



# 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

## Dados da Reunião

Câmara:	Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio				
Título:	Reunião Ordinária N. 61				
Local:	Sala de Reuniões do 2º Andar, nº 250 - Ed. Sede do MAPA - Brasília/DF				
Data da reunião:	15/08/2018	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 60ª Reunião Ordinária  
**09:20h** - Ferrovias brasileiras – Cenário atual  
**10:00h** – Desdobramentos da greve dos caminhoneiros  
**11:00h** – BR-163 – Situação atual (obras e tráfego)  
**11:40h** - Armazenagem – Encaminhamentos do GT  
**12:20h** - 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	SILVESTRE DIMAS STANISZEWSKI	ABCAO	PR	
5	DANIEL FURLAN AMARAL	ABIOVE	PR	
6	MÁRCIO RAFAEL MARQUES BARBOSA MACIEL	ABIOVE	PR	
7	THAMIRES QUINHOES OLIVEIRA	ABRAPES	PR	
8	DENISE DECKERS DO AMARAL	ABRAPOS	PR	
9	ROBERTO CARSALADE QUEIROGA	ACEBRA	PR	
10	SERGIO CASTANHO TEIXEIRA MENDES	ANEC	PR	
11	MARCELLA SOUZA CUNHA	ANTF	PR	
12	LUIZ ANTÔNIO FAYET	CNA	PR	
13	JOSÉ RIBAMAR MIRANDA DIAS	CNI	PR	
14	MARCIO AUGUSTO DA SILVA JUNIOR	CONAB	PR	

15	MIGUEL RUBENS TRANIN	FNS	PR	
16	FERNANDO JOSE DE PADUA COSTA FONSECA	GM/MAPA	PR	
17	ANTONIO HELDER M REBOUÇAS	ILB	PR	
18	EDUARDO VON GLEHN NOBRE	MDIC	PR	
19	JOEL FÉLIX DE ANDRADE ROCHA	MF	PR	
20	PAULO FERNANDO AMORIM DE CAMPOS	OCB	PR	
21	CARLOS ALBERTO PEREIRA DE ALBUQUERQUE	SINDIRAÇÕES	PR	
22	LUÍS FERNANDO RESANO	SYNDARMA	PR	
23	LAIRA VANESSA LAGE GONÇALVES	SYNDARMA	PR	

Página 1 de 2



## 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

24	CAROLINE RODRIGUES	ABTP	CO	
25	GABRIEL NUNES GAMEIRO	ABTP	CO	
26	ANDRÉ VINAGRE SILVA	CONAB	CO	
27	EVARISTO E. DE MIRANDA	EMBRAPA	CO	
28	BERNARDO GONZAGA DUARTE	INFRA	CO	
29	ÉRICO OLIVEIRA CHICON SILVA	MAPA	CO	
30	LUCIO VINICIUS B. BARROS	MAPA	CO	
31	RONE EVALDO BARBOSA	MTPAC	CO	
32	FERNANDA MARANGONI	PATRI	CO	
33	FERNANDO ABREU	PATRI	CO	
34	LEONARDO DA SILVEIRA NUNES	UMBELINO LOBO	CO	

PR - presente / CO - convidado

### Desenvolvimento

Ocorreu a leitura da ata:	Sim
Desenvolvimento	

**1-Abertura – Palavra do Presidente:** Às nove horas e vinte minutos do dia 15 de agosto 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 61ª 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, teceu comentários acerca da pauta e destacou a presença dos Senhores Evaristo de Miranda, Chefe da EMBRAPA Territorial; Helder Rebouças, do ILB e convidados que participam pela primeira vez da reunião.

**2 – Avisos da Secretaria:** O Secretário Carlos Alberto Nunes Batista falou sobre a importância da atualização do nome dos representantes das instituições que integram a CTLOG, com os respectivos suplentes, mediante formalização de documento dirigido a Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas – ACST.

**3 – Aprovação da Ata da 60ª Reunião Ordinária:** A ata foi encaminhada a todos os participantes, antecipadamente, por meio eletrônico e todas as contribuições foram incorporadas ao documento. Colocada em votação, foi aprovada por unanimidade.

**4 – Ferrovias Brasileiras – Cenário Atual:** O tema foi apresentado pelo Sr. Luis Henrique Baldez, da ANUT, com dados sobre o momento atual da questão ferroviária, esclarecendo que a apresentação não pretende quantificar o valor das concessões, apesar das críticas ao modelo que se encontra em audiência pública. Em sua fala, propôs a paralisação de tudo que está em desenvolvimento, que se refere a concessão ferroviária para uma rediscussão do que já foi feito até então e aprofundar o debate porque a sociedade, por meio das audiências públicas, vem recebendo as informações separadas, por malhas, o que não permite uma ideia completa do tema. Ressaltou que as ferrovias devem ser vistas como um sistema, o que se não observado induz a erros de avaliação. Criticou novos conceitos e discursos de impacto, divulgados em diversos meios de comunicação, mencionando a ferrovia como solução para os entraves do transporte rodoviário, o que não é novidade para ninguém. Mencionou outras frases de efeito e projeções de redução do custo logístico com o uso da ferrovia. Apresentou números e gráficos que evidenciam a performance do setor ferroviário. Falou do alongado lapso de tempo para maturação dos projetos ferroviários no país, contestando a máxima que a ferrovia no Brasil é um caso de sucesso, apesar do modelo monopolista que é implementado no setor. Sobre dados estatísticos mostrou que nos últimos dez anos apenas o minério de ferro teve incremento nas cargas ferroviárias, enquanto os demais sofreram redução, inclusive, os grãos agrícolas. Mencionou a velocidade reduzida dos trens nas diversas malhas existentes, abaixo do esperado, o que evidencia baixo nível de investimentos das concessionárias. Quanto as projeções futuras, lembrou que queremos, no mínimo, 50.000 km de ferrovias, sem trechos abandonados, com velocidade superior a 40 km/h, contemplando o denominado “direito de passagem”, para implantar a competitividade e implantar o compartilhamento das malhas.

Adicionalmente, mencionou estratégias para a melhoria do modelo existente, que carecem de decisão política, adequados marcos regulatórios e maior flexibilização das normas, para viabilizar investimentos. Fez um histórico da evolução dos marcos regulatórios e mostrou o distanciamento entre estes a realidade fática dos empreendimentos. Analisou as audiências públicas realizadas com dados econômicos, demonstrações financeiras e contábeis retirados de diversas fontes. Entende que como estão, a modelagem prejudica a integração da malha ferroviária porque afeta o direito de passagem e não permitem a competição entre as empresas existentes. No ambiente regulatório deve-se revogar, revisar textos e regulamentar artigos daqueles marcos legais e alguns contratos em vigor estão eivados de inconstitucionalidade, conforme declaração do Ministério Público e da Procuradoria-Geral da República. Criticou os cálculos que levaram a fixação dos valores de outorga para a Ferrovia Carajás e Ferrovia Vitória Minas, que estão aquém do esperado, pelos resultados operacionais da VLI – Valor Logística.

A íntegra da apresentação poderá ser acessada no endereço:

<http://www.agricultura.gov.br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/camaras-tematicas-1/infraestrutura-e-logistica>

Em seguida, o presidente da CTLOG abriu os debates, franqueando a palavra para os questionamentos dos integrantes da Câmara, fazendo ele próprio, três perguntas: 1) Sabemos que quando foram privatizadas as ferrovias, haviam aquelas que eram economicamente viáveis e outras de cunho social. As de cunho social, com baixo atrativo econômico foram abandonadas pelas concessionárias. A pergunta é o que fazer em relação a estas ferrovias de caráter social? 2) Alguns estados, dentre os quais o Mato Grosso, não conseguem aguardar o vencimento dos contratos para uma nova licitação. O Mato Grosso continua crescendo e carece de condição de escoamento da produção e de aumentar os volumes exportados pelo porto de Santos, assim como a construção da Ferrogrão, da FICO, etc. A pergunta é: “o que fazer para atender essas premissas?” 3) Na ação da SPPI, está previsto, por força da Lei nº 13.448, de 05 de junho

de 2017 a possibilidade de se fazer investimento cruzado, mediante a aplicação dos recursos da outorga de uma determinada ferrovia em aplicando esse recurso em outra ferrovia de malha distinta, o que não era admitido em tempos idos, quando os recursos arrecadados em outorgas eram alocados no Tesouro nacional. Nesse caso, estão sendo alocados recursos da outorga da concessão da FVM – Ferrovia Vitória Minas e EFC- Estrada de Ferro Carajás, na construção da FICO, no trecho de Água Boa (MT) a Campinorte (GO), totalizando 383 km, no valor de R\$ 4 bilhões. Essa ferrovia é importante para o Estado do Mato Grosso, mas também funciona como alimentadora do tramo central da Ferrovia Norte-Sul, o que confere maior atratividade e possibilita maior interesse na concessão da Norte Sul, já que agrega 10 milhões de toneladas/ano, que devem ser somadas aos volumes de 6 a 8 milhões de toneladas produzidas no Estado de Goiás. O questionamento é o que fazer?

Baldez iniciou respondendo sobre os trechos de baixo atrativo financeiro, lembrando em 1997, quando as ferrovias foram concessionadas, se discutiu muito o Nordeste, onde o VPL dava negativo, significando que para alguém ficar com a malha da região, o Governo teria que pagar. Foi feita uma mágica, melhorando os investimentos e a capacidade de captação, chegando a um valor próximo de zero, e, por ajustes políticos e convencimento dos empresários, foi possível realizar a concessão. Quando todas as malhas foram avaliadas, não havia distinção de cenários entre os ramais antieconômicos e os de alta atratividade, significando que a parte de menor atratividade estava reduzindo a outorga a ser cobrada por aquela concessão. Exemplificou que no caso da MRS, a de maior valor, alcançou R\$ 800 milhões, enquanto a ALL atingiu o patamar de R\$ 500 milhões. Se fossem retirados os ramais antieconômicos, provavelmente esses valores seriam maiores, porque seriam colocados apenas os ramais mais produtivos e eficientes.

O segundo ponto foi o abandono de trechos ferroviários sem devolução à União, o que não permite a operação desses ramais por terceiros. Alguma coisa foi devolvida, mas nada significativo. A ANTT nunca promoveu uma audiência pública para se discutir a questão de ramais abandonados, descortinar interessados, etc. Chegou a ser cogitado pelo BNDES a retomada desses trechos para utilização no transporte de passageiros, nas regiões Sul e Sudeste, o que não prosperou. A Administração tem que cobrar a devolução dos trechos não utilizados, para uma nova destinação.

Quanto aos investimentos cruzados, entende ser uma boa ideia que não deve ser criticada. Por meio de Medida Provisória, foi criado o Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário, onde são alocados os recursos de outorgas, mas sugere que isso pode ser ampliado, com a inclusão da CIDE, que foi criada para alavancar o setor de transportes.

Em relação a FICO, esclareceu que o problema reside no valor da Ferrovia de Carajás, zero, e da Vitória Minas, R\$ 4 bilhões, quando os recursos ficaram escassos e geraram uma disputa entre os Governos do Pará e Espírito Santo, por investimentos em suas malhas. Mencionou haver um erro de cálculo no valor das outorgas, questionando os números da performance da Ferrovia dos Carajás, pela impossibilidade da esteira de transporte de minério de ferro não valer nada. Ninguém faz investimentos se a rentabilidade marginal não for maior da que se está conseguindo.

Fayet fez uma observação que há sete anos participou de um evento em Fortaleza, para discutir a Transnordestina, que tem um volume de cargas abaixo de 2 milhões de toneladas/ano. Analisando o mercado potencial, não se vislumbra volumes para chegar a escala de 10 milhões de toneladas, necessárias para sustentar o empreendimento. Na oportunidade explicou que sendo antieconômica, a ferrovia exige registros orçamentários da União, para se sustentar. Continuou discorrendo sobre a necessidade de sempre fazer estudos de investimentos que darão algum retorno econômico e não se deve agir com a emoção e fugir dos projetos chamados demagógicos. Sobre os investimentos cruzados, apresentou uma restrição, o planejamento serve para dizer o que deverá ser feito, daí se decide criar um fundo para investimentos deve-se obedecer à finalidade para o qual foi ele criado. O investimento cruzado poderá trazer distorções graves e é inteligente usar os recursos do ágio de concessão para constituir um fundo que se estabeleça as prioridades estabelecidas pela União. Deve-se ter um modelo para se chegar a um determinado fim e acabar com as prorrogações, devendo-se dar prioridade para as licitações que são feitas em igualdade de condições entre os participantes.

O presidente Edeon, propôs convocar para a próxima reunião, agendada para o dia 26 de setembro de 2018, representantes da SPPI e ANTT, onde poderia ser melhor explicado como foram obtidos os números das outorgas das prorrogações das concessões das malhas ferroviárias, solicitando o concurso do

Fernando Fonseca, para que os convites sejam reforçados pelo Gabinete do Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, para entender como foram formulados.

**Encaminhamento:** Convidar Tarcísio Freitas (SPPI) e o Superintendente Ferroviário da ANTT.

O presidente propôs uma inversão da pauta para que o tema “Desdobramentos da greve dos caminhoneiros” seja apresentado em momento posterior.

**5. BR-163 – Situação atual (obras e tráfego):** O presidente iniciou a apresentação, falando sobre as condições da BR-364, onde fez um estradeiro no início do mês, atestando a boas condições daquela via, bem como da BR-319, até Humaitá, no Amazonas. Falou sobre as ETC de Porto Velho, que têm, juntas, uma capacidade de 12,5 milhões de toneladas de transbordo e não registram problemas. Um outro empreendimento, em Humaitá, do Grupo Mazzuti, está em fase de conclusão e deve agregar mais 2 milhões de capacidade de transbordo ao corredor BR-364/Rio Madeira. O gargalo para esses empreendimentos reside na falta de pavimentação dos acessos aos terminais da Amaggi e Bertolini no chamado Cujubim e Porto Chuelo, com 23 km, onde em período de chuva os caminhões não conseguem subir acesso mais íngreme.

A navegação no rio Madeira, também traz problemas, em quatro pontos críticos, onde o calado fica reduzido e o nível de areia aumenta, criando obstáculos que dificulta a transposição desses pontos. Considerando que os custos adicionais em algum momento serão repassados aos produtores, é importante que o assunto permaneça na pauta de acompanhamento permanente.

Sobre a BR-163, Edeon falou que boa parte da rodovia está em bom estado, mas considerando o tempo de construção, vários trechos carecem de recuperação estrutural e de capa. Falou do trecho sob responsabilidade do Exército, que tinha 14 km pavimentados, mas 7 terão que ser refeitos. O problema maior são três serras: da Anita, Gaúcha e do Moraes, que têm que ser cortadas nesse ano. O solo das serras tem alto teor de silte, o que torna o pavimento, em leito natural, de difícil transposição, sendo utilizado o apoio de máquinas para superar o trecho. Outro trecho é de Santa Luzia a Caracol, que deu problema há dois anos. Nele faltam 37 km de pavimento, mas o contrato está vigente e a parte estrutural já foi concluída. Recursos para a pavimentação tem, o Exército tem um contrato para pavimentar 58 Km, dos quais 28 km foram terceirizados para a empresa JM, que deve pavimentar 14 km, que somados a outros 14 km prometidos pelo Exército, somarão mais 28 km de pavimentação nova e em 2019, restariam 30 km para pavimentação.

O problema atual é a recursos para manutenção e para que as ações necessárias sejam implementadas no trecho compreendido no Estado do Pará, o DNIT necessita de R\$ 150 milhões.

**6 – Desdobramentos da greve dos caminhoneiros:** Daniel mencionou que o assunto atinge a todos do fórum, por ir contra uma lógica da econômica brasileira, que é a de dar mais flexibilidade, competitividade e espaço para atuação do setor privado, buscando maior eficiência. Sempre que há uma intervenção na liberdade econômica, se registra, como reflexo, a ineficiência, que por sua vez, reflete na redução dos postos de trabalho, na competitividade e do PIB e é contra essas ineficiências que trabalhamos. Falou que a logística dos grãos tem que ser analisada pelo conjunto, se não o impacto do tabelamento de fretes no conjunto da cadeia produtiva, perdemos a referência em relação aos problemas trazidos para a economia.

Mencionou que o transporte rodoviário é importante porque a maior parte da movimentação das cargas é feita por esse modal e as empresas responsáveis por transportar são aquelas que adquirem os produtos e organizam a logística, incluindo a contratação de transporte. São as mesmas empresas que fornecem hedge, a proteção cambial e muitas vezes o pacote de insumos e financiamento. O segundo elo da cadeia são os silos e armazéns, que desempenham papel na secagem, armazenagem, formação de lotes, tudo isso passando pela logística rodoviária e pela etapa de limpeza e beneficiamento que são feitos por essas empresas. A terceira etapa da logística são os corredores de exportação onde são feitos os lotes com direcionamento aos terminais portuários ou ETC, onde são feitas a consolidação dos lotes. Todas essas etapas dependem do transporte rodoviário, que é fundamental na ligação de todos os elos da cadeia. Finalmente, nos terminais portuários é feita uma última inspeção até o carregamento, chegando ao destino internacional. Dois elementos são essenciais nessa logística, o caminhão e o papel que as empresas que fazem essa comercialização atuam tanto na parte financeira como na parte da organização da logística e da movimentação dos produtos. O frete é importante para o setor pela prevalência do modal sobre os

demais e no caso das empresas associadas à ABIOVE, o pré-financiamento que é feito é importante para o desenvolvimento da agricultura. Cerca de 28% do capital de giro da agricultura, nos últimos dois anos, foi feito por empresas que fazem a aquisição de produtos. A logística rodoviária é uma variável importante e isso pode afetar de maneira significativa o que vamos ter no futuro, caso prevaleça o tabelamento de fretes. Entendemos que o transporte rodoviário de cargas não apresenta condições de monopólio, oligopólio ou qualquer falha de mercado que exija uma intervenção de governo. Trata-se de um setor altamente competitivo, com milhares de ofertantes e centenas de contratantes, portanto, é um mercado concorrencial, com preço determinado pela oferta e demanda e o tabelamento induz a uma ineficiência econômica, porque interfere no setor e transmite uma mensagem equivocada aos ofertantes do serviço um preço artificial, que pode, inclusive, piorar a situação do próprio caminhoneiro, porque pode induzir a mais oferta, piorando o desequilíbrio entre oferta e demanda e vai estimular, por outro lado, a verticalização da oferta de transporte, com muitas empresas passando a adquirir frotas de caminhões. É uma intervenção desnecessária, interfere na formação de preços e é inconstitucional. Com relação especificamente ao mercado de soja e milho, o custo do escoamento é a variável para definir o preço livre de mercado no interior do Brasil, quanto menor for esse custo, menor será a diferença entre o preço no porto, que é dado pelo preço internacional e o preço na origem. A formação do preço mercado depende de um racional que é uma estimativa que as empresas fazem em relação ao preço do frete, se o preço de mercado no momento for maior que o estimado, ocorre um prejuízo para a comercializadora e indústria. Caso seja menor, ótimo, se consegue então uma pequena margem de cerca de dois por cento. Trata-se de um setor altamente concorrencial, que trabalha com margens baixas, características de commodities, de eficiência, de grandes volumes. Agora temos um risco associado à intervenção do governo no mercado de fretes. O curioso é que o governo que deveria atuar como fator de redução da incerteza, esse fator é de agravamento da incerteza. Isso vai ter consequências, que serão piores se não houver uma solução rápida para o problema. Um exemplo do impacto da tabela na logística da soja: temos em um primeiro momento um frete de R\$ 87,00, que do dia para noite chega a R\$ 125,00, um impacto de 43% em um percurso de 600 km. Em uma rota maior a mesma coisa acontece, com uma mudança brusca e repentina sem qualquer possibilidade das empresas se programarem, onde o frete é ampliado em 35%, uma mudança imprevisível que as empresas não sabem lidar, dado a insegurança jurídica que vivenciamos.

Continuando, falou dos impactos da tabela na sazonalidade da comercialização, por termos, no mesmo ano agrícola, três tabelas vigorando, pela edição de novas tabelas a cada dia 20 de janeiro e 20 de julho, um gatilho que só faz elevar o preço do frete rodoviário de cargas, isso também impossibilita o planejamento. Boa parte da comercialização é processada antes da colheita e o tabelamento de preços prejudica a capacidade das empresas de promover essa compra futura. O tabelamento cria uma incerteza no custo do escoamento e também no custo do fertilizante, ou seja, uma mesma variável interfere duas vezes no custo da produção agrícola e na renda recebida pelo produtor, falamos de uma política intervencionista que pode colocar em risco todo desempenho de uma cadeia produtiva de sucesso que colocou o Brasil como líder na exportação de soja e que está crescendo muito na produção de milho. Também é impactante o fato de estarmos colocando em risco a safra de 2019, pois as compras dependem do custo de transporte para estimar o preço no interior. Agora essa informação não depende só do mercado, mas, também, da ANTT, que agora é um elemento formador de preços. Defendemos que o custo operacional mínimo e sua metodologia sejam devidamente esclarecidos, estamos avaliando o que irá acontecer. As empresas compradoras perderam a referencial de mercado para formar o frete e isso tem um impacto importante. Hoje não se faz compras futuras e quando o fazem, o produtor se obriga a entregar o produto nas indústrias ou no porto, isso impede o país de fixar preços e manter uma estabilidade de renda, o que não é positivo para a safra. Adicionalmente, teremos margens menores, para cobrir o risco ANTT e a formação de preços fica prejudicada. Pactos agregados: Estamos vendo riscos elevadíssimos com relação a prática de tabelamento e o valor efetivo do frete será conhecido só no momento do carregamento físico, sem oportunidade de planejamento. Os impactos serão enormes, cerca de R\$ 74 bilhões, mais que o país investe anualmente em infraestrutura, o tabelamento vai elevar a inflação e fará algo que sempre foi alertado aos caminhoneiros, mas talvez não devidamente entendido isso, que haverá uma verticalização

com o transporte, mediante a aquisição de caminhões pelas empresas. Isso será um impacto forte para os transportadores, mas também para as empresas que deverão utilizar dinheiro que poderia ser aplicado em fábricas e armazéns em material rodante. A Abiove protocolou impugnações administrativas das resoluções, mas a ANTT alega que não pode decidir ou se manifestar enquanto a questão estiver judicializada, sem decisão do STF. Ações civis e públicas, também patrocinadas pela Abiove, contra ANTT e União, estão igualmente prejudicadas pela suspensão de ações ordinárias pelo STF. A expectativa agora é pela decisão

a ser adotada pelo STF no próximo dia 27 de agosto, para que as empresas possam decidir o que fazer para a próxima safra, cujo plantio já se aproxima, quando o consumidor internacional quer receber o produto pelo preço internacional e os custos adicionais serão por nós absorvidos. Uma série de ações na mídia, tv e internet, estará sendo levada ao público para esclarecer a sociedade que o problema afetará a todos, com elevação do pão, do trigo e da cesta básica, pelo repasse dos aumentos do frete. É possível que o governo não tenha refletido sobre tais consequências, mas esse é o momento oportuno e o espaço adequado para repensar todas essas ações para que o país não dê um tiro no pé na competitividade da economia.

Márcio, da Abiove, convidou a todos a participarem do evento “Movimento Frete Sem Tabela Brasil com Futuro” realizado em conjunto com outras entidades do setor produtivo, com o objetivo de mostrar que o tabelamento não é um problema do agronegócio, da indústria, do comércio e do caminhoneiro, mas é um problema de todo o Brasil porque pode prejudicar os investimentos. O convite será enviado para a secretaria da CTLOG para divulgação aos membros do colegiado.

Roberto Queiroga, da ACEBRA, parabenizou a Abiove pelo protagonismo nessa discussão, pois estão levando os debates com muita competência, uma voz muito forte dentro do segmento para apresentar todos os problemas que a tabela frete está acarretando para toda sociedade. Se dispôs a contribuir nas ações de esclarecimento por meio da mídia. Entende que hoje a discussão do tema se dá no campo judicial, uma vez que no âmbito do Executivo e do Legislativo já foi ultrapassado pela conversão da MP 832 em lei. Mencionou uma publicação importante no Blog do Jota, que chama atenção do motivo que o Judiciário quer patrocinar um acordo entre caminhoneiros e embarcadores. Entende que a Justiça não tem que promover esse tipo de ação, mas tão somente decidir se a medida do governo é ou não é constitucional. Os embarcadores não devem atender tal chamamento. Infelizmente o cenário não é positivo pela tentativa do STF de colocar embarcador e transportador para discutir tabela. As entidades, por convocação do Ministro dos Transportes, estão trabalhando uma agenda com aquela autoridade, tratando do assunto relacionado as publicações da ANTT de nova tabela e têm tomado cuidado para não deixar transparecer que estão ali discutindo tabela. Exemplificou que a CNA e CNI estão sendo convidadas para discutir com o Ministro dos Transportes, mas tem se recusado a sentar com aquela autoridade, o que entende uma medida acertada, principalmente por serem autores de ADIN (Ação Direta de Inconstitucionalidade), contra tabela de fretes. Chamou atenção para o cuidado que as entidades devem observar para não serem utilizadas como patrocinadoras de algum tipo de negociação de tabela com o Governo, pois isso poderia fragilizar todas ADIN e passar a falsa impressão ao STF que está havendo entendimento entre as partes. Fayet, confirmou a convocação da CNA, reafirmando que a entidade não participará de qualquer reunião com MTPAC e que a CNA entrou com um agravo, estendendo a arguição de inconstitucionalidade contra a lei. Alertou que a sociedade imagina que quem está se negando a pagar um aumento aos caminhoneiros sejam grandes empresas, multinacionais, lembrou que 92% das propriedades rurais brasileiras têm menos de 200 ha e representa no agronegócio, 32% dos empregos no país. É o único setor que tem mercado internacional e onde somos competitivos, gerando balanço comercial positivo junto com o setor mineral. Esta é a realidade. Outra coisa que é ignorada é a imagem de que as coisas no agronegócio sejam muito simples, como se pudesse esperar 15 dias tratando-se de cadeias biológicas. Falou do ciclo da avicultura, que não podem ter interrupção, pelas complexidades envolvidas.

Lembrou que em 2015 foi criado um fórum para convergir pontos de vista, negociar entre caminhoneiros, embarcadores e governo. Nesse ambiente foi possível negociar medidas positivas para ambas as partes, à exemplo da isenção da cobrança de pedágio sobre o eixo suspenso e redução de tributos aos combustíveis, como propostas geradas dentro desse fórum. Esta Câmara tem uma representação dos caminhoneiros que foi ao Presidente da República, mas um outro grupo desqualificou a representatividade dessa gente. Mencionou que os embarcadores se sentiram traídos no fórum, porque não foram avisados pelos caminhoneiros e nem pelo governo sobre o estado de greve, configurando uma traição a um movimento de convergência criado pelo próprio governo. Outra questão que registra, a ANTC insiste na existência de um desbalanceamento na frota de caminhões do país, que é maior que a demanda técnica, sendo estimado um excedente da ordem de 300 mil veículos, para um universo de 2,3 milhões de veículos, residindo aí o problema do rebaixamento do frete. A lei da oferta e da procura foi determinante para o evento. Agora se vê um grande problema para a contratação de fretes, dado as diversas variáveis e limitações impostas. As empresas que dispõe de condições econômicas estão adquirindo ou alugando frotas de caminhões, isso é mais sentido em empresas e cooperativas. Até janeiro não tem caminhões para entrega no país. Se os transportadores já estavam em desespero com a super oferta, esta questão vai se agravar ainda mais. Lembrou da mensagem que deixou ao Ministro Rosseto, do governo anterior, onde discorreu sobre o excesso de caminhões em relação as demandas de fretes, quando indagou: “com mil caminhoneiros



esperando frete, mas só tem frete para 500. Quem é que vai escolher os 500 que vão pregar frete e quem é que vai dizer para os outros 500 que vão ficar de fora?” Isso ficou sem resposta, pondo fim a reunião.

O Senhor Evaristo de Miranda, da Embrapa, informou que na semana que passou foi realizado o encontro da FENABRAVE e lá foi noticiado que não tem caminhões para entrega até fevereiro de 2019. Sérgio Mendes, da ANEC falou que evidentemente tudo o que foi comentado, a ANEC e ABIOVE estiveram juntas em todo o processo, mas o que traz preocupações são as dúvidas em relação a falta de conhecimento do setor agrícola, por parte do responsável pelo julgamento das ações judiciais. Entende que se deve procurar uma fórmula de promover esclarecimentos ao magistrado, levando-o a entender o vulto da questão. Só para a exportação se estima um prejuízo da ordem de US\$ 2,7 bilhões, e indaga: Quem paga essa conta?”. A tendência é que o magistrado esteja pensando tratar-se de grandes multinacionais, com folga de caixa e que podem absorver essa conta, mas é preciso demonstrar que apesar do porte das empresas, os ganhos são reduzidos e se baseiam em volumes. A margem de lucros é extremamente pequena, é muito comum ter margem de 1% e chama atenção para o fato do setor ser regido pela bolsa de valores. O custo não tem como ser repassado, o frete é tabelado e os preços de comercialização são ditados, sem a participação do setor. Continuando, mencionou que cada setor tem seu ponto fraco e o gargalo da exportação de grãos é e sempre vai ser a logística, porque é nesse segmento que o prestador de serviços impõe R\$ 20 a R\$30 por tonelada, de acréscimo. A nossa média ponderada dá US\$ 60 por tonelada, na qual estão sendo incrementados os valores acima, esses custos vão ser transferidos para o produtor, reduzindo a renda no campo. Adicionalmente, com esses custos logísticos, o milho retrocede vinte anos, quando não existia viabilidade econômica para o país ser um grande produtor e exportador de milho. A previsão de exportação do cereal para 2019 era de 32 milhões de toneladas, mas com os problemas registrados, deveremos chegar ao máximo de 20 milhões de toneladas, reduzindo em US\$ 10 bilhões o resultado da balança comercial. Outro reflexo será sentido na agroindústria, nas cadeias da suinocultura e avicultura, com perdas extraordinárias de receita, abastecimento, e emprego e renda, o que de forma simples, deveria ser esclarecido ao Ministro Fux.

Daniel Furlan, da Abiove, esclareceu que foi bem lembrado a questão do passivo que está sendo gerado com essa política, alertando que a indenização não se aplica mais até o dia 19 de julho, mas a diferença entre o valor de mercado e o da tabela, sim, e isso não foi afetado pela sanção. Está se gerando um passivo enorme para as empresas, com graves consequências para toda a cadeia produtiva. A sociedade ainda não está ciente dos desdobramentos da medida, é preciso divulgar, por meio de mensagens claras os impactos dessa política, para mostrar que esse tabelamento não é uma coisa pequena, mas de grande vulto e mostrar isso para a sociedade pode contribuir decisivamente para o julgamento do STF. Eduardo Nobre, do MDIC, alertou que o esclarecimento a sociedade é crucial e que a forma de comunicação está sendo feita de forma ineficiente. A pressão sobre o governo vem do entendimento da sociedade sobre o assunto. Chamou a atenção para um trabalho da cadeia do algodão, que se dá basicamente pela Internet, de forma inovadora, que está sendo mais eficiente para levar a mensagem a sociedade.

Baldez, da ANUT, falou da perplexidade enquanto sociedade sobre as decisões de política pública. Os efeitos já conhecidos, de inflação, aumentos, etc. são constatados diariamente, mas o que causa maior perplexidade é o fato da criação ter origem no governo, que inerte, não se mobiliza para corrigir os erros cometidos. O CADE e o Ministério da Fazenda foram contra a tabela de preços mínimos, o IPEA tem inúmeros estudos que se mostram contrários à medida e em reunião com a Casa Civil, foi reafirmado o que aí está. Agora resta esperar do Judiciário a decisão a inconstitucionalidade da matéria, mas o estranho é a demanda por difundir ao magistrado o conhecimento técnico acerca dos reflexos nefastos da política de preços mínimos. Alertou que agroindústrias do Sul do país estão se abastecendo com milho do Paraguai e Argentina para operar suas plantas.

Edeon comentou que todas as entidades da CTLOG são contra o tabelamento, incluindo a APROSOJA, que ele representa. A entidade nem foi convidada para a reunião com o Ministério dos Transportes, que já conhecia sua posição, que não admite nem discutir o tabelamento. No IPA – Instituto Pensar Agro, o tema foi discutido e ficou decidido que não se toca mais no assunto de tabelamento. Esperava-se do Ministro Fux uma posição decisória, mas o que se vê é a mediação de conflitos, o que nos parece desfocado e preocupa muito, por trazer graves prejuízos a toda sociedade brasileira.

Carlos Alberto, do Sindirações, comentou que o que estamos vendo é uma consequência de 2015 pois quando foi iniciada a tramitação do PL na Câmara dos Deputados todos identificaram que ele era inconstitucional, mas esperaram que passasse na Comissão de Constituição e Justiça onde seria barrado, mas até agora não o foi. Esperar do Judiciário uma posição é a esperança de todos no meio político,



diferente do que ocorre no setor produtivo. O Executivo está na mesma linha de conduta, mas o Judiciário parece se alinhar com a vertente social, isso é cultural, isso é uma plataforma diferente do que se poderia esperar da justiça. O setor de alimentação animal está aumentando o percentual de frota própria e está elevando esse patamar para 30%, o que não estava no planejamento da agroindústria. Edeon lembrou que teremos que aguardar a decisão do próximo dia 27, o que pode ou não acontecer. Miguel Tranin mencionou que a instabilidade política vivenciada está encaminhando ao STF todas as decisões. Há uma grande sensibilidade pela questão social e muito habilmente os motoristas tem usado isso, para sensibilizar os juizes. Dois pontos estão claros: primeiro que tudo isso é inconstitucional e; segundo que, o que é fundamental, é o respeito aos fretes existentes e já contratados. É extremamente importante apresentar o lado prático na audiência no STF, dado a especificidade dos assuntos. Por outro lado, tem a questão de controle, onde nem a tributação é fiscalizada de maneira integral, imagina os fretes.

**7. Boletim do Escoamento da Safra (soja e milho):** O Secretário Carlos Alberto Nunes fez apresentação do trabalho desenvolvido pelo Departamento de Infraestrutura e Logística para o Setor Agropecuário – DILOG, na forma de um boletim do escoamento da safra de soja e milho, apresentando os números, por corredores e respectivos portos de exportação, evidenciando um incremento dos volumes de soja em relação ao mesmo período de 2017, e o crescimento dos volumes embarcados nos portos do Arco Norte, que com capacidade portuária de 40 milhões de toneladas/ano, deve superar os números de 2017 na exportação, sem atingir a capacidade possível, dado a limitação operacional da BR-163, por restrição operacional dos trechos não pavimentados da via, no Estado do Pará.

A íntegra da apresentação poderá ser acessada no endereço:

<http://www.agricultura.gov.br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/camaras-tematicas-1/infraestrutura-e-logistica>

**8. Restrições para a navegação de cabotagem nos rios da Amazônia:** O Comandante Resano, do SYNDARMA, fez uma apresentação sobre as propostas que limitam a navegação de navios nos rios amazônicos, com foco na restrição da navegação noturna, redução da velocidade de movimentação, de 16 para 8 Nós, e controle de despejo da água de lastro. Resano se referiu a navegação de navios, na cabotagem e longo curso, que utilizam os rios da Amazônia para o transporte. Observou que de Itacoatiara (AM) para baixo, entre julho de 2016 e novembro de 2017, tivemos mais de 700 navios realizando 1.600 viagens, com tamanhos variando de 30 mil e até 40 mil toneladas, o que vem aumentando paulatinamente de acordo com a demanda. Desses, 471 navios transportaram soja e milho para exportação, e outros operaram longo curso e cabotagem de Bauxita, e outros produtos, mostrando que a saída do rio Amazonas é muito importante para o agronegócio brasileiro. Lembrou que um acidente ocorrido no passado, entre um navio e um comboio de barcas, que se chocou causando perda de mercadoria, danos materiais e nove mortes. Esclareceu que em decorrência dos acontecimentos, uma entidade sindical ligada a navegação na região propôs as restrições acima, sem base em estudos técnicos que justifiquem as medidas. Alertou que a restrição de horário, reduz em 12 horas a janela de operação naval, isso adicionado a limitação de velocidade de 16 para 8 Nós aumenta o “transit time” das embarcações com prejuízos para a atividade, as exportações e o abastecimento da região, o que recomenda uma reação do setor agropecuário, uma vez que as restrições atingem fortemente o escoamento pelos portos da região Norte, que tem forte participação na exportação brasileira de grãos agrícolas.

Aberto o debate, Fayet questionou qual o tempo de viagem do navio desde Itacoatiara (AM) até a foz do rio Amazonas, nos dois sentidos. Resano informou que o percurso é feito entre 2,5 e 3 dias, dependendo do horário de saída. Continuando, Fayet comentou sobre os sedimentos no fundo do rio, capacidade de ancoragem e dificuldades de fundeio em águas profundas e correntezas, perguntando se os comboios de barcas têm equipamento de tração para auxiliar as manobras de movimentação lateral. Resano esclareceu que quando o navio vai fundear é realizado um cálculo do fundo que vai usar, para definir quanto de amarra vai necessitar. Quem fundeia o navio não é o ferro, mas o peso da amarra da embarcação. Quanto mais profundo, mais amarra é exigida. Em relação aos equipamentos auxiliares de tração lateral, informou que os navios já usam como auxílio de manobras, enquanto os comboios, que já chegam a tamanhos superiores aos navios também podem usar os equipamentos, o que acontece com alguns.

O Presidente Edeon, sugeriu uma moção da CTLOG, para o MAPA, solicitando o posicionamento do órgão junto aos órgãos responsáveis pelo tema, o que foi aprovado pelo plenário.

**9. Assuntos Gerais:** Fayet apresentou três propostas: 1) Mencionou o projeto de carregamento de estoques, com pouco dinheiro de governo, por ser de racionalização e privatização, para a qual já está há

alguns meses aguardando uma audiência do Ministério da Fazenda para explicar sobre o instrumento, idealizado na Década de noventa, quando a inflação era de 2% ao dia, o que não permitia sustentabilidade da medida, para o que solicitou o apoio da CTLOG.

2) Em seguida, falou sobre a estufagem de contêineres, que um sindicato de trabalhadores em portos está propondo seja reduzida em 20%, o que eleva o custo de logística externa no mesmo percentual. Solicitou ao Ministério da Fazenda e MDIC que associasse às discussões com o Ministério do Trabalho para manter o processo de estufagem e volumes nas condições atuais, sem alterações, evitando as perdas para a exportação.

3) Escaneamento de contêineres, atividade obrigatória, exigida pela Receita Federal, Todos os terminais marítimos têm que obedecer às normas legais para obter licenciamento e estamos assistindo uma briga onde os terminais estão querendo cobrar dos exportadores o escaneamento obrigatório, quando esse serviço faz parte do “box rate” e é um serviço prestado ao governo, para cumprir a função fiscalizatória, implícita na atividade do terminal e não um serviço oferecido ao embarcador. Trata-se de uma exigência oficial e tem que estar compreendida dentro do contexto de investimento do terminal, para o que solicitou apoio dos órgãos com governança no tema.

4) Mencionou pendência no setor portuário, que se refere a satisfação das exigências da IMO – Organização marítima Internacional, que exige que todos os contêineres sejam pesados. Alertou que os contêineres ao entrar na zona primária, restrito por lei, está sujeito a um grupo de exigência de natureza legal, dentre as quais a pesagem e declaração das mercadorias que carrega e que fazem parte do contexto da fiscalização da Receita. O peso não pode ser falseado, deve ser o mesmo em todas as etapas do embarque. Nesse sentido, sugere um recibo do peso aferido, assinado, para efeito de mostrar às autoridades marítimas, com fins de orientar a distribuição das cargas dentro dos navios. Hoje temos terminais que cobram entre R\$ 200 e R\$ 1.400 por cada operação de pesagem, o que recomenda um ajuste, solicitando a Receita que o certificado de pesagem seja de uso automático e público para atendimento das exigências das autoridades marítimas.

Baldez, da ANUT, comentou que a MP que trata da isenção da cobrança de pedágio para os eixos suspensos foi aprovada e só no Estado de São Paulo estima-se uma conta de R\$ 1 bilhão, que será paga pelo contribuinte, lembrando os demais Estados que tem concessões, cujo reequilíbrio do contrato deverá onerar a sociedade. Sugeriu convidar o Ministério dos Transportes ou ANTT para informar sobre o andamento das negociações nesse sentido.

Fayet fez um registro do pedido formulado ao Vigiagro para alteração da IN 32/2015, que se refere a prevenção contra a entrada no país de infestações que possam comprometer a produção de madeiras, discorreu sobre a produtividade da madeira no Brasil e outros países, evidenciando que o país será protagonista do setor em poucos anos. A norma do Vigiagro exigia que as madeiras de escora, embalagens, etc., não certificadas, fossem reexportadas em até 60 dias, o que não se mostrava eficaz para evitar a infestação das nossas florestas. Nesse sentido, foi solicitado que esse material fosse incinerado na zona primária do porto, em um forno simplificado montado em um contêiner, o que foi aprovado pela IN 39 do MAPA. Fayet esclareceu ainda, que está diligenciando junto à ANTAQ, para implementar a medida nos portos brasileiros.

**10 – Encerramento:** Sem mais assuntos a tratar, a reunião foi encerrada às doze horas e trinta 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 reunião

Local:			
Data da reunião:		Hora de início:	

Pauta da Reunião	
Anexos	
Arquivo	Descrição