|  |
| --- |
| **Dados da Reunião** |
| Câmara: | Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio |
| Título: | Reunião Ordinária N. 60 |
| Local: | Sala de Reuniões do 2º Andar, nº 250 - Ed. Sede do MAPA - Brasília/DF |
| Data da reunião: | 20/06/2018 | 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 59ª Reunião Ordinária;**09:20h** - Proposta de Reforma Tributária;**10:00h** - Projeto do Porto Central - ES;**10:30h** - Greve dos Caminhoneiros – Consequências;**11:00h** - Medida Provisória nº 832 de 27/05/2018 – Institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas;**12:00h** - Avaliação do Escoamento da Safra (Soja e Milho) pelos Portos do Arco Norte; **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 | MAPA | PR |  |  |
| 3 | ALCILEA ALVES DA SILVA | ACST/MAPA | PR |  |
| 4 | SILVESTRE DIMAS STANISZEWSKI | ABCAO | PR |  |
| 5 | ANDRESSA DE SOUSA E SILVA | ABIARROZ | PR |  |
| 6 | CARLOS ROGERIO FRANCO FIGUEIREDO | ABIEC | PR |  |
| 7 | MÁRCIO RAFAEL MARQUES BARBOSA MACIEL | ABIOVE | PR |  |
| 8 | JOSÉ PERBOYRE FERREIRA GOMES | ABPA | PR |  |
| 9 | DENISE DECKERS DO AMARAL | ABRAPOS | PR |  |
| 10 | ROBERTO CARSALADE QUEIROGA | ACEBRA | PR |  |
| 11 | JOSÉ RENATO RIBAS FIALHO | ANTAQ | PR |  |
| 12 | MARCELLA SOUZA CUNHA | ANTF | PR |  |
| 13 | LUIZ ANTÔNIO FAYET | CNA | PR |  |
| 18 | JOSÉ RIBAMAR MIRANDA DIAS | CNI | PR |  |
| 19 | JOÃO ARTHUR MOHR | CNI | PR |  |
| 20 | MARCIO AUGUSTO DA SILVA JUNIOR | CONAB | PR |  |
| 21 | MIGUEL RUBENS TRANIN | FNS | PR |  |
| 22 | EDUARDO VON GLEHN NOBRE | MDIC | PR |  |
| 23 | PAULO FERNANDO AMORIM DE CAMPOS | OCB | PR |  |
| 24 | JOSE CARLOS PIRES | SEAPI/RS | PR |  |
| 25 | CARLOS ALBERTO PEREIRA DE ALBUQUERQUE | SINDIRAÇÕES | PR |  |
| 26 | CARLOS ALBERTO SEHN | SINDITABACO | PR |  |
| 27 | LAIRA VANESSA LAGE GONÇALVES | SYNDARMA | PR |  |
| 28 | LEONARDO DA S.NUNES | UBELINDO LOBO | PR |  |
| 29 | JOÃO GOGOLA | OCEPAR | PR |  |
| 30 | LEONARDO MACELO BAMBINO | CEF | PR |  |
| 31 | FERNANDO FERRI | CEF | PR |  |
| 32 | LUCAS BRITO | ANEC | PR |  |
| 33 | FRANCIANE FERREIRA  | ACEBRA | PR |  |
| 34 | ARNEY ANTONIO FRASSON | ACEBRA | PR |  |
| 35 | JEFFERSON COSTA | CONAB | PR |  |
| 36 | CAROLINE RODRIGUES | ABTP | PR |  |
| 37 | FRENANDA MARANGONI | PATRI | PR |  |
| 38 | QUERSIO NASCIMENTO | APROSOJA | PR |  |
| 39 | ERICO Q.C. SILVA | MAPA | PR |  |
| 40 | FABRICO CARDOSO DE FREITAS  | PORTO CENTRAL | PR |  |
| 41 | EDUARDO SOARES DO NASCIMENTO SILVA | MDIC | PR |  |
| 42 | JULIA ROCHA | CARGIL | PR |  |
| 43 | LEONARDO PRADO | CESA/RS | PR |  |
| 44 | CLAUDIO CAVA | CESA/RS | PR |  |
| 45 | GILSON B. GRANISKI | ABCAO | PR |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Desenvolvimento** |  |
| Ocorreu a leitura da ata: | Sim |
| Desenvolvimento |  |

|  |
| --- |
| **1. Abertura – Palavra do Presidente:**  Às nove horas e trinta minutos do dia 20 de junho de 2018, na sala de Reuniões da ACST, na Esplanada dos Ministérios, Bloco D, 2º andar – Sala 250 (Sede do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento) – Brasília – DF, foi aberta a 60ª Reunião Ordinária da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio, pelo seu presidente, Sr. Edeon Vaz Ferreira, que deu as boas-vindas a todos, tecendo comentários acerca da pauta. Continuando, anunciou a presença do Secretário de Política Agrícola do MAPA, Sr. Wilson Vaz, a quem deu boas vindas. Comentou a paralisação dos caminhoneiros que trouxe graves prejuízos à economia do país, convocando a todos a uma reflexão sobre a questão da multimodalidade, alertando que o país tem que investir urgentemente em ferrovias e hidrovias, tendo em vista que o modal rodoviário concentra a movimentação de cargas, ensejando os bloqueios que registramos. Conclamou a todos a trabalhar junto ao congresso nacional para estabelecer uma política de Estado que possibilite uma logística melhor para o país. Falou das ferrovias e a prorrogação das concessões que deverão ocorrer entre julho e agosto, na malha paulista, o que deve destravar outros empreendimentos, à exemplo da Ferrovia Norte-Sul, no trecho de Porto Nacional (TO) e Estrela do Oeste (SP), mencionando outros projetos para renovação e a construção, à exemplo da FICO e Ferrogrão. Discorreu ainda sobre as demandas de implantação das hidrovias e convidou a todos a participar do Café Hidroviário, no próximo dia 27 de junho, na ANTAQ, à partir das 08:00h. Na oportunidade serão tratados assuntos relacionados ao derrocamento do Pedral do Lourenço e do Canal de Nova Avanhandava e a dragagem do rio Madeira. Prosseguindo, agradeceu a presença do Sr. Fernando Ferri, Vice-Presidente Sul da Aprosoja, no Mato Grosso, do Sr. Diogo Rutilli, Vice-Presidente da Aprosoja na região Oeste e o Sr. Arney Frasson, Presidente da Acebra, dando as boas-vindas a todos os que visitam a CTLOG pela primeira vez.Em seguida passou a palavra ao Sr. Wilson Vaz, Secretário de Política Agrícola do MAPA, que cumprimentou a todos e iniciou sua fala comentando já ter participado, na condição de Secretário, da Câmara de Insumos Agropecuários e enalteceu a força e participação coletiva dos integrantes da CTLOG. Comentou sobre a oportunidade que teve de participar de um estradeiro pela BR-163, de Alta Floresta (MT) a Santarém (PA), quando entendeu a grandiosidade do corredor formado pela rodovia com o baixo Tapajós, para exportação, via portos de Vila do Conde e Santana, mencionando as perdas de competitividade em função das deficiências logísticas. Comentou sobre a evolução da navegação no Paraguai, em um trecho do rio do mesmo nome, enquanto no Brasil a atividade não deslancha. Falou da safra crescente e do novo recorde projetado para o presente exercício, lembrando sobre as perdas esperadas por questões logísticas. Comentou sobre a tabela de fretes estabelecida pela MP 832, de 2018, que ocupou as principais manchetes, ofuscando as notícias do lançamento do Plano Safra, que trouxe inovações e ampliação dos recursos disponíveis ao fomento da produção agrícola. Comentou o interesse do ex Secretário da SPA, Nery Geller, na questão de infraestrutura e logística do agronegócio, que culminou com a criação de um Departamento específico para tratar do assunto, cujos trabalhos acompanhou atentamente. Finalizando, se colocou a disposição de todos os envolvidos do setor produtivo para debater questões importantes relacionadas à infraestrutura e logística para a produção agrícola do país.O presidente Edeon informou que o Deputado Luiz Carlos Hauly solicitou inversão de pauta uma vez que compromissos na Câmara dos Deputados impediam seu comparecimento no horário agendado.**2. Avisos da Secretaria** - O Secretário da CTLOG Carlos Alberto Nunes Batista, mais uma vez solicitou que as alterações na representação das entidades que compõem a CTLOG sejam formalizadas para permanente atualização dos registros. **3. Aprovação da Ata da 59ª Reunião Ordinária** – Colocada em votação, a ata, encaminhada antecipadamente a todos, por meio eletrônico, foi aprovada por unanimidade.A representante da ABIARROZ, comentou as palavras iniciais do presidente sobre a necessidade de se discutir mais a multimodalidade, mencionando as hidrovias e pediu especial atenção a dois temas: a extinção do AFRMM e o escaneamento de contêineres, que a despeito do tempo em que vem sendo discutido, ainda não foram solucionados. O presidente solicitou a formalização do pedido de inclusão dos temas nas próximas reuniões.**4. Porto Central – ES:** O Sr. Fabrício Cardoso, Diretor do Projeto do Porto Central iniciou a apresentação informando que a empresa é uma companhia brasileira, criada em 2014, em uma *joint venture* com o Porto de Roterdã e uma empresa brasileira, a TPK Terminal Portuário de Presidente Kenedy, situada no município de Presidente Kenedy, no Espírito Santo. Essa *joint venture* tem origem em um acordo de intenções firmado com o porto de Roterdã para que ajudasse a desenvolver o projeto, que foi todo estruturado com a expertise daquele porto holandês. Discorreu sobre o histórico, localização, aspectos ambientais e estruturais do empreendimento, objetivos, acionistas, investimentos, cronograma de implantação e expectativas de performance e participação no mercado.A íntegra da apresentação poderá ser acessada no endereço: <http://www.agricultura.gov.br/camaras-setoriais-e-tematicas>.Em seguida o presidente franqueou a palavra aos membros para questionamentos e não houve manifestação. O presidente informou ao palestrante que o trecho da ferrovia EF-154 de Campinorte (GO) até Água Boa (MT) já conta com projeto básico e licença prévia e já existe projeto básico e licença prévia até Lucas do Rio Verde (MT). **5. Greve dos Caminhoneiros – Consequências e 6. Medida Provisória nº 832 de 27/05/2018 – que institui a Política de Preços Mínimos do transporte rodoviário de Cargas:** O Sr. Luiz Antônio Fayet, da CNA fez uma contextualização do tema, lembrando que em 2015 tivemos uma sequência de fatos semelhantes e a causa fundamental foi a sobre oferta de caminhões, originada de uma legislação oportunista para beneficiar aquisições de produtos da indústria automobilística. Muita gente que nunca foi do ramo de transportes comprou caminhão, criando um desequilíbrio muito forte. Naquele ano o governo tomou algumas medidas, dentre as quais a renegociação de dívidas dos adquirentes, passando pelo preço de combustíveis e a criação de um fórum envolvendo transportadores e embarcadores. Este fórum funciona no Ministério dos Transportes, onde se estabeleceu um diálogo importante entre as partes envolvidas, mostrando a questão do desequilíbrio e chamando atenção para outros aspectos da nossa estrutura que estavam sendo postergados e poderiam modificar a história do transporte rodoviário, porque tem uma característica, se os transportadores entendem que o que estão ganhando não paga a conta, radicalmente diria que quem percebe que seu negócio não está funcionando, tem que sair do negócio. Se persistir, como acontece com os caminhoneiros, tem que procurar outras formas, externas para resolver o problema. No movimento de 2015, o clima era totalmente contra o agronegócio, com edição de vídeos e disputa de lideranças nas suas bases onde a radicalização passou a ser o fator de polarização maior e os candidatos a liderança faziam promessas mais agressivas.No Fórum do TRC foi iniciado um acordo com os transportadores, mediante o estabelecimento de uma pauta para resolver os problemas estruturais do setor, chamando a atenção que os operadores do agronegócio não fixam preços, quem o faz é o mercado. Há cinquenta anos o pais era importador de comida, hoje é o segundo maior exportador, consequentemente a nossa disputa já não é uma questão paroquial, mas uma concorrência internacional de todos os produtos da cesta de exportação. O setor rural não tem como pagar mais ao setor de transportes para resolver seus problemas, porque também tem problemas a solucionar. A logística de movimentação da soja da porteira ao porto de embarque no Brasil é de três a quatro vezes mais onerosa que na Argentina e Estados Unidos, isso em função da infraestrutura deficitária. O agronegócio não se apropria de um ganho abusivo que permita absorver aumentos no custo do frete. O fato se repete em 2018, excluindo outro programa de financiamento de caminhões, mas os problemas se agravaram, porque com duas safras, uma atingida por problemas climáticos e outra, moderadamente, tivemos uma queda de demanda nos transportes rodoviários pelo agronegócio. Isso agravou a situação dos transportadores, mas outros fatores também contribuíram, tivemos a destruição da Petrobrás, cujo custo de reconstrução está embutido no movimento atual e todas os projetos estruturantes não estão saindo do papel. Vejam a BR-163, que todo ano tem sua conclusão postergada. Por outro lado, estão paralisados os processos de concessão para novos terminais portuários. O último grande empreendimento nesse segmento foi o TEGRAM, em São Luís. A deficiência de infraestrutura criou o abortamento de produção, poderíamos ter crescido muito mais, mas não crescemos pela barreira da logística. Assim, ficamos em uma situação delicada, o agro sendo acusado pelos transportadores, sem ter culpa na questão, mas a acusação não é de todos. Existe um movimento de oportunismo, com disputas sindicais e por se tratar de um ano eleitoral, com mobilizações de categorias profissionais, com forte viés político. Houve na condução do problema uma questão que deve ser registrada, não houve comunicado oficial dos transportadores informando o estado de greve. Algumas das razões que lhes assistiam, como no preço dos combustíveis, uma discussão da política da Petrobrás no esforço de recuperação do desmonte provocado pela corrupção, que criou um ajuste muito forte, combinado com forte elevação do Dólar e do preço do petróleo. O Brasil que poderia ser autossuficiente nos derivados do petróleo e não é, fica nas mãos do mercado internacional. Qualquer gestor à frente da Petrobrás, teria uma preocupação muito forte com a responsabilidade que assumiu diante da sociedade brasileira. A falta de comunicação do estado de greve pelos transportadores aos usuários é uma falta grave, embora eles aleguem que avisaram o governo, estão errando justamente com seus clientes, isso é grave. Vejam que as empresas estão criando frotas próprias, como colchão de reservas, para evitar surpresas desse tipo. A concorrência da frota própria será um preço que os transportadores vão pagar pela insegurança criada no mercado. É fundamental a implantação de um programa de desenvolvimento da infraestrutura para o país. O segundo ponto é a necessidade de modificar a política de pedágios, pois a cobrança por eixo suspenso é um absurdo, felizmente se despertou para isso com a solução adotada na MP 832. A questão dos reajustes dos combustíveis, onde o episódio Petrobrás não responsabilizou todos os responsáveis, mas já que aconteceu, temos que adotar uma política de recuperação que não seja tão veloz como foi o desmonte da empresa e que dê um certo conforto aos consumidores de combustíveis, particularmente o Diesel, um insumo importante da economia e que requer uma política mais cautelosa. Um ponto fundamental é que os Estados têm se aproveitado da oportunidade de arrecadação mediante tributação e estão cobrando ICMS exorbitante. Na visão do palestrante o que se pode fazer hoje é a redução de tributos, a implantação de infraestrutura na maior velocidade possível, temas que são debatidos a treze anos na CTLOG. Em síntese, maior cautela na recuperação da Petrobrás, previsibilidade na política de preços do Diesel, ações junto aos governos estaduais e uma pauta de infraestrutura, são medidas que podem atenuar a crise. Não existe hipótese de revogação da lei de oferta e procura. Autoridades do governo petista não adotaram o tabelamento a muito pretendido pelos caminhoneiros e reafirmado no movimento de 2015. Não adianta inventar fórmulas impositivas, que ferem a economia de mercado, a constituição e a lógica da maximização de resultados dos bens que trabalham na nossa infraestrutura. A otimização não permite ociosidades e a super oferta da frota deve se recuperar com razoável velocidade mediante o aumento do nosso PIB, sem mecanismos artificiais que remetem aos problemas que assistimos e são recorrentes. Algumas entidades, dentre as quais a CNA ingressaram no STF, com pedidos de suspensão, por inconstitucionalidade das medidas em curso. Os contratos de transporte terrestre não estão ocorrendo, dado a insegurança instalada, o que gera desconfiança no que se assina. Dentre as distorções o transporte de explosivos custa mais barato que transportar soja. Há uma instabilidade jurídica em todos os aspectos da contratação de transporte rodoviário e esta instabilidade é a razão pela qual sessenta navios estão parados nos portos, pagando *demurrage* e a paralização dos fluxos de exportação. Se o Brasil não cumpre seus contratos internacionais, o que será do país?Registrou ainda, que nesta data, haverá uma reunião no STF, com o Ministro Fux, que centralizou as ações contra o tabelamento de fretes e a expectativa seja que o magistrado determine o cumprimento da constituição. Lembrou das responsabilidades com os prejuízos gerados, à exemplo dos cinco milhões de frangos abatidos diariamente no Estado do Paraná, que tem ainda, duzentos e vinte milhões de cabeças de frango em maturação. Os produtores familiares tiveram importantes prejuízos, perderam patrimônio e capital de giro o que deve ser reparado de alguma forma. Esperamos que nas próximas crises o país enfrente, as questões institucionais sejam levadas com o rigor da lei, o que não aconteceu, porque a coação da população quanto ao seu direito de ir e vir é inaceitável e fomos vítimas dessa violência e isso não pode ficar de graça.O presidente Edeon agradeceu a intervenção do Dr. Fayet e registrou que sua fala englobou dois temas da pauta, quais sejam, a greve dos caminhoneiros e a MP 832. Registrou que alguns componentes da CTLOG vêm trabalhando no tema e pediu a participação dos representantes da ABIOVE e ACEBRA para esclarecimentos. Márcio da ABIOVE, falou da reunião agendada com o STF, Ministério dos Transportes, AGU, setor produtivo e transportadores, onde a ABIOVE e outras dez entidades solicitaram participação, mas até então sem resposta do Ministro Fux. Entende que o magistrado não deve exarar decisão na data, mas independente da decisão recomenda um Plano B. Se a decisão for positiva, declarando que a tabela não seja vinculativa, todos voltam ao trabalho e aí será uma questão de governo, para tratar com os caminhoneiros. Em segunda análise, outra saída é a declaração de inconstitucionalidade da MP que está em vigor, com tabela construída sem base técnica. A análise da MP 832 continua em curso na Câmara Federal e todos do setor produtivo que discordam da tabela devem manifestar esse posicionamento contrário a suas bases parlamentares para que adotem esse direcionamento. As manifestações que foram enviadas ao STF, todas defendem a legalidade da MP, por terem sido gestadas no setor de transportes. É importante que cada segmento da economia manifeste a discordância e evidencie os problemas advindos do tabelamento. Há que haver uma mobilização forte para fazer frente aos transportadores, com um discurso coeso, que não admita qualquer tipo de tabela aceitável, pela diversidade de cargas e a impossibilidade de se revogar a lei da oferta e procura. O representante da ACEBRA, Roberto Queiroga, informou que o governo está acuado e o que se vê é a manifestação de integrantes do governo, como o próprio Ministro da Agricultura, o Ministro da Fazenda, o CADE e até a ANTT que se manifestou contrária a medida ainda em 2015. A AGU fez relatório contra a tabela em 2015, por isso não se trata de uma questão técnica sobre a pertinência ou não da tabela, mas uma resposta a greve dos caminhoneiros. Os próprios Parlamentares se mostram acuados, incluindo a FPA. Tivemos dificuldades de conseguir um Deputado que firmasse um requerimento para nos convocar na audiência pública da Comissão Mista da MP 832, o debate político está viciado, o presidente Arney palestrou também na Comissão da Agricultura, convocado pelo Deputado Jerônimo Goergen para tratar do assunto. Há um claro desequilíbrio de forças, pois os transportadores têm se mobilizado com maior desenvoltura política e numérica em relação aos usuários. Estão muito fortes no trato com o governo e vislumbram uma vitória antecipada, uma vez que o relator já se declarou favorável a tabela o que não deve ser fácil de resolver no voto, por estarmos em um ano eleitoral. Terminou declarando que suas esperanças residem na ação do judiciário, que pode acolher as ações que pugnam pela inconstitucionalidade da medida, mas ressalva que o STF não é um campo técnico-judicial, mas também um campo político. Entende que os contratantes de fretes têm que se posicionar mostrando para a sociedade os malefícios da tabela e nessa guerra de discursos os usuários devem estar presentes.O presidente Edeon lembrou que antes da MP 832, havia um PL 528, que foi aprovado na Câmara, foi para o Senado e virou o PLC 121 e se conseguiu segurar isso até a paralisação e a edição da Medida Provisória. Também entende que será difícil levar no voto e repousa suas expectativas no judiciário, mas recomenda a forte participação de todos no congresso. O almirante Ribamar falou que esta questão está sendo profundamente estudada por técnicos da CNI, e buscando proteção da mão de Deus para um problema tão grave e sério, alertou que o STF deve julgar se a medida provisória é ou não é constitucional, sem apreciação dos aspectos técnicos. Esta decisão jurídica constitucional do tribunal pode contribuir para aplacar um pouco a reação do conluio de transportadores e caminhoneiros que foram criados para serem pessoas jurídicas diferentes. No final o que se viu foi uma acusação grave de atuação criminosa dos empresários. É como vê a questão no momento. O julgamento do STF concede tempo, há que se temer a força que esse conluio assumiu, pararam o país, deram um prejuízo incalculável e a reação foi pífia. Fayet valou que a tese defendida pelos caminhoneiros é que a constituição dá o direito de uma intervenção na economia para evitar um mal maior, o que na verdade é uma fantasia. O Sr. João Arthur, da CNI complementou a fala do Almirante Ribamar, lembrando que na greve de 2015, acompanhando uma reunião dos transportadores e embarcadores com o então Ministro Miguel Rossetto, saiu uma sugestão que pode ser uma saída honrosa para todas as partes. Assim como existe na construção civil o CUB – Custo Unitário Básico, uma referência para a edificação, a tabela da Resolução 5821 poderia de certa forma compor um CUF – Custo Unitário do Frete, uma tabela orientativa, a ser utilizada como referencial para negociação dos fretes rodoviários de cargas.O presidente Edeon lembrou que em outro movimento, a saída foi a construção de uma tabela referencial, o que foi elaborado pela ANTT e está vigente. A tabela da Resolução 5820 foi construída com base naquela já existente, mas trouxe erros diversos, o que recomenda seja importante perseguir a edição de tabela referencial de preços.Miguel Tranin, do Fórum Nacional Sucroenergético, mencionou um artigo da revista Veja, que a primeira ocorrência de movimentação do setor de transporte foi em 1979, também com bloqueios, depois repetiu em 1999, 2013, 2015 e agora em 2018. Todas muito semelhantes, tanto nas medidas propostas como na participação popular. A despeito das promessas do governo de investir no modal rodoviário, em todas as oportunidades, ainda não temos nenhuma materialização dos empreendimentos. Lembrou que o STF é muito sensível as questões sociais e isso pode pesar na decisão do judiciário. A situação está bastante grave e não vemos muitas alternativas, porque a dimensão e diversidade do Brasil dificulta uma tabela de amplitude nacional. Lembrou que em 2015 o setor sucroalcooleiro chegou a sugerir a precificação referencial para a cana de açúcar e leite. Entende que dificilmente escaparemos de um tabelamento, mesmo no caso de judicialização. O Sr. Gogola, da OCEPAR noticiou que existem dezenove navios parados no porto de Paranaguá, aguardando para descarregar fertilizantes, o que não é possível pela falta de caminhões para levar esses insumos para o interior do Estado, o que pode prejudicar o início do plantio. Quantificou as perdas em mais de R$ 1 bilhão nos últimos dez dias de paralisação, principalmente nas cadeias de soja, milho, trigo, avicultura, suinocultura e leite. Agora que as agroindústrias retomaram as atividades, ainda não é possível chegar ao mercado em virtude da insegurança jurídica no transporte, criada pelo efeito vinculante da tabela de fretes, mesmo para os contratos já assumidos para exportação. Os contratos não podem ser majorados, mas o transportador tem argumentado o efeito do desequilíbrio econômico que pode trazer ônus e comprometer resultados. Mencionou o número de 1,5 milhão de pessoas, noventa e três mil funcionários envolvidos no agro paranaense, o que pode ser reduzido pelos problemas ora em discussão. Com base nisso, não restou outra opção às cooperativas que não ajuizar ação, com medida liminar concedida para operar desvinculada da tabela, mas basicamente por efeito do ato viciado da ANTT, que não contemplou a publicidade necessária. Deixou registrado a preocupação em nome da OCEPAR, que o setor produtivo necessita de uma solução o quanto antes para evitar o desencadeamento de um problema social em todo o país. Nesse momento, com a chegada do Deputado Luiz Carlos Hauly, a discussão do tema foi encerrada, para a apresentação do parlamentar, sobre a proposta de reforma tributária. **6. Proposta de Reforma Tributária:** O Deputado Luiz Carlos Hauly cumprimentou a todos e enalteceu o agronegócio, lembrando que graças e esse setor o Brasil tem US$ 386 bilhões, em Nova York, 100% dessas reservas tem origem no agronegócio. O ritmo da economia se dependesse do agro, o pais estaria crescendo nos últimos anos. Lembrou que foi relator da Lei Kandir, em 1996 quando o ideal era tirar os tributos da exportação de grãos semielaborados, a exemplo do que era feito para a indústria, concedendo ao o agronegócio as mesmas condições dos produtos manufaturados nas exportações. Só que o governo da época cometeu erros, não fazendo o Reintegro do PIS/COFINS para o esmagamento de grãos, foi um erro grave que o então Secretario da Receita Federal cometeu, não permitindo o Reintegro de 3,65% do PIS/COFINS, para exportação de óleo de gomado, farelo e etc. Aquilo permitiu que a Argentina recebesse investimentos que foram desviados do Brasil. Agora quem constrói novas indústrias de esmagamento é a China, tudo por problemas tributários de exportação. Lembrou que veio falar porque o Brasil não cresce, não prospera e não distribui renda e aumenta a pobreza, a miséria e a violência. O erro central está na inadequação, impropriedade e inconsistência do sistema tributário brasileiro.Passando a apresentação, informou que o atual sistema tributário é contra a produção e contra a geração de emprego. Um sistema adequado deveria ter sido construído há cinquenta anos. Os incentivos fiscais, a sonegação, elisão, corrupção e burocracia fizeram do nosso sistema tributário um verdadeiro manicômio tributário, o sistema é anárquico, quem pode mais chora menos. Fez um breve histórico, mencionando o IVA que foi criado antes dos outros países, que fizeram apenas um, enquanto o Brasil construiu três IVAs. Um Frankenstein Anão, que é o ISS, um Frankenstein Gabiru que o IPI e um Frankensteinzão que é o ICMS, com 7% do PIB vindo do imposto de vendas e consignações, desmembrou nesses três tributos. Esses três tributos, mal cobrados e mal geridos em vinte e sete unidades federadas, com diversas leis e decretos e 5.570 municípios com legislação de ISS. A tripartição do imposto de bens e serviço que é a base do consumo, lembrando que as três bases conhecidas universalmente é a propriedade, a renda e o consumo e o Brasil optou por tributar muito o consumo. Cinquenta anos passaram e o sistema ficou pior. A íntegra da apresentação poderá ser acessada no endereço: <http://www.agricultura.gov.br/camaras-setoriais-e-tematicas> Franqueada a palavra, o Dr Fayet comentou que ao solicitar a inclusão da apresentação do Deputado na pauta da CTLOG a intenção era dar essas diretrizes gerais. Com esse material disponibilizado, solicitou o exame das entidades que tenham estrutura própria, para ajudar a esmiuçar alguns pontos de interesse dos nossos setores, carnes, grãos, etc. Acredita que pelo que conhece o trabalho do Deputado Hauly, que julga extremamente profissional, tem o condão de modificar a história do nosso país. Agradeceu a palestra do Deputado e espera contar com a sua presença para os debates no âmbito da CTLOG.O Deputado Hauly falou que tem projeto e anteprojeto da emenda constitucional, as análises comparativas e três textos que encaminhará à Câmara, entende que está na hora de juntar as entidades para alinhar o projeto. Entende que uma alíquota de 4% para o agronegócio, ou até 5% zeraria os créditos acumulados de energia, óleo, etc. ficando neutro internamente, chegando na exportação com menor desembolso. Nenhum empresário ficaria com acertos a pagar ou a receber. Miguel Tranin, falou que o processo eleitoral também atingirá a presidência e em recente evento com presidenciáveis, cinco deles colocaram em seu plano de governo a reforma tributária, além de outras. Sendo assim o apelo do Deputado para as entidades debaterem o tema é muito importante, embora não se vislumbre o êxito do projeto em curto prazo. O Deputado Hauly falou que tem feito apresentações para as diversas autoridades, em todas as esferas de poder, inclusive com os presidenciáveis, dos mais variados partidos, para apresentar o projeto de implantação do modelo europeu de tributação no país. Carlos Alberto do Sindirações comentou que a instituição está à frente do DEAGRO na FIESP, que o setor é muito tributado e informações da FAO indicam que o Brasil será o maior exportador de proteína animal em 2025. Falou ainda da máxima que imposto bom é fácil de pagar, de receber e fiscalizar, o que não se verifica no Brasil. Comentou que a proposta é suprapartidária e boa para o país. O Deputado Hauly comentou que a média de alíquota de alimentos no mundo é de 7% e de medicamentos, próxima de zero.O presidente Edeon agradeceu a presença e a brilhante palestra do Deputado Hauly e solicitou audiência para que representantes da CTLOG, possam conversar sobre tributação em pedágios, que têm onerado muito a cobrança dos serviços das concessionárias. **7. Greve dos Caminhoneiros – Consequências e (6). Medida Provisória nº 832 de 27/05/2018 – Institui a Política de Preços Mínimos do transporte rodoviário de Cargas: Continuação...** Retomando os temas interrompidos, o presidente Edeon passou a palavra ao Sr. Carlos Alberto Albuquerque, do Sindirações que comentou acerca dos prejuízos causados pela greve dos caminhoneiros, que prejudicou significativamente o setor de alimentação animal. Informou que através do DEAGRO, a FIESP ingressou ação contra o tabelamento, para que o setor não seja atingido por seus efeitos. Discorreu sobre a previsão de consumo de rações que voltou ao patamar de 2015, decrescendo 3%, problema que se agravou com o concurso do aumento do custo de grãos e agora, dos fretes rodoviários, pelo que se manifesta contrário a qualquer tipo de tabela de fretes.O presidente Edeon informou que foi convocado pelo Ministro Blairo Maggi para que a CTLOG manifestasse o seu posicionamento sobre o tabelamento de fretes, como subsídio da posição do MAPA. Na oportunidade foi formalizado um ofício da CTLOG, solicitando ao titular do MAPA que encaminhasse ao STF o posicionamento da CTLOG em relação ao tema, acompanhado de pedido da participação de seu presidente na audiência que o Ministro Fux realizará com os embarcadores e transportadores, o que não foi autorizado por aquele magistrado. Entretanto, fica o registro da importância dos argumentos apresentados, mencionando as perdas do agronegócio no período, o que poderá contribuir na tomada de decisão do magistrado.**8. Avaliação do Escoamento da Safra (Soja e Milho) pelos Portos do Arco Norte -** Opresidente Edeon apresentou um slide que estampava a exportação de soja e milho nos dois setores portuários do país, Arco Norte e Sul/Sudeste. Pelo Arco Norte foram embarcados no mês de maio, 3.410.000 toneladas e 7.478.000 pelo Sul/Sudeste. O volume acumulado das exportações, de janeiro a maio de 2018 apresentam os seguintes números: Arco Norte, 11.563.000 toneladas e Arco Sul, 31.861.000 toneladas, totalizando 43.425.000 toneladas exportadas pelo país. Projetou que a exportação do Arco Norte deve alcançar 32 a 33 milhões de toneladas, pois apesar dos atrasos registrados com os movimentos, registra-se uma regularidade no fluxo para os portos daquela região.**9. Assuntos Gerais** - O presidente Edeon informou que o Ministro da Agricultura sugeriu que uma das reuniões anuais fosse realizada em outras praças, para divulgar os trabalhos do agronegócio e das Câmaras. Nesse sentido, propôs que a reunião de outubro/2018 fosse realizada em São Luís – MA, ensejando a todos conhecerem as instalações do porto do Itaqui, onde se localizam o Terminal da Ponta da Madeira (VLI) e o Tegram. Fayet, da CNA, argumentou sobre os custos de deslocamento para balizar seu posicionamento contrário a proposta, no que foi seguido pelos representantes do Sindirações e MDIC. O Presidente acolheu os argumentos contrários e propôs que o assunto seja discutido na formulação da agenda da CTLOG para 2019.  **Relatório do GT de Armazenagem**: A Sra. Denise Deckers do Amaral que coordena o GT de Armazenagem, comentou os resultados dos trabalhos desenvolvidos pelo GT, mencionando a última reunião da CTLOG, em 2017, quando foi deliberado pela retomada das discussões da proposta de uma política nacional de armazenagem, a ser enviada pela CTLOG ao MAPA. Falou de um trabalho que vinha sendo desenvolvido em 2011, que foi interrompido por ingerências, mas seus resultados contribuíram para o Plano de Armazenagem inserido no Plano Agrícola e Pecuário 20112/2013, que trouxe apenas uma política para o financiamento de armazéns, com a criação de uma linha de financiamento com previsão de recursos da ordem de R$ 25 bilhões, diluídos em cinco anos. A discussão inicial do trabalho do GT recaiu sobre o cabimento de uma proposta para uma efetiva política nacional de armazenagem. Após intensos debates foi concluído que o país já dispõe de uma Lei de armazenagem, que impõe ações de responsabilidades do governo, que até hoje não foram cumpridas e que devem ser implementadas para permitir avanços e modernidade para o segmento e sobretudo, melhorar a credibilidade na relação do tomador com os prestadores de serviços. Ressaltou que a legislação atendeu os anseios do setor armazenador que sempre foi alvo de muitas críticas, onde alguns operadores menos preparados vinham denegrindo a imagem do setor. Lembrou que a armazenagem não era considerada na cadeia logística e que a regulamentação do setor era atribuída às Juntas do Comércio dos Estados, o que foi transferida ao MAPA com a Lei 9.973, de 2000. Alertou que a legislação sinaliza a busca de uniformização de procedimento, tornar as instituições mais transparentes e regulamentadas. Continuando evidenciou os pontos previstos na legislação, alguns de competência do MAPA e outros auto-regulamentados, dentre os quais a verificação dos estoques agropecuário e a criação do Sistema Nacional de Certificação de Unidades Armazenadoras, que foi mais reclamado pelo setor, que entendia que a partir desse instrumento haveria a padronização. Falou da manutenção do Cadastro de Armazéns gerenciados pela Conab, que enseja conhecimento dos dados estatísticos da capacidade estática de armazenagem no país. Falou dos títulos que podem ser emitidos, lastreados pelos produtos, das rotinas operacionais, da fiscalização e outros aspectos relacionados ao segmento, que estão consignados no relatório do GT. Concluiu condenando a postergação da regulamentação sob responsabilidade do MAPA, que não estão sendo cumpridas, propondo uma moção que alerte sobre a necessidade de ações do MAPA nesse sentido. Falou ainda da medida legislativa proposta pelo Deputado Covatti Filho, em curso na Câmara Federal, que pretende tornar voluntaria e de livre adesão o Sistema Nacional de Certificação de Unidades Armazenadoras, o que julga temerário em se tratando do mercado interno, uma vez que o importador já dispõe de instrumentos que exigem processos de avaliação da conformidade, assegurando a qualidade dos produtos que adquirem. Complementando, apresentou fotos de estruturas de armazéns de baixa qualidade, com ocorrências de resíduos e restos de animais mortos que contaminam os alimentos. Mostrou ainda sistemas inadequados contra incêndio e equipamentos defasados na operação de armazéns, o que entende poderiam ser eliminados e melhorados com a Certificação de Armazéns. O presidente Edeon propôs a disponibilização do relatório apresentado pela Denise, para conhecimento e debate na próxima reunião da CTLOG, quando poderão ser deliberados os encaminhamentos propostos.Fayet informou que o setor de óleo de palma do Pará procurou a CNA para discutir aspectos relacionados a cabotagem, que tem custo muito alto no Estado, sendo que para transportar por via rodoviária para São Paulo, o custo é de US$ 150 por tonelada, enquanto o produto importado da Malásia tem o custo de apenas US$ 60 por tonelada, roubando a competitividade do segmento de óleo de palma. O Presidente Edeon falou que o tema cabotagem está na pauta de discussões da FPA.  **10 – Encerramento:** Sem mais assuntos a tratar, a reunião foi encerrada às treze horas e cinco minutos e lavrada a presente ata, pela relatora Alciléa Alves da Silva e revisada pelo Secretário Carlos Alberto Nunes Batista. |
|  |  |  |
| **Preposições** |  |  |
| Item | Item da reunião |  |  |
|  |  |  |
| **Ações** |  |  |
| Item | Ação | Responsável | Dt. prevista |
| **Dados da próxima reu** | **nião** |
| Local: |  |
| Data da reunião: |  | Hora de início: |  |
| Pauta da Reunião |  |
|   |  |
| **Anexos** |  |
| Arquivo | Descrição |