



# 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. 62				
Local:	Sala de Reuniões do 2º Andar, nº 250 - Ed. Sede do MAPA - Brasília/DF				
Data da reunião:	26/09/2018	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 61ª Reunião Ordinária

**09:20h** – Prorrogações das concessões ferroviárias

**10:40h** – Escaneamento e pesagem de contêineres

**11:10h** – Armazena MT – Incentivo a armazenagem no Estado do Mato Grosso

**11:40h** – Concessões portuária - licitações

**12:10h** - Balanço da Política Nacional de Preços Mínimos no transporte Rodoviário de Cargas

**12:40h** - 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	ANDRESSA DE SOUSA E SILVA	ABIAARROZ	PR	
5	DANIEL FURLAN AMARAL	ABIOVE	PR	
6	JOSE DI BELA FILHO	ABTP	PR	
7	ROBERTO CARSALADE QUEIROGA	ACEBRA	PR	
8	JOSÉ RAIMUNDO DOS SANTOS	AIBA	PR	
9	MARCO ANTONIO ALUISIO	ANEA	PR	
10	SERGIO CASTANHO TEIXEIRA MENDES	ANEC	PR	
11	FERNANDO SIMÕES PAES	ANTF	PR	
12	IANA ARAÚJO RODRIGUES	ANTT	PR	
13	FABÍOLA MANESCHY DE AZEVEDO LEMOS	CDP	PR	
14	LUIZ ANTÔNIO FAYET	CNA	PR	
15	JOSÉ RIBAMAR MIRANDA DIAS	CNI	PR	

16	JOÃO GUILHERME VOGADO ABRAHÃO	CNT	PR	
17	GUSTAVO SPADOTTI AMARAL CASTRO	EMBRAPA	PR	
18	MIGUEL RUBENS TRANIN	FNS	PR	
19	RITA DE CÁSSIA MILAGRES TEIXEIRA VIEIRA	MDIC	PR	
20	JOEL FÉLIX DE ANDRADE ROCHA	MF	PR	
21	PAULO FERNANDO AMORIM DE CAMPOS	OCB	PR	
22	NELSON COSTA	OCEPAR	PR	
23	JOSE CARLOS PIRES	SEAPI/RS	PR	
24	CARLOS ALBERTO PEREIRA DE ALBUQUERQUE	SINDIRAÇÕES	PR	
25	CARLOS ALBERTO SEHN	SINDITABACO	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

26	LUÍS FERNANDO RESANO	SYNDARMA	PR	
27	LEONARDO DA S.. 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 trinta minutos do dia 26 de setembro de 2018, no Auditório Jonas Pinheiro, na Esplanada dos Ministérios, Bloco D, sobreloja, do edifício sede do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento) – Brasília – DF, foi aberta a 62ª 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 informou sobre a impossibilidade da presença do Sr. Tarcísio Freitas, da SPPI, responsável pela apresentação do item “prorrogações das concessões ferroviárias”. Da mesma forma, a ANTT não enviou representante para falar do mesmo tema, o que prejudica a pauta estabelecida, mas o debate continua em âmbito interno.

**2 – Avisos da Secretaria:** Não houve aviso da Secretaria.

**3 – Aprovação da Ata da 61ª Reunião Ordinária:** A ata da 61ª Reunião Ordinária, encaminhada a todos os participantes, antecipadamente, por meio eletrônico, foi aprovada na íntegra, sem restrições.

**4 – Prorrogações das concessões ferroviárias:** O Presidente Edeon Vaz iniciou a discussão do tema, fazendo uma introdução sobre o processo de prorrogação das concessões ferroviárias, informando que o Governo abriu a todas as concessionárias a possibilidade de prorrogação de seus contratos. A Rumo, MRS, FCA e Vale solicitaram a prorrogação de suas respectivas malhas. Os contratos encontram-se em variados estágios de andamento. A da Rumo (Malha Paulista) já teve a realização das Audiências Públicas e já está no TCU, aguardando anuência do órgão. As demais, com exceção da Vale, os processos encontram-se em

análise no âmbito da ANTT. No caso da Ferrovia dos Carajás e Ferrovia Vitória Minas, o Governo está aplicando o permissivo da Lei 13.448 para uso da outorga cruzada, o que foi determinante para que o valor da outorga resultante das duas prorrogações seja direcionado para a construção do primeiro trecho da FICO ligando Água Boa (MT) a Campinorte (GO). Foram realizadas audiências públicas em Brasília e nos Estados do Pará e Maranhão, para a EFC, Minas Gerais e Espírito Santo para a FCA. Cumprida essa etapa da participação popular, com o recebimento de contribuições até o dia 29 de setembro, após análise das contribuições, o processo será submetido ao TCU, o que dificilmente acontecerá em 2018, embora o contrato não deva ser assinado no presente exercício. Comentou ainda que existe um processo tramitando no STF, interposto por uma entidade denominada FERROFRENTE, questionando a constitucionalidade da Lei 13.448. A APROSOJA participa do processo, na condição de “*amicus curiae*” questionando o entendimento apresentado, de vez que reconhece a constitucionalidade da lei.

A maior discussão que se tem em relação a EFC e EFVM é o valor de outorga, que foi definido com base em uma apuração de resultado negativo nas operações da EFC e números positivos da EFVM. Lembrou que é o Diretor-Executivo do Movimento Pró-Logística do Estado de Mato Grosso e trabalha para destravar toda a infraestrutura importante para o agronegócio, o que torna relevante a notícia do aporte financeiro na FICO – Ferrovia de Integração Centro-Oeste, com 383 km de extensão, ligando Campinorte (GO) a Água Boa (MT).

Fayet, da CNA, falou que tem uma questão em que não há divergências, é quanto a prioridade dos trechos. Quanto ao processo de concessão que se discutia desde a edição da Medida Provisória, que foi transformada em Lei, debatemos a possibilidade de criar um orçamento paralelo, onde o vencedor do processo pudesse aplicar em outro empreendimento sem passar dentro da estrutura orçamentária da União. Se começarmos a fazer isso teremos milhares de orçamentos paralelos, portanto, a metodologia de fazer a transposição dos recursos é o objeto da contestação. Em outra análise, pode ser criado um fundo ferroviário, uma sugestão já apresentada às autoridades. Dos trechos que estão sendo discutidos não há divergências em relação às prioridades.

A segunda questão que se refere a forma de tratamento é mais complicada e está sendo discutida no âmbito da ANUT, que tem corpo técnico gabaritado e onde estão os maiores usuários de transporte do país, tendo constatado a divergência de critérios técnicos adotados. Ontem ocorreu a audiência da FIOL na ANTT, onde compareceram trinta pessoas no plenário, sendo vinte deles, funcionários. Ninguém se inscreveu para o debate, à título de colaboração, a CNA e ANUT fizeram alguns questionamentos. Não podemos misturar a questão, para não dar encrenca. Se observarmos em cada uma das audiências que foram realizadas, o preço do TKU, vamos ver divergências muito grandes e critérios que estão sendo contestados pelo TCU e Ministério Público, não existe divergência em relação a prioridade. Da maneira como o assunto está sendo conduzido, não vislumbramos uma solução. A questão da incorporação da FNS, do tramo que vem de Porto Nacional (GO) até Estrela do Oeste (SP) que é uma via essencial para a reestruturação da malha ferroviária brasileira, mas está parado há muito anos, está pronto, mas não caminhamos para uma solução. É sempre um remendo para favorecer um e outro. Temos nos posicionado em público em variados ambientes e nas audiências públicas.

É muito bonito anunciar metas e licitar projetos que não param de pé ou que exijam subsídios de centenas de milhões de reais a cada ano. O problema não é de prioridade, mas da forma como está sendo conduzido.

O Almirante Murilo falou que o porto não vive sem a ferrovia, a rodovia fragiliza muito o processo logístico. Mencionou que o setor está defendendo enfaticamente a prorrogação antecipada das prorrogações e o modelo adotado, que é o de investir os recursos auferidos na outorga no próprio setor, o que é extremamente importante. Discordou da fala do Fayet em relação às discussões de prioridades. Falou que esteve nas audiências públicas da ANTT, onde divergências entre três Estados (Pará, Minas Gerais e Espírito Santo), são fortes, tanto na priorização, quanto em relação ao valor das outorgas, o que pode contribuir com o fracasso dos empreendimentos. Expôs sua opinião sobre os conflitos de prioridades, o que é diferente do posicionamento do Fayet, entende estar ocorrendo. Propôs que se estimule as prorrogações antecipadas, o que é extremamente importante para a logística de transporte do país.

José Di Bella, da ABTP, corroborando com o que falou o Almirante Murilo, disse que as commodities brasileiras tem no modal ferroviário um grande fator de competitividade. O modal é necessário aos portos brasileiros. Se a carga não consegue chegar ao porto ou o faz com custos altos, perde competitividade, mas chegando com eficiência, se agrega a competitividade ao produto. O Brasil é rico nos modais, o modal

ferroviário é um transporte perene, enquanto nas hidrovias se depende dos ciclos hidrológicos, na ferrovia isso não ocorre e se consegue transportar grandes volumes de forma constante.

No caso das concessões, uma questão é comum a toda infraestrutura no país, temos volume de cargas crescentes, o do agronegócio demanda maior infraestrutura e capacidade, temos um setor empresarial maduro e pronto a investir e não conseguimos fazer, se discute a prorrogação das ferrovias a mais de quatro anos. Vivemos janela de oportunidade e corremos o risco de perder ou estrangular essa janela no país. Precisamos de mecanismos que facilitem os investimentos e não que o dificultem. As concessões portuárias e ferroviárias datam da década de noventa, passamos vinte anos dentro de um novo modelo de concessões e estamos em um novo ciclo de aprendizado. O paradigma de vinte anos atrás era deixar a iniciativa privada fazer o que o Estado fazia de forma clara e ineficiente, sem resultados. Hoje estamos em um outro paradigma, o que podemos fazer melhor para a infraestrutura, como ela pode responder de forma melhor, eficiente, com qualidade e competitividade para atender a demanda do comércio exterior. Nós não podemos perder essa janela de oportunidade, o agronegócio vai sentir muito se a infraestrutura do país não acompanhar a evolução da demanda.

**5. Escaneamento e pesagem de contêineres:** Fayet comentou uma audiência na ANTAQ para discutir o tema que vem sendo discutido ao longo do tempo sobre a cobrança do escaneamento de contêineres nos terminais portuários. A questão é muito parecida em termos de mecânica com a que ainda está pendente, a pesagem dos contêineres nos terminais, para satisfação da norma IMO SOLAS. O litígio está em que algumas entidades entendem que existem funções que são inerentes ao terminal portuário, seja público ou privado. Não pode haver a homologação do funcionamento de um terminal se ele não satisfizer algumas condições que são obrigatórias de acordo com a estrutura legal e para homologação o terminal tem que atender as normas da Receita Federal, de segurança da Polícia Federal, do VIGIAGRO e assim por diante. Então não existe um terminal se não estiver habilitado a cumprir essas funções. Consequentemente, o pacote de fretes pago pelos usuários já incorpora toda essa movimentação, o que não dá direito é a cobrança extraordinária de uma dessas tarefas que são inerentes a homologação do terminal. Essa é a posição da CNA e de outros usuários. Outros entendem escanear e pesar é atividade acessória. A questão rola na ANTAQ e como consequência da audiência e dado que a mecânica da audiência não facilita a evolução para uma solução de acordo, fizemos a proposta para que a agência crie um grupo para discutir em detalhes, à luz da legislação. A ANTAQ está preparando uma reunião para iniciar a discussão entre as partes e ver se chegamos a uma solução. Adiantou sua posição em relação ao tema, que pesagem e escaneamento de contêineres fazem parte do “*box rate*” e se assim não fosse não seria possível o credenciamento dos terminais para operar.

O Almirante Murillo, da ATP, lembrou que essa discussão é recorrente dentro da CTLOG e informou que os terminais não cobram pela pesagem, o item está incluído no *box rate* e não há cobrança da pesagem. O que é cobrado decorre da regra da IMO SOLAS, para conferir maior conforto e confiança ao comandante do navio na estivagem da carga a bordo. Normalmente o contêiner já vem pesado da origem, mas por exigência da Alfandega, todo contêiner que entre em um terminal é pesado, sem cobrança. O que acontece é que quando a pesagem do local de estufagem do contêiner não coincide com a pesagem do terminal, o comandante do navio pode exigir uma segunda pesagem e pedir ao terminal um certificado. O que é cobrado é o certificado, para dar segurança ao comandante do navio. Mencionou que os correios passarão a cobrar o escaneamento exigido pela Receita, por raio x, na remessa de mercadorias para o exterior.

Incluir a cobrança de pesagem adicional no *box rate* não é justo com os usuários que não fazem uso do serviço. A cobrança não é indistinta, nem todos os contêineres são escaneados. Outra coisa é que o mundo inteiro cobra pelo escaneamento de contêiner, tanto quando o serviço é prestado pela aduana como por empresas privadas, isso foi comprovado junto a ANTAQ, mediante o encaminhamento de documento. A própria agência reguladora reconheceu a legalidade da cobrança e hoje discute a forma de cobrar. Mencionou que um novo grupo de trabalho para discutir o assunto vem de encontro ao que ficou definido na audiência realizada na ANTAQ, discorreu sobre custos e investimentos para instalação, operação e manutenção de escâneres, o que precisa ser recuperado e os preços praticados são estabelecidos de acordo com o tamanho e o movimento do terminal, que precisa auferir renda e não pode prestar serviço gratuito aos usuários.

José Di Bella corroborou com Fayet sobre as instalações e equipamentos exigidos para alfandegamento de um terminal portuário, mas o que se constitui em novidade, tem que ser adquirido. Explanou sobre a inspeção não invasiva, que atende ao interesse da RFB. Até a instalação desses equipamentos o que havia era a inspeção física do contêiner, onde um fiscal solicitava a movimentação e abertura dos equipamentos

e promovia a inspeção necessária nos selecionados. Com a nova tecnologia o procedimento é realizado de forma mais eficiente e com menor custo para o usuário. Não há obrigação de que todos os contêineres sejam inspecionados. Também não é obrigação do armador em ter contêiner escaneado por ser um transportador, o que for colocado no navio é transportado, exceto produto perigoso, é um serviço prestado, muito mais barato que a inspeção física. Não existe subsídio para serviço do terminal portuário, que ao prestar serviço deve ser remunerado. A forma mais transparente para o usuário é a cobrança de forma distinta, por ele saber o que está pagando, não há porque cobrar indistintamente, uma traxa, por todos os contêineres, escaneados ou não. As entidades portuárias participaram da Audiência Pública comprovaram mediante documentos a legalidade da cobrança, a prestação dos serviços e como caracterizar abusividade, que em caso de constatação, deve ser averiguada pela agência reguladora.

Todo contêiner quando entra no Terminal é pesado e por exigência da IMO está se pedindo uma certificação da pesagem o que envolve responsabilidade com a navegação. A certificação é necessária pelo caráter declaratório do conteúdo e peso, isso pode comprometer o carregamento e a estabilidade do navio. Também é um serviço prestado pelo terminal que igualmente tem que ser remunerado.

Andressa, da ABIARROZ, teceu agradecimentos ao Fayet pelo resgate do tema tão importante para os exportadores e falou que em relação a audiência pública da ANTAQ, diferente do que afirmam os representantes da ATP e ABTP, não houve consenso sobre a cobrança da tarifa, inclusive porque a diretoria ainda não emitiu um entendimento nesse sentido. A reunião ocorreu justamente para a coleta de subsídios e um posicionamento futuro. O que existe no momento são pareceres técnicos de gerência da agência, que indicam que a cobrança deveria estar incluída no box rate, portanto, sem cobrança individualizada. O que os usuários entendem é que além de ser um requisito para autorizar o terminal a operar, trata-se de uma dificuldade da fiscalização aduaneira, não um serviço prestado. Os usuários estão sendo cobrados para cumprir uma exigência da RFB e o objetivo final desse procedimento é a segurança nacional, não um serviço livremente contratado pelo usuário. Nesse sentido, o serviço não deveria ser cobrado e se o fosse não poderia ser por valor abusivo, pois a lei determina a modicidade da cobrança da tarifa.

A ABIARROZ tem um parecer técnico da ANTAQ que dá conta que no primeiro ano de vigência da obrigatoriedade do escaneamento, só o terminal do Rio Grande arrecadou valor suficiente para a aquisição de mais três equipamentos e pagamento de toda manutenção, o que evidencia que o terminal está auferindo lucro com atividade de fiscalização e isso é considerado abusivo.

Alguns usuários fizeram levantamento com relação a margem de lucro que os terminais auferem com a cobrança e chegaram a conclusão que se fosse ser cobrado exclusivamente os custos para recompor os gastos de amortização pela aquisição de equipamento, manutenção e contratação de pessoal, o valor praticado deveria ser de R\$ 2,00 (dois reais), por contêiner e no Rio Grande, se paga R\$ 300,00 (trezentos reais), o que é uma das tarifas mais módicas do país.

Entende que o diálogo na CTLOG é importante, mas nota-se que ainda não há um consenso, é importante discutir o tema, alertando que ninguém está querendo tirar vantagens da situação, mas evitar que elas ocorram de forma indevida.

Carlos Sehn, do SINDITABACO, reforçou as palavras da Andressa, informando não haver dúvidas que o procedimento de inspeção não invasiva, por escaneamento, confere maior agilidade, segurança e eficácia à Receita Federal, por ser uma atividade mais barata e mais simplificada, beneficiando e aumentando a produtividade dos terminais portuários.

Em relação a afirmação do Almirante Murillo, da ATP, que a ANTAQ teria confirmado a legalidade da cobrança do escaneamento, esclareceu que os próprios pareceres técnicos emitidos pela agência dão conta que a cobrança é indevida e deveria estar incluída no *box rate*. Quanto a informação acerca dos altos investimentos dos terminais para instalação de escâneres, deixou registrado que o setor de tabaco, só no porto do Rio Grande tinha um gasto anual da ordem de R\$ 400 mil, com a inspeção física, já com a inspeção não invasiva, o custo subiu para R\$ 4 milhões/ano, o que dá para pagar um escâner por ano. Quanto a abusividade da cobrança, basta olhar os números apontados nos pareceres técnicos que são muito claros e apontam a existência do abuso absurdo em relação ao que vem sendo cobrado, que deveriam ser praticados em patamares bem inferiores, conforme demonstrado pela representante da ABIARROZ.

Almirante Murilo rebateu a fala do representante do SINDITABACO, afirmando que nas audiências públicas realizadas pela ANTAQ, o Diretor da Agência esclareceu que se a Agência considerasse a cobrança ilegal, teria emitido comunicado a todos os terminais recomendando a suspensão.

Fayet esclareceu que o grupo sugerido para discussão do tema na ANTAQ foi aceito pelo Diretor-Geral da agência, juntando as partes interessadas para um debate mais aprofundado. No campo dos usuários a matéria está sendo coordenada pela CNI, contando com várias entidades interessadas no assunto. A CNI fez um trabalho muito profundo onde não está em discussão a relação dos custos entre inspeção física e inspeção não invasiva, mas o foco é certificar se o escaneamento está sendo cobrado em duplicidade ou não. As tabelas que estão sendo apresentadas pelos usuários variam entre R\$ 200 e R\$ 1.400 por escaneamento. A discussão que existe é que está havendo cobrança em dobro, uma no *box rate* e outra na operação, exatamente como se faz na pesagem. Não se entra com um contêiner no terminal que não seja para um despacho e para isso se existe uma norma legal que determina a mensuração do peso do contêiner no ingresso. Se há uma pesagem obrigatória que vale para a RFB, para a Marinha e outros intervenientes, por que razão se tem que fazer uma outra certificação? Os terminais não merecem crédito? Evidentemente a pesagem que é feita no ingresso da zona primária tem que ser única e incluída no *box rate*. No caso da IMO ainda não é uma batalha decidida, esta questão está voltando a pauta e estaremos trabalhando nela com afinco e na questão da pesagem, entendemos que não podemos conviver com a dupla cobrança. Existem outras tarefas que entendemos que não são abrangidas nesse procedimento que é uma exigência legal e nem fazem parte do *box rate*.

Dando continuidade o presidente Edeon sugeriu esperar o resultado dos trabalhos do grupo criado na ANTAQ.

José Renato Fialho, representante da ANTAQ, esclareceu que na consulta realizada pela agência foram recebidas duzentas contribuições que estão sendo analisadas para se fazer um juízo de admissibilidade dos pedidos. Trata-se de um subsídio para a ANTAQ, mas que não vincula a direção e nem novos posicionamentos da área técnica nos processos em andamento.

**6. Armazena MT – Incentivo a armazenagem no Estado do Mato Grosso:** O presidente Edeon fez uma apresentação sobre um programa desenvolvido pela APROSOJA, que objetiva incentivar os produtores de soja e milho do MT a instalarem estruturas de armazenagem de grãos em suas propriedades, para reduzir as perdas dos pós colheita e um melhor gerenciamento da produção. Edeon discorreu sobre a capacidade estática de armazenagem do país, evidenciando os números da produção, quase sempre maiores que o da armazenagem, o que ocasiona um déficit do setor, colocando em risco boa parte da produção agrícola do país. Lembrou a recomendação da FAO para que os países produtores tenham uma folga de 20% na capacidade de armazenagem em relação a produção agrícola. Considerando a projeção da produção e a folga recomendada pela FAO, registramos um déficit da ordem de 108,8 milhões de toneladas, o que pode ser ainda mais dramático no Estado do Mato Grosso, onde a defasagem é a maior do país. Adicionalmente mostrou as vantagens econômicas para o produtor que armazena na propriedade, mostrando a diferença de R\$ 2,51 por saco de milho R\$ 4,11 por saco de soja. Falou das vantagens comparativas e dos programas do governo para incentivar o crescimento do setor, o PCA, o Moderinfra e o FCO, que oferecem condições e linhas de financiamento atrativas para a construção de armazéns. Concluindo, recomendou a todos a divulgar a ação da APROSOJA e incentivar o crescimento da armazenagem em suas áreas de atuação, principalmente nas regiões de fronteira agrícola.

A íntegra da apresentação poderá ser acessada no endereço: <http://www.agricultura.gov.br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/camaras-tematicas-1/infraestrutura-e-logistica>

Fayet sugeriu pautar o projeto CEDAGRO, na próxima reunião da CTLOG e esclareceu que o financiamento para a construção de armazém não é o todo do que se precisa para fazer uma política de armazenagem, que tem que estar vinculada a mercado, sob pena do projeto não ser rentável. Daí o cenário da armazenagem no país, visto que ninguém quer investir em elefante branco que não vai ser remunerado. Solicitou a retomada do assunto que nasceu no Banco do Brasil, em 1991, mas não prosperou pela vultosa inflação do período, que superava 2,5% ao dia inviabilizando o empreendimento.

Queiroga falou que a questão da armazenagem está muito presente na ACEBRA que é o setor privado das pessoas jurídicas que trabalham com a armazenagem e venda de insumo e é muito sensível, quando se verifica todo esse déficit de capacidade estática e os recursos disponíveis, a juros baixos, mas não estimulou

o produtor. O problema é que o setor privado não está investindo. É pelas assimetrias existentes, o produtor não consegue competir com cooperativas e tradings, o que leva os programas do governo ao fracasso. O governo vem insistindo nesses programas, mas a resposta do setor é sempre menor em relação às expectativas. No Sul do país as cerealistas não conseguem competir com as cooperativas por já saírem com 5% de perda em relação a outros segmentos da economia. É preciso isonomia de tratamento no crédito, em todos os aspectos para incentivar o interesse na implantação de novas estruturas de armazenagem.

Eurer, representante da CONAB, comentou a pertinência da apresentação e dos números da produção e capacidade de armazenagem. Informou que sendo o país essencialmente agrícola, é fundamental a existência de uma empresa pública para o setor, como é o caso da CONAB. Comentou a questão orçamentária, onde o próprio governo não está investindo na armazenagem e o orçamento da CONAB é escasso, o que não está permitindo ter a manutenção dos armazéns próprios. Falou da inovação em curso, mediante PPPs para que o capital privado possa recuperar as estruturas de armazenagem e contribuir para ampliar a capacidade estática existente.

Gustavo Spadotti, da Embrapa, comentou que na avaliação da capacidade de armazenagem, o primeiro tropeço é na obtenção dos dados, dado que a Conab tem uma metodologia de levantamento e o IBGE outra diferente. Entender como são feitos esses processos é o primeiro grande passo. Discutir a margem de segurança de 120% de capacidade estática em relação a produção, conforme recomendada pela FAO, onde não há consenso, visto que grande parte das regiões do país têm safra e safrinha, com diferentes aspectos na produção nos municípios, o que pode influenciar nesse número para mais ou para menos. Entende interessante entender essa avaliação mediante contatos com a Aprosoja e IMEA, enriquecendo os estudos do tema.

Daniel Furlan, da ABIOVE, parabenizou a exposição e entende que o caminho é esse mesmo, fomentar a armazenagem, melhorar a qualidade dos serviços, para manter o padrão dos produtos. Comentou sobre o tabelamento do frete e a entressafra, quando o custo do transporte experimenta uma redução, fato que não ocorrerá, dado às exigências inflexíveis da tabela de fretes, o que frustra os ganhos de quem investiu em armazenagem. Informou sobre os investimentos que estão sendo aplicados na aquisição de caminhões.

O Secretário Carlos Alberto informou sobre os recursos aportados no Plano Agrícola e Pecuário 2012/13, quando ficou estabelecido um Plano Nacional de Armazenagem, com R\$ 25 bilhões, para alavancar a armazenagem em mais 40 milhões de toneladas, em cinco anos, com um desembolso de R\$ 5 bilhões/ano, o que não atingiu os objetivos propostos, dado ao baixo interesse na contratação, que acrescido de problemas relacionados à garantia exigida para o crédito, não chegou a financiar metade dos recursos projetados. Falou do déficit de 65 milhões de toneladas de capacidade estática que pode criar um gargalo intransponível para a guarda de produtos do setor agrícola.

**7. Concessões portuárias – licitações:** Fayet fez um registro acerca da Lei dos Portos, promulgada em 2013 e decorridos cinco anos se vê uma absoluta paralisia no setor, sem qualquer licitação para concessão de terminais, exceto os de combustíveis. As exigências particularmente em termos de valor de outorga e taxa de retorno são incompatíveis com o risco do investimento e esta paralisia está sendo para o setor rural um obstáculo muito complicado. Não fora a mudança conseguida em 2013, para abertura dos terminais privados o Brasil estaria hoje paralisado nas exportações. Pediu que se fizesse uma avaliação mais profunda no setor portuário, pois temos ouvido muita conversa e pouca ação para a expansão. Chamou atenção para terminais de Outeiro, Santarém, do Paraná, todos estão paralisados, para se ter uma ideia, até o final de 2017, o Governo não havia definido as poligonais de diversos portos do país e sem definir o que é o limite da área pública, não se permite que a iniciativa privada tome ações. A política portuária brasileira está em crise e as Administrações Portuárias e a ANTAQ perderam poder, não podemos jogar pedra nessas instituições que são extremamente dinâmicas, mas estão sem poder de governança no segmento. O país tem uma oportunidade fantástica no mercado internacional e essa oportunidade está sendo jogada no lixo.

José Di Bella comentou que a Lei 12.815 de 2013 foi uma reforma da regulação do setor portuário e tem dentro dela uma característica que muda totalmente a dinâmica do setor portuário. A partir da edição da lei não existe barreira de entrada. Hoje qualquer empresa que queira fazer terminal em área própria pede autorização a ANTAQ, exceto quando exista conflito locacional, mas se o empreendimento for em área pública, depende de processo licitatório. Houve sim aumento de capacidade, principalmente na fronteira norte, onde foram absorvidos os 30% da safra agrícola 2016-2017 e continua em crescimento. É certo que



precisamos de mais capacidade com as projeções de aumento das safras. Do ponto de vista dos bens públicos que estão sendo arrendados é correto dizer que o governo está apreciado em demasia. O governo reduziu a taxa de desconto do WACC de 10 para 8% e o impacto disso medido pela própria SEP, no aumento do custo da outorga é de 400%. O governo quer atrair investimentos ou quer receber recursos de quem investe no setor portuário, isso parece um grande erro de estratégia onerar a atividade meio, pelo reflexo em toda a cadeia. É uma posição equivocada do governo em onerar a outorga do setor portuário por afastar toda a iniciativa privada, tanto quem quer entrar, como quem está dentro da atividade. Fizemos uma avaliação do impacto da mudança da WACC dos arrendamentos e ela é tão perversa quanto ou talvez mais do que verificado nas outorgas. Indagamos uma empresa de consultoria que fez vários processos e verificamos o que acontece se mudar de 10 para 8? Resposta: tem empresa que terá impacto de 40% e outras de até 400%. Qual é a dinâmica disso? Quem investiu pouco e gera pouca capacidade terá impacto menor na outorga, enquanto quem investiu muito e gerou maior capacidade terá um impacto de maior monta. Isso é um desincentivo ao investimento nos portos públicos. É necessária uma revisão da forma de apreciar o bem público e ter uma política de incentivo. Nesse novo cenário de mercado aberto ocorreu um ajuste, em 2013, junto ao Ministro dos Portos, quando se discutia a viabilidade de se fazer as licitações em Vila do Conde e Outeiro já falava que o mercado mudou e que a iniciativa privada já iria fazer os investimentos, daí o bem público deixou de ser atrativo porque a carga já tem outras saídas. É sim necessário que se revejam as estratégias da política pública portuária na apreciação de seus bens, citando Paranaguá, resultaram em desertos os dois últimos processos licitatórios para os arrendamentos propostos, o que é muito perverso, principalmente para duas cadeias verticalizadas, celulose e automóveis. A celulose não tem por onde escoar, a não ser por Paranaguá, onde projetos envolvendo plantio, fábrica e logística, levaram 12 anos para serem concretizados, e não se viabilizaram justamente pela maior apreciação do bem público. A iniciativa privada está madura para investir, mas é preciso que o governo descomplique, não se pode tratar a iniciativa privada como inimigo, o setor privado tem participação e consegue dar respostas adequadas.

O presidente Edeon fez uma proposta de encaminhamento, lembrando que até 2025 – 2028, pelos números até aqui apresentados, será preciso dobrar a capacidade de escoamento pelo Arco Norte, lembrando que qualquer empreendimento portuário, entre início, projeto, construção, equipamento, etc., se dispense, no mínimo, cinco anos. Nesse sentido propôs uma moção ao Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento para que ele encaminhe a SPPI, a Casa Civil e Ministério dos Transportes, a questão que envolve o valor de outorga e apreciação do bem público. O documento será elaborado com a colaboração da ABTP e CNA. Proposta aprovada pelo plenário.

Fayet fez uma observação que conseguimos evoluir no sistema portuário, principalmente no privado, mas se ele fosse suficiente estaríamos saindo nos lugares certos. O déficit portuário no Arco Norte é muito significativo e isto determina que produtos que deveriam ser escoados por essa região estão indo para outras regiões, o que tem uma estrutura de custos tão elevada que está causando um fenômeno chamado abortamento da produção. O Brasil poderia produzir muito mais, todos os anos se tivéssemos o sistema portuário montadinho no lugar certo.

A ATP sugeriu que fosse estudada a possibilidade de ser utilizado o instrumento da Chamada Pública previsto na Lei 12.815, de 2013, em terrenos da União porque o processo de outorga de autorização é muito mais simples que o processo licitatório para arrendamento.

**8. Escoamento da produção (soja e milho):** O presidente Edeon comentou que o Departamento de Infraestrutura e Logística para o Setor Agropecuário vem fazendo um trabalho interessante de acompanhamento dos volumes de soja, farelo de soja e milho escoados a cada mês pelos portos do país.

O Secretário Carlos Alberto iniciou comentando a regularidade dos embarques, à despeito da greve dos caminhoneiros e da Política de Preços Mínimos no Transporte Rodoviário de Cargas. Mostrou os volumes exportados em 2018, no mês de agosto e o consolidado do ano, que apresentaram os seguintes números na exportação: Soja e Farelo: 75,7 milhões/t, sendo 19,6 milhões/t pelos portos do Arco Norte e 59,2 milhões/t pelos portos do Sul e Sudeste. No caso do milho, em 2018 tivemos uma frustração na safra e, mercê da tabela de fretes, também foram frustradas as expectativas de exportação, chegando aos volumes: 9.2 milhões/t, sendo 2,3 milhões/t pelos portos do Arco Norte e 6,8 milhões/t pelos portos do Sul e Sudeste. Até o mês de agosto de 2018 foram exportado 84,9 milhões/t de soja, farelo de soja e milho. Carlos Alberto lembrou que em 2017 mais de 111 milhões de toneladas de soja e milho foram exportados e temos uma capacidade portuária nominal de 128 milhões de toneladas, evidenciando uma proximidade do limite de exaustão portuária e a expansão portuária é relevante, dado que o mercado está em permanente evolução



e há grande dependência do mundo em relação aos produtos agrícolas do Brasil e não podemos entrar em um gargalo no segmento portuário que é a última ponta da exportação. O boletim será divulgado juntamente com a apresentação armazenada MT, aos membros do colegiado.

O presidente Edeon lembrou a importância das colocações sobre a capacidade portuária que vem ao encontro da moção a ser encaminhada ao MAPA, pois hoje a capacidade do Arco Norte é de 42 milhões/t para embarque. Com um incremento maior na safra pode-se comprometer a exportação, dado os limites registrados. Lógico que as empresas estão atentas, mas precisamos de uma política de estado que estimule a construção de novos terminais, uma vez que as melhores áreas do Arco Norte estão nos portos organizados.

Almirante Murilo teceu comentários ao instrumento denominado “chamada pública” e que nunca foi utilizado, o governo nunca manifestou interesse em ter desenvolvido um terminal de uso privado, por autorização, em uma determinada área. Vê uma possibilidade muito boa nisso, exemplificando Outeiro que é uma área de porto organizado separada e que pode ser objeto de uma chamada pública para o desenvolvimento de um terminal autorizado, com o governo cedendo a área, por arrendamento da área, sem ser um arrendamento portuário ou pela venda direta, pelo maior valor ofertado. O governo cederia aquilo não para fazer um novo porto organizado ou para fazer parte do existente. Espera uma maior discussão dessa possibilidade para torná-la viável.

**9. Balanço da Política Nacional de Preços Mínimos no Transporte Rodoviário de Cargas:** O presidente Edeon convidou os membros Sérgio Mendes, da ANEC, Daniel Furlan, da ABIOVE e Queiroga, da ACEBRA, para juntos com o Fayet, da CNA, apresentarem o tema. Sérgio Mendes, falou que se há uma coisa que preocupe o setor do agronegócio é a famigerada tabela de preços mínimos de frete, que vem causando problemas no relacionamento com o mercado internacional. Os clientes não conseguem entender como é possível em uma atividade completamente de mercado, regida por bolsa de valores, o governo enfiar uma garantia de custo para a iniciativa privada pagar. Não tem como, a tabela vai se desautorizar por si só, porque não há como o setor absorver os reflexos desse instrumento normativo. Estamos de certa forma engolindo isso e ficamos muito preocupados com o desenvolvimento da exportação de soja, pelo que pode ser pensado pelos clientes, achando que está tudo normal, a soja vai bater todos os recordes de exportação em 2018. A valorização da nossa soja decorrente de tarifas impostas pela China ao produto americano incentivaram o aumento das vendas, cumprindo os compromissos. Contratos assumidos têm que ser cumpridos, caso contrário, quem não cumpre está liquidado, não se pode conspirar contra. Gostaria de questionar o STF como é possível conceder alguma coisa em um mercado regido por bolsa de valores, sem a possibilidade de repasse do custo?

Esse ano o exportador já assumiu sua responsabilidade, apesar dos custos, que vão afetar o milho, exatamente pelo maior valor da soja e do prêmio conferido pelo mercado. O que vai acontecer no próximo ano? Temos isso calculado, transformando a diferença de custo, reduzindo-a por hectare, para saber quanto vai custar para o produtor. Pegamos um custo médio de Rio Verde – GO até Santos, que representa uma média ponderada do que é o exercício da exportação, onde se tinha antes da tabela um frete de R\$ 170,00 e hoje é de R\$ 236,00, o que representa uma diferença, para mais, de R\$ 66,00, por tonelada, sem considerar o frete de retorno. Multiplicando-se a diferença pelo rendimento de soja e milho, onde o milho vai dar 5,0/ha e soja 3,4/ha, ou seja, R\$ 66,00 multiplicado por 8.4 e o resultado multiplicado por 35.000.000 que é a área em hectares, ocupada por soja e milho, chegando ao valor de R\$ 19,4 bilhões, que é o ônus que recairá sobre o produtor na próxima safra, independente de exportar ou não. É evidente que nesse cálculo está contemplada qualquer movimentação de carga, seja para exportação ou não, mas é o que o exportador vai pagar a mais, R\$ 5 bilhões. Se pegarmos nossa balança comercial, que está em torno de R\$ 40 bilhões, concluímos que o que estão pedindo de aumento é 10% da balança comercial do setor. Isso é um custo absurdo, sem pé nem cabeça, em um sistema regido pelo mercado, em bolsa de valores. Sugeriu que assim que for eleito o novo presidente, toda a comunidade envolvida deve se manifestar, como se fazia antigamente, entende ser essa a única forma de sensibilizar o novo governo.

Queiroga comentou que o Ministro Fux paralisou o processo e que o governo criou uma armadilha contra a própria administração, é sabido que quando aconteceu a greve de maio, quando já haviam brigas em postos de gasolina e poderia evoluir para o desabastecimento, o governo ficou refém dos grevistas e concederia o que fosse pedido. Na própria plenária realizada no STF, ficou claro as dificuldades que os entes de governo enfrentariam na condução do problema. A ANTT deixou claro que não tem capacidade operacional de fiscalização e também não tem condições técnicas de estabelecer uma tabela com tantas variáveis, incluindo tipo de caminhões, cargas, rodovias, eixos, rotas, etc. O setor dos caminhoneiros alega que a

atividade não é concorrencial, mas 800 milhões de conhecimentos de transportes emitidos por ano, para 2 milhões de caminhões, isso é concorrencial. A AGU teve que tirar da cartola algum motivo para sustentar a defesa da causa e optou pelo princípio da dignidade humana, era o que tinham para justificar o injustificável. Vivenciamos agora uma situação na qual o governo terceirizou o problema para o STF e torce para a declaração de inconstitucionalidade, única saída honrosa para isso. Os transportadores já não discutem tabela, mas na fiscalização da ANTT, pois onde a tabela não está sendo cumprida, isso gera um passivo importante para as empresas que podem fechar. Se pegar uma safra do descumprimento da tabela que representa o dobro da diferença entre o valor estipulado e o efetivamente pago, pode agravar a situação econômica das empresas. Os transportadores autônomos ameaçam uma nova greve, mas certamente não terão apoio e nem o governo pode conceder novos benefícios. A tabela tem grandes distorções, onde o preço do frete para dinamite é menor que o praticado para o calcário. O STF deve protelar o julgamento além das eleições e algumas consultas ainda tramitam na ANTT. Não podemos discutir tabela, por tratar-se de uma aberração, o melhor é esperar o próximo governo e fazer as postulações do agronegócio, enquanto esse imbróglio não é enfrentado pelo judiciário.

Daniel Furlan, da ABIOVE, indagou quem está ganhando com essa política? Os caminhoneiros certamente não são, porque foram enganados com uma falsa solução de um problema que é muito maior no Brasil, que são os custos que eles absorvem. É só rodar nas estradas para sentir o que perdem com manutenção e consumo de combustível, que não identificam por não fazerem a devida contabilidade. Também estão acelerando a verticalização das frotas pelas empresas. As cadeias produtivas agrícolas, de combustíveis e outros segmentos vão fazer o mesmo e os transportadores perdem mercado. Por outro lado, a produção pode ser inviabilizada, dependendo da região. Perde também o consumidor, pelo aumento do custo dos produtos da cesta básica, seria importante um órgão federal que defenda o consumidor revelar esse prejuízo transferido ao próprio contribuinte. A decisão do Ministro do STF tem que ser urgente, porque não dá para ter uma política onde não se sabe como trabalhar. A tabela tem discrepâncias absurdas, como é escalonada por faixas de distâncias, quando se sai de uma distância de 100 km pela tabela mínima, se paga R\$ 1.760,00, enquanto para a distância de 101 km o custo é de R\$ 1.160,00, ou seja, 1 km a mais enseja uma redução de R\$ 600,00. Entende que a tabela foi uma solução que o governo adotou para encerrar a paralisação do transporte rodoviário, mas já passou do tempo de rever isso e voltar a raciocinar sob o ponto de vista da constituição, que é a livre iniciativa e a livre negociação. Não se trata aqui de valorização e dignidade de trabalho, falamos de relações entre dois entes privados, duas empresas que estão negociando, uma que contrata outra que presta serviços. Não faz sentido tratar esse problema como se fosse o problema de uma empresa discutindo uma relação com seu empregado. O próprio CADE mostrou isso e precisamos novamente levar essas reflexões ao Ministro do MAPA, para que ele leve ao STF para que tenhamos um julgamento rápido, se possível com a nossa visão de que é inconstitucional o tabelamento de fretes.

O presidente Edeon indagou se no acompanhamento que a ABIOVE tem feito através dos seus associados, se o número de autônomos que estão sendo contratados para transporte reduziu ou continua alto, porque temos duas situações, uma é o contrato com empresas transportadoras que têm veículos, o que ocorre na maior parte do escoamento por Miritituba e Porto Velho. São grandes empresas que têm muitos veículos e mantêm contratos com as tradings e cerealistas. Também temos o caso do transportador autônomo que a empresa contrata para fazer o frete. Como vocês têm visto isso?

Daniel Furlan esclareceu que cada empresa tem sua composição de autônomos ou de transportadora, dependendo da região onde atua. Não há nenhuma alteração estrutural do que vivenciamos nos últimos anos, afinal a frota é a mesma e a composição é a mesma. Para o futuro uma parte dessa contratação vai ficar prejudicada por conta da verticalização e da compra de caminhões, isso é algo que não deve demorar muito, mas ocorrerá nos primeiros meses de 2019.

Queiroga complementou informando que as empresas cerealistas e tradings não trabalham diretamente com autônomos, mas com suas frotas próprias ou por meio de subcontratos. As empresas estão dando prioridade as operações com frota própria para reduzir a potencial judicialização do processo, mas os embarques continuaram, a maioria não cumprindo as regras, mas na hora de mensurar os riscos é claro que se prefere contratar uma empresa que tem uma frota grande, para utilizar veículos próprios e sua exposição ao risco é menor como contratante, é claro, mas hoje a relação é de 40% de autônomos e 60% de transportadora, com a disponibilidade atual de caminhões não dá para abrir mão dos 40%, porque não teria frota suficiente para responder a demanda.

Nelson da OCEPAR indagou se existem notícias sobre eventuais decisões judiciais sobre cobrança de diferenças originadas em contratação com valores abaixo da tabela, observando que uma empresa em Marechal Rondon já ingressou com ação com tal propósito. Queiroga esclareceu que com a suspensão de todas as ações judiciais imposta pelo STF às instâncias inferiores, isso pode ter sofrido a mesma restrição.

O presidente Edeon anunciou a presença do Dr. Márcio Cândido, Chefe da Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas. Queiroga mencionou um encaminhamento da Câmara de Insumos, cujo presidente Júlio Busato se encontra presente, o qual poderia ser replicado pela CTLOG. Houve um posicionamento do Ministro contra o tabelamento de fretes, o que é reconhecido, mas depois que a MP foi transformada em Lei e o tema foi judicializado, o MAPA poderia dar uma carga, agora junto ao judiciário, seria interessante uma manifestação de todas as entidades, representando as Câmaras Setoriais e Temáticas, junto ao Ministro, para que ele dê ciência ao Ministro Fux do descontentamento das entidades e outros problemas relacionados, manifestando diretamente contra a tabela e transmitindo o posicionamento das entidades que atuam no setor. O presidente Edeon indagou se no caso da Câmara de Insumos foi feito um documento direto ao STF ou via Ministro da Agricultura, o próprio presidente da Câmara de Insumos, Júlio Busato ofereceu os esclarecimentos. Informou que o impacto da tabela no frete dos insumos, para melhor aferir foi realizado um levantamento da perda em cada setor, defensivos, fertilizantes, etc., com o resultado sendo enviado ao MAPA e a CTLOG. Na oportunidade foi informado da impossibilidade de intervenção do órgão, visto que a MP já fora transformada em lei. A ideia agora é solicitar ao MAPA um posicionamento junto ao STF, somando a manifestação da CTLOG. Nos dias atuais os insumos já estão nas fazendas e o plantio já começou. A tabela de fretes está sendo pouco usada e na última semana foi registrado um aumento de 5% em relação a tabela inicial. Na safra o problema deverá se agravar e esperamos somar esforços com esta Câmara para enviar a moção ao Ministro.

Andressa, da ABIARROZ, comentou que o setor que representa também sofreu prejuízos em função do tabelamento, entende que essa moção é importante, mas registra uma preocupação em relação ao timing de fazer isso. O setor está tendo reuniões com a CNI e entende que após a definição das eleições pode ser um melhor momento, para que não haja uma precipitação na decisão do Ministro, desfavorável ao setor. Informou que a ANTT abriu consulta pública para colher subsídios sobre a fiscalização, a audiência será realizada no dia 10 e as contribuições podem ser apresentadas a partir do dia 11/10/2018. Alertou que o prazo de coleta de dados foi estabelecido em 30 dias, quando o correto seria de 45 a 60 e a redução desse prazo acena com o início da fiscalização em menor espaço de tempo, o que tem gerado diversas questões a serem questionadas, principalmente por questões técnicas que não estão sendo observadas nesse processo regulatório.

André, da CONAB, lembrou que por força da Lei 13.813, dos fretes contratados pela empresa, 30% devem ser realizados com autônomos, algo que no ponto de vista fere o mercado por tirar toda possibilidade da concorrência e as contratações da companhia já tem sentido isso, com acréscimo de 12% registrados nos pregões eletrônicos, o que significa um deságio que deixa de garantir para o governo de 7%. A companhia tinha um deságio de 16% que reduziu para 11%, o governo está pagando mais caro. Especificamente sobre a contratação para o público, das cooperativas e associações de autônomos, a Conab por determinação destinou os 30% do seu frete anual, o que representa 75.000 toneladas, mas negociadas efetivamente 6.000 toneladas, que no terceiro leilão teve o resultado positivo do ponto de vista da negociação, mais pelo movimento de pressão para o governo sancionar a lei. O abastecimento de responsabilidade da companhia está sendo comprometido porque a cooperativa contratada cumpriu apenas 6% do contrato, apenas 12 caminhões foram embarcados, o que resultou na aplicação das sanções previstas em lei. A Casa Civil tem nos pressionado por uma solução por esse imbróglio que ela mesma criou. Temos verificado que os desempenhos das empresas de transportes contratadas também são deficientes, pelo cumprimento do tabelamento, embora tenhamos observado os parâmetros desse instrumento para garantir a execução. Em relação a cooperativa contratada, temos registrado que os caminhões disponibilizados para o transporte no mato grosso não são aqueles constantes da relação para habilitação, o que leva ao entendimento da cooperativa estar atuando como agenciadora de fretes.

Fayet fez uma observação, que as lideranças dos caminhoneiros o têm procurado repetidamente, objetivando um acordo. Aparentemente essas lideranças estão divididas porque tem uns que ameaçam greve e outros que estão no Fórum do Transporte Rodoviário de Cargas, no Ministério dos Transportes. Há uma questão de legitimidade na representação da categoria que também está ocorrendo no processo. Enfatizou a questão da posição do Ministério da Fazenda, onde se verifica um grau de desentrosamento dentro do executivo brasileiro. O CADE fez uma análise bastante profunda do problema e uma lógica que

está sendo revertida. Alertou para os reflexos advindos dos desafios a lei da oferta e procura, o que está custando muito caro para o país. Falou do efeito Trump que provocou um pico no preço da soja, esse pico foi de 20 a 30% no preço da soja o que contribuiu para a regularidade das exportações. Outro fator registrado é a contratação de caminhões e admissão dos proprietários como empregado está em alta e levando a quem está fora do processo a uma situação desesperadora. Finalizando, as ideias que surgiram de outras comissões, talvez fosse melhor fazer um documento de todas, na forma de uma grande manifestação de todo o setor. Um posicionamento geral estimularia o setor e seria mais representativo.

O presidente Edeon relatou as providências adotadas pela CTLOG, quando foi chamado pelo MAPA, que não podendo se posicionar contra a ação do próprio governo, fez o registro da moção da CTLOG, onde foi solicitada a participação do presidente do colegiado na reunião agendada pelo Ministro Fux, o que não foi admitido, pelo limite às partes integrantes do litígio. De qualquer maneira ficou registrado o pensamento da CTLOG. O próprio MAPA enviou para a Casa Civil proposição de vetos à lei do frete mínimo, o que não foi acolhido, em que pese manifestações na mesma direção de outras pastas ministeriais. A ideia de se fazer uma moção aglutinando as postulações de todos as câmaras interessadas dá mais peso ao encaminhamento.

Márcio Cândido, da ACST corroborou com a informação do presidente Edeon, comentando ter recebido de manifestações de colegiados e vai solicitar a manifestação de todas, para que a CTLOG consolide a demanda em um documento único. Colocada em votação a proposta foi aprovada por unanimidade.

Júlio Busato sugeriu divulgar para outras câmaras o que foi enviado de documentos para a Casa civil e o Ministro Fux, evidenciando o que o MAPA tem feito no sentido de apoiar o setor produtivo, contra as medidas de tabelamento de frete em curso, o que certamente está sendo feito, dentro da limitação imposta, uma vez que a lei já foi aprovada e está em vigor. O presidente Edeon solicitou ao Márcio Cândido, chefe da ACST, que adotasse as providências de divulgação dos encaminhamentos do MAPA.

Edeon registrou a presença do Dr. Márcio Portocarrero, da ABRAPA e da Isabel, chefe substituta da ACST.

**10. Assuntos Gerais:** O Comandante Luís Fernando Resano, do SYNDARMA, deu conhecimento que está em discussão um projeto de lei, já bem próximo da aprovação, na ALERJ, criando uma taxa de fiscalização de fundeio na Baía da Guanabara. Isso representa 50% do valor que a Companhia Docas já cobra. Alertou que diversas entidades estão trabalhando para derrubar o projeto que tramita em estágio avançado. Edeon comentou que é importante combater esse tipo de intervenção que pode ser disseminado para outros Estados.

O presidente Edeon noticiou o aniversário do Dr. Fayet, brilhante e entusiasta integrante da CTLOG e convidou a todos a homenagear o aniversariante cantando “parabéns para você”. Fayet agradeceu a manifestação de carinho lembrando da importância do ambiente fraterno com que se desenvolvem os trabalhos da CTLOG.

**11 – Encerramento:** Sem mais assuntos a tratar, o presidente lembrou que a última reunião de 2018 será realizada no dia 22 de novembro, encerrando a reunião às doze horas e quinze minutos e lavrada a presente ata, pela relatora Alciléa Alves da Silva e revisada pelo Secretário Carlos Alberto Nunes Batista.

#### **Encaminhamentos:**

1. Moção ao Ministro, para solicitar a SPPI, a Casa Civil e Ministério dos Transportes, a questão que envolve o valor de outorga das áreas em portos organizados e apreciação do bem público

Responsável: – Secretário da CTLOG com a colaboração da ABTP e CNA.

2. Moção ao Ministro consolidando as manifestações dos colegiados que se interessarem, indicando os entraves e perdas gerados pela política de preços mínimos no transporte rodoviário de cargas;

Responsável: Interlocução com as Câmaras: Chefe da ACST

3. Divulgação dos encaminhamentos do MAPA apoiando a causa do setor em relação a política de preços mínimos no transporte rodoviário de cargas: Chefe da ACST

#### **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
---------	-----------