui infraestrutura e material rodante, sendo informado que nesse montante estão considerados os dois itens, na proporção de 80% para obras e 20% material rodante e o valor do segundo se eleva no futuro, quando for processada a renovação dos equipamentos de transportes. Continuando, João Arthur falou sobre a viabilidade do projeto, mencionando o projeto da Ferroeste, no Paraná, que entende sustentável se as cooperativas se associarem a um OFI, pois apenas o lucro do frete talvez não seja suficiente para pagar o investimento privado, teria que haver o ganho logístico do embarcador. Guilherme informou que esse não é o caso da Ferrogrão, onde as tradings do Grupo Pirarara são promotoras da ferrovia e não serão controladoras do empreendimento. Quem vai investir são fundos de infraestrutura e o resultado será da venda de serviço de transporte, sem outra atividade que remunere o capital investido. João indagou ainda se teriam que ser realizados contratos "take or pay", que Guilherme esclareceu tratar-se de um ativo em que as empresas vendem e cobram pelo serviço. Márcio/Abiove elogiou o trabalho e mencionou a unanimidade em relação a ferrovia. Mencionou que preocupa o alto nível de politização, mencionando um circo ocorrido na Câmara dos Deputados, onde várias pessoas falavam mal da ferrovia e nesta data ocorrerá outro evento da espécie, no Senado, ambos sem a participação de parlamentares, mas eivados de princípios ideológicos, à exemplo de Audiência Pública ocorrida na ANTT. Edeon indagou quais os maiores impedimentos para o desenvolvimento do processo de licitação da Ferrogrão ainda em 2018. Guilherme esclareceu que há necessidade de consulta pública para ouvir a sociedade e a população impactada pelo



projeto, o que está sendo preparado pelo Grupo Pirarara, dentre outras ações requeridas para os projetos dessa natureza. A discussão prévia é fundamental e o Governo pode definir, a qualquer momento a licitação, dado as pressões que envolvem o empreendimento. Edeon informou que os prazos são importantes para o setor produtivo e acelerar a implantação agiliza os resultados para o produtor. Fernando, da ANTF concorda que o Brasil necessita de muito mais ferrovia, mas quando se observa que é o país que mais exporta soja no mundo e vê que metade desse produto ou pouco menos chegou aos portos por ferrovia, embora 100% da soja poderia ter sido carreada pelo modal, dado que a soja vem de longe. Por isso entende que é uma fala muito pesada dizer que a ferrovia é inexistente no Brasil e como Diretor da ANTF, fez tal comentário. Complementando, falou do evento VII Brasil nos trilhos, evento já divulgado pela CTLOG, para o qual teceu convite a todos. Guilherme redarguiu mencionando que o Brasil é um país continental, que tem pouca participação ferroviária no transporte. Falou dos seis corredores ferroviários do país, os quais, ao seu ver, atendem um número reduzido de clientes. O Presidente Edeon encaminhou o encerramento do bloco de debates, concedendo a palavra ao palestrante para as considerações finais. O Sr. Guilherme agradeceu a oportunidade e solicitou as contribuições julgadas importantes pelos membros da CTLOG, contando com a expertise de cada setor que compõe o colegiado.

5. Apresentação institucional – CONAB, FENAMAR e CEAGESP

CONAB - O Sr. Márcio Augusto, Técnico Operacional da CONAB apresentou o Superintendente de Logística, André e a Gerente de Logística da empresa. Falou sobre a CONAB, uma empresa pública de direito privado, que cuida do abastecimento, dá sustentação de renda do produtor rural e exerce as políticas públicas, à exemplo da garantia de preço mínimo, um forte instrumento de política agrícola, política de aquisição de alimentos – PAA, programas sociais, distribuição de cestas básicas, ajuda humanitária internacional e outros.

A CONAB coordena o Cadastro Nacional de Armazenagem, que registra os armazéns do país e acompanha e monitora a capacidade estática de armazenagem disponível. Na condição de braço operacional do MAPA a empresa vê como importante o Sistema Nacional de Certificação de Unidades Armazenadoras, processo que qualifica a atividade de armazenagem e guarda de produtos agrícolas. Em 2017, via programa Venda Balcão, a empresa transferiu 1,2 milhão de toneladas de milho do Mato Grosso para atendimento de demandas do Nordeste, o que só é possível mediante a formação de estoques destinados a prevenção de crises em ocorrências extremas. Falou da logística de movimentação desses produtos e dos processos adotados.

Deu especial destaque ao Portal de Informações do Agronegócio, que agrega informações relacionadas a produção agrícola do país e todas as cadeias envolvidas (custos de produção, insumos, modelos operacionais, logística, fretes, armazenagem, corredores de exportação e portos). Ressaltou que o portal é um segmento de um grande projeto denominado Observatório Nacional, com informações e participação do governo e setor privado, em diversos níveis de detalhamento.

FENAMAR - Não compareceu.

CEAGESP - O representante da CEAGESP, Sr. Francisco Laface iniciou falando que a CEAGESP foi criada em 1969 e originou da fusão de duas empresas, a CAGESP e a CEASA. Até 1997 pertenceu ao Estado de São Paulo e foi transferida ao Governo Federal por dação em pagamento. Possui 13 (treze) entrepostos, localizados na capital e interior de São Paulo. Atividades: Entrepostagem e Armazenagem de grãos e açúcar, para as quais conta com 18 (dezoito) Unidades Armazenadoras. O entreposto da capital, o maior da América Latina, com 700.000m² e 271.000m² de área construída. Mencionou os visitantes e veículos que transitam no local, que recebe produtos de 1.500 municípios de 22 Estados brasileiros, 1.500 municípios e 19 países. Existem plantas de atacado e varejo, com apelo gastronômico



importante. A feira de flores é tida como a maior do mundo. Na área do pescado, que funciona de 2h as 6h da manhã, tem operação nos moldes do mercado de peixe de Tóquio, no Japão, inclusive com a utilização de mão-de-obra de origem oriental. Mencionou colaboradores técnicos e equipamentos existentes, modelos de armazéns e capacidade estática, modais de transporte e recepção rodoviária e ferroviária. Falou da conversão de terras da cana para a soja e apresentou projeções da dinâmica dessa transformação, evidenciando que a produção da oleaginosa no estado deverá alcançar 5,4 milhões de toneladas, podendo avançar até 10 milhões de toneladas, o que significa quadruplicar a produção no estado. Finalizando, apresentou um vídeo institucional da empresa. As apresentações poderão ser acessadas no endereço: www.agricultura.gov.br/camaras-setoriais-e-tematicas. O representante da ANUT, Sr. Baldez tomou a palavra e comentou da necessidade de se discutir a armazenagem do país como importante vetor da logística que sempre é colocado como entrave e gargalo, mas não tem sido observado com o cuidado que merece. Sugeriu que o assunto seja pautado, com a participação dos órgãos e entidades que tratam do tema. O Presidente Edeon mencionou que já existe um GT, da CTLOG, trabalhando o assunto. Recomendou que os membros do GT leiam o relatório apresentado e contribuam com o aperfeiçoamento, para definir uma versão final do documento.

6 - Admissão de novos membros na CTLOG: O presidente colocou dois pedidos de inclusão de instituições na CTLOG: ABRAPES – Associação Brasileira de Fomento ao Pescado e FIEPA – Federação das Indústrias do Estado do Pará. Em votação o ingresso das entidades foi aprovado por unanimidade.

7 - PNL – Plano Nacional de Logística – O representante da EPL, Jony Marcos do Valle Lopes, falou da representação da EPL na CTLOG, acenando com maior frequência nas reuniões futuras. Autorizou previamente a disponibilização da apresentação e apresentou o Daniel, coordenador na empresa. Sobre o plano, falou da divulgação e consulta pública que o precedeu, conceito e abrangência, alertando que no primeiro momento está focado em cargas, mas no futuro será mais abrangente e tende a buscar um melhor equilíbrio da matriz de transporte e o aumento dos modais utilizados. Mencionou a importância do empreendimento junto ao governo, que é a previsibilidade, planejamento e uma carteira de projetos, com inovações tecnológicas e outros.

O PNL objetiva a redução do custo logístico e a otimização de investimentos e tem horizonte, no caso presente, o ano de 2025, mas estão sendo trabalhadas versões para 2035 e 2050. Discorreu sobre metodologia, diagnóstico e outros instrumentos de criação do PNL.

A apresentação contempla uma carteira de estudos e os projetos estruturantes do país, ordenando prioridades, inclusive as reclamadas pelo agronegócio.

A apresentação poderá ser acessada no endereço: www.agricultura.gov.br/camaras-setoriais-e-tematicas. Finalizada a apresentação, Fayet, da CNA, registrou agradecimentos pela oportunidade de interação conferida pela EPL no desenvolvimento dos trabalhos do PNL, onde foram incorporadas as contribuições da CNA e outras entidades do setor privado. Fez ainda uma proposta para o segmento da navegação de cabotagem receber atenção, com a criação de condição para que as empresas brasileiras de navegação tenham isonomia com as de longo curso e os custos possam ser equiparados.

Falou ainda que a armazenagem que nos moldes atuais, como atividade individualizada, não se sustenta, pela necessidade de operação dentro de um modelo vinculado a um sistema financeiro, comercial e operacional, o que já foi apresentado à equipe técnica da EPL, para definir uma política de carregamento de estoques, para que as curvas de ofertas sejam equalizadas às curvas de demandas, principalmente as internacionais.

Continuando, comentou sobre a questão ferroviária, onde, no período de 2006 a 2016, retirando o



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete do Ministro

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

minério de ferro se verifica um decréscimo dos volumes transportados, observando que no mesmo período o agronegócio praticamente dobrou. Jony, da EPL comentou que os estudos apresentados corroboram com essa avaliação. Fayet mencionou a Lei originária da Medida Provisória 752 está cheia de inconsistências, inclusive de natureza legal e precisa ser ajustada para não prejudicar contratos. Reiterou agradecimentos à EPL, pela oportunidade de participar dos trabalhos desenvolvidos naquela entidade. Sérgio Mendes, da ANEC- Associação Nacional dos Exportadores de Cereais, falou sobre a BR-163, evidenciando a preocupação dos exportadores em relação a ampliação do cronograma de pavimentação da rodovia, que passou de 2019, para 2020. Jony informou que o assunto cabe a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária do DNIT, informando os contatos. Fernando Fonseca do MAPA, informou que esteve em reunião na PR, tratando dos eixos de infraestrutura. Na oportunidade estavam presentes todos os atores que tratam do tema, em todos os segmentos. Lá foi realizada uma apresentação mostrando as condições das obras da BR-163, onde 30 Km devem ser entregues pela empreiteira ainda em 2018 e dos outros 60 Km sob a gestão direta para execução pelo Exército, 30 Km já foram licitados e outros 30 Km estão programados para o início de 2020. Falou da preocupação dos ministros dos Transportes e da Casa Civil com os trechos já pavimentados que apresentam início de deterioração e os recursos para a conservação estão escassos para manter um fluxo de tráfego regular. Em função disso, por recomendação do Ministro da Agricultura, o MAPA oficiou a Casa Civil e o Ministério dos Transportes no sentido de alertar para o problema e solicitando ações para sanar os problemas existentes e assegurar o tráfego. Antônio Helder Rebouças, do Instituto Legislativo Brasileiro, por estar no ambiente legislativo, falou da ideia dos gargalos normativos. O trabalho da EPL está muito bom, mas o arranjo institucional traz uma série de atores, CONIT, EPL, o MTPAC, agências reguladoras e indaga se seria hora de tornar o PNL mais vinculativo, para tomada de decisão pública, fortalecendo o trabalho, a EPL e o marco regulatório do segmento. Jony Lopes, falou que em dois meses o relatório executivo estará concluído e será apresentado no Conselho do PPI e deve ser aprovado pelo mesmo conselho que aprova os projetos estruturantes. Helder sugeriu que por meio da LDO ou de alguma menção nas legislações orçamentárias deveria ter alguma vinculação do PNL. É possível fazer isso, inclusive por emenda no próprio Congresso Nacional. Jony informou que o PNL já foi apresentado ao TCU e CGU e a ideia do Plano é que seja considerado nos próximos orçamentos. Sobre a BR-163, entende que os contratos serão cumpridos e a pavimentação concluída, devendo ser retomado o projeto original, que será a colocação de uma capa asfáltica de 6 cm sobre o pavimento existente, completando os 12cm do projeto original. Sobre a cabotagem informou que a EPL fará um trabalho exclusivo e em relação a armazenagem se planejam ações conjuntas com a CONAB e Embrapa para o segmento. Luís F. Resano/Syndarma, que é quem faz a cabotagem, informou que não foi ouvido nesse projeto e que a cabotagem é comparada com a navegação de longo curso, que tem matriz e estrutura de custos diferentes o que impacta gerando a diferença de tarifas registrada. Esclareceu que o Plano apresentado focou só onde o Governo deve colocar recursos, mas a cabotagem é realizada por agentes privados. Existe o fomento, mas que não impacta no orçamento da União. Evidenciou sua preocupação em relação ao momento vivenciado em que o poder regulatório da ANTAQ vem sendo questionado pelo TCU, que recentemente disse que a agência não pode regular. Se a EPL vai criar GT ou comissão para estudar o tema, o Syndarma se dispõe a participar. Embora não seja o foco da logística do agronegócio, registrou que a logística do Petróleo e Gás não foi considerada nesse plano. Nada está previsto para a logística do óleo e gás, que tem importante peso na receita da cabotagem. A navegação precisa ser considerada com muita atenção, senão vamos matar a navegação brasileira com sérios danos para a economia nacional. João Arthur, da CNI e FIEP complementou que o Sul do país agrega valor a soja e milho com a geração de proteína animal e um ponto que entende faltou, é a interligação entre o Centro-Oeste e o Sul do país pela BR-163, onde o trecho do Paraná é o pior entre os empreendimentos em construção e tem experimentado muito contingenciamento. Solicita que seja



colocado um ponto de observação e acompanhamento da obra. Isso no curto prazo que é o horizonte até 2025. Em um horizonte maior teremos a migração da carga da rodovia para a ferrovia alimentando Paranaguá e São Francisco do Sul com um novo potencial pela capacidade do projeto de ampliação do modal ferroviário no Sul. Falou do Projeto da Nova Ferroeste planejada em moldes semelhantes a Ferrogrão que muda toda a logística do Paraná e da região Sul.

Gustavo Spadotti/Embrapa parabenizou a EPL pelo trabalho e colocou a instituição à disposição principalmente na questão agro, das expansões, projeções futuras que não se adequam aos modelos matemáticos, por diversos fatores envolvidos no campo ambiental e social, limitantes para o agronegócio. Mencionou que o setor agrícola é o que mais aloca cargas em todos os modais, a cada ano. Alertou da importância da priorização de orçamento para as obras que devem ser priorizadas e que a CTLOG tem um importante papel na condução desse processo. Jony respondeu que a EPL vai priorizar as obras de maior interesse para inseri-las no relatório a ser entregue ao Governo. Corrobora com o representante do Syndarma em relação aos estudos e interação a respeito da cabotagem, mencionando que a instituição deverá ser convidada para trabalhos futuros.

8 - ANTAQ – Normativos e Informações – Fayet falou sobre uma reunião com ANTAQ, onde algumas pendências foram apresentadas. Mencionou a irregularidade das linhas de navegação, onde cargas são deixadas no porto, sem justa motivação. A questão dos pulos de escala de navios foi debatida na ANTAQ, que solicitou que as ocorrências não indenizadas sejam relatadas à Agência para providências relacionadas ao direito de indenização do expedidor. Falou também que a agência está providenciando um manual de padronização de terminologias, sanando uma grande dificuldade da utilização de termos variados, em língua estrangeira e em português, que podem gerar dúvidas de interpretação e judicialização de eventos. A agência solicita contribuições sobre o tema. Comentou sobre o Acordo Brasil-Chile, de navegação, que entende uma reserva de mercado imprópria, no qual foi estabelecido *waiver* para entrada de outras embarcações na escala. Fez um registro que considera histórico, que na audiência pública ocorrida na Câmara dos Deputados, onde o tema foi discutido, a alegação do Itamaraty para justificar o voto a favor da continuação do Acordo até 2020 é que o documento assinado entre os países, tem divergências nas traduções das vias em Português e Espanhol. Entende ser questão extremamente delicada, comentando a Resolução 18/ANTAQ, que expressa um grande avanço na defesa dos interesses dos usuários.

9 - Escoamento da produção – O Secretário da CTLOG, Carlos Alberto apresentou o mapa de escoamento da produção, documento elaborado pelo Departamento de Infraestrutura e Logística para o Setor Agropecuário, evidenciando os volumes de soja e milho embarcados pelos portos exportadores do país, destacando o crescimento registrado em relação ao ano anterior e a performance dos portos do Arco Norte, que se supera a cada ano, passando de 4 milhões de toneladas embarcadas em 2013 para mais de 27 milhões de toneladas em 2017, tendo a projeção de superar os 32 milhões de toneladas em 2018, o que representar um crescimento da ordem 196,92% em 5 anos. Finalizou falando que a curva do crescimento da produção e exportação é bem superior à da oferta portuária e, não havendo processos de concessão e construção de novos terminais para exportação de graneis agrícolas, é possível que teremos um estrangulamento no setor, considerando o tempo de construção de terminais portuários, considerando as diversas etapas de licenciamento e da execução das obras.

10 - BR-163 – Condições de tráfego e estágio das obras de pavimentação - O Presidente Edeon Vaz Ferreira, na condição de Diretor Executivo do movimento Pró-Logística de Mato Grosso, tem como atribuição acompanhar a evolução das rodovias, dentre as quais, a BR-163. Em reunião ocorrida com o



Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete do Ministro

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

DNIT, no mês de abril, pode constatar a situação de cada trecho: Da divisa MT / PA, as obras foram divididas em trechos. Dos 674 Km, nove empresas foram contratadas para a pavimentação, para os quais, três trechos já estão contratados para recuperação e complemento da capa asfáltica, com mais 6 cm, para completar os 12 do projeto original. Falou dos tipos de contrato, o PATO um instrumento de correções mais leves e tapa buracos e o CREMA, contrato de manutenção por cinco anos, que tem por objeto a correção de patologias do pavimento e micro revestimento do pavimento, com recuperação da sinalização horizontal e vertical.

Os trechos cobertos pelo CREMA é o do Km ZERO ao 102, o segundo, do Km 102 ao 240 e o terceiro do km 419 ao 537. Os demais estão cobertos pelo contrato denominado PATO. Na questão da pavimentação existem dois trechos distintos. Um de 65 Km sob responsabilidade do Exército e outro de 33 Km contratados com a empresa AGRIENGE, que já fez toda parte de drenagem, terraplanagem e um revestimento de pedra em 30 Km e o trecho deve ter a pavimentação concluída ainda em 2018. No trecho do Exército os problemas são mais expressivos, por ter três serras. A Serra da Anita, a Serra do Marais Almeida e a Serra da Gaúcha. A segunda é denominada a Serra do Sabão, que sob chuva, não pode ser ultrapassado pelos caminhões. A engenharia do Exército vai fazer em 2018, quando entrar o período seco, vai fazer os cortes nas serras, reduzindo o aclive para níveis operacionais mais adequados. Também haverá a terceirização de 28 Km do trecho, mediante licitação que já ocorreu e duas empresas disputam a fase final do certame. É possível que 35 Km da AGRIENGE e 25 Km do Exército sejam concluídos ainda em 2018, isso somado a 7 km da via que já estavam pavimentados devem reduzir bastante os problemas existentes. Disponibilizou aos interessados informações que recebe diariamente do DNIT e comentou sobre a redução do número de carretas que percorrem a rodovia diariamente em relação ao ano passado, apesar da boa gestão e da trafegabilidade registrada.

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
---------	-----------