



### Dados da Reunião

Câmara:	Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio				
Título:	Reunião Ordinária N. 66				
Local:	Frente Parlamentar Agropecuária - QL 10 conj. 8 casa 06, Lago Sul - Brasília/DF				
Data da reunião:	24/04/2019	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 65ª Reunião Ordinária;

**09:20h** - Logística de escoamento do Café;

**09:50h** - Desestatização das Companhias Docas;

**10:20h** - Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e Tabela de Fretes;

**11:00h** - IMO/SOLAS e fiscalização não invasiva de contêineres (escaneamento);

**11:30h** - Cabotagem;

**12:00h** - Programa de Construção de Armazéns – Cenário dos financiamentos;

**12:30h** - Assuntos Gerais;

**13:00h** - Encerramento.

### Lista de Participantes

	Nome	Entidade	Frq	Assinatura
1	EDEON VAZ FERREIRA	APROSOJA	PR	
2	CARLOS ALBERTO NUNES BATISTA		PR	
3	MARCIO CANDIDO ALVES		PR	
4	ALCILEA ALVES DA SILVA	ACST/MAPA	PR	
5	SILVESTRE DIMAS STANISZEWSKI	ABCAO	PR	
6	DANIEL FURLAN AMARAL	ABIOVE	PR	



**Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento**  
SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0  
Gabinete da Ministra  
ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas  
Memória de reunião

7	MARCIO ORTEGA	ABRAPES	PR	
8	DENISE DECKERS DO AMARAL	ABRAPOS	PR	
9	ELTON PEREIRA CARDOSO	ACEBRA	PR	
10	JOSÉ RAIMUNDO DOS SANTOS	AIBA	PR	
11	PERY PASSOTTI PEDRO	ANEA	PR	
12	SERGIO CASTANHO TEIXEIRA MENDES	ANEC	PR	
13	ADALBERTO TOKARSKI	ANTAQ	PR	

14	LUIS HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ	ANUT	PR	
15	LUCIANA CARDOSO GUERISE	ATP	PR	
16	FRANCISCO LAFACE NETTO	CEAGESP	PR	
17	MARCOS ANTONIO MATOS	CECAFÉ	PR	
18	LEONARDO MARCELO BARBIERO	CEF	PR	
19	LUIZ ANTÔNIO FAYET	CNA	PR	
20	JOÃO GUILHERME VOGADO ABRAHÃO	CNT	PR	
21	MARCIO AUGUSTO DA SILVA JUNIOR	CONAB	PR	
22	GUSTAVO SPADOTTI AMARAL CASTRO	EMBRAPA	PR	
23	PAULO SALVADOR MARTORELLI	Gov/TO	PR	
24	RITA DE CÁSSIA MILAGRES TEIXEIRA VIEIRA	MDIC	PR	
25	LUZENILDO ALMEIDA DE SOUSA	MTPAC	PR	
26	PAULO FERNANDO AMORIM DE CAMPOS	OCB	PR	
27	NELSON COSTA	OCEPAR	PR	
28	JOSE CARLOS PIRES	SEAPDR/RS	PR	
29	CARLOS ALBERTO PEREIRA DE ALBUQUERQUE	SINDIRACÕES	PR	
30	LUÍS FERNANDO RESANO	SYNDARMA	PR	
31	DIOGO ANTONIO RUTILLI	APROSOJA	CO	
32	CLEBER CORDEIRO LUCAS	ABAC	CO	



**Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento**  
SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0  
Gabinete da Ministra  
ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas  
Memória de reunião

33	ANDRE LUIZ BENTO DE MELLO	ABAC	CO	
34	CARLO LOVATELLI	ABAG	CO	
35	EDUARDO SOARES DE CAMARGO	ABAG	CO	
36	JOSÉ LOURENÇO PECHETOLL	ABCDAO	CO	
37	MARIO EDUARDO FIGUEIRA PEGORER	ABIARROZ	CO	
38	ANDRESSA DE SOUSA E SILVA	ABIARROZ	CO	
39	CARLOS ROGERIO FRANCO FIGUEIREDO	ABIEC	CO	
40	GILMAR SCHUMACHER	ABIEC	CO	
41	VICENTE ABATE	ABIFER	CO	
42	LUIS CESARIO AMARO DA SILVEIRA	ABIFER	CO	
43	MÁRCIO RAFAEL MARQUES BARBOSA MACIEL	ABIOVE	CO	
44	PEDRO FRANCISCO MOREIRA	ABML	CO	
45	MARCIO FRUGIUELE	ABML	CO	
46	JOSÉ PERBOYRE FERREIRA GOMES	ABPA	CO	
47	ANNA JULIA PORTZ	ABPA	CO	
48	THAMIRE QUINHOES OLIVEIRA	ABRAPES	CO	
49	MARCELO ALVARES DE OLIVEIRA	ABRAPOS	CO	
50	JOSE DI BELA FILHO	ABTP	CO	
51	WAGNER DE SOUSA MOREIRA	ABTP	CO	
52	ROBERTO CARSALADE QUEIROGA	ACEBRA	CO	
53	Cristina Joaílho	AEXA	CO	
54	Angela Cristina de Mattos Quintanilha	AEXA	CO	
55	VICTOR EMMANUEL DOS REIS	AGETOP	CO	
56	CLAUDIO PEREIRA TELLES	AGETOP	CO	
57	HELMUTH KIECKHÖFER	AIBA	CO	
58	WAGNER MARTINS DA CUNHA VILELLA	ANA	CO	
59	GONZALO ÁLVARO VÁZQUEZ FERNÁNDEZ	ANA	CO	



**Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento**  
SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0  
Gabinete da Ministra  
ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas  
Memória de reunião

60	GEORGE WAGNER BONIFÁCIO E SOUSA	ANDA	CO	
61	DAVID ROQUETTI FILHO	ANDA	CO	
62	RENE SHIBATA	ANDEF	CO	
63	LUIS CARLOS RIBEIRO	ANDEF	CO	
64	MARCELO BOTTO TREVISAN	ANEA	CO	
65	LUIS RHEINGANTZ BARBIERI	ANEC	CO	
66	JOSÉ RENATO RIBAS FIALHO	ANTAQ	CO	
67	FERNANDO SIMÕES PAES	ANTF	CO	
68	RENATA CRISTINA AZEREDO DE LIMA SOUSA SEGANTIN	ANTF	CO	
69	IANA ARAÚJO RODRIGUES	ANTT	CO	
70	JOÃO PAULO DE SOUZA	ANTT	CO	
71	RENATO VOLTAIRE BARBOSA ARAUJO	ANUT	CO	
72	DIRCEU ALVES FERREIRA	ASBRAER	CO	
73	GILMAR DADALTO	ASBRAER	CO	
74	MURILLO CORRÊA BARBOSA	ATP	CO	
75	ROGERIO DE OLIVEIRA MARTINS	ATR BRASIL	CO	
76	HEIDI EMILIA SOBREIRA SASSE SEVERO	ATR BRASIL	CO	
77	GUNTHER KNAK	BB	CO	
78	CARLOS AUGUSTO DE LIMA CARVALHO	BB	CO	
79	LUIZ SÉRGIO FARIA MACHADO	BNB	CO	
80	HAILTON JOSÉ FORTES	BNB	CO	
81	ROMULO DE SOUZA PIRES FILHO	BNDES	CO	
82	MAURICIO DE ASSUMPCAO MAIA	BNDES	CO	
83	MARCIO LUIZ DE FREITAS NAVES DE LIMA	CAMEX	CO	
84	JOÃO AUGUSTO BAPTISTA NETO	CAMEX	CO	
85	ZULFIRO ANTONIO BÓSIO	CAP/PR	CO	



**Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento**  
SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0  
Gabinete da Ministra  
ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas  
Memória de reunião

86	SANDRO FLORES MONTEIRO	CAP/PR	CO	
87	GUILHERME OLIVEIRA BRAGA	CDP	CO	
88	FABÍOLA MANESCHY DE AZEVEDO LEMOS	CDP	CO	
89	EDILBERTO DONIZETI PINATO	CEAGESP	CO	
90	EDUARDO HERON SANTOS	CECAFÉ	CO	
91	MARCELO BARBOSA PARENTE	CEF	CO	
92	ELIAS CID GEDEON	CENTRONAVE	CO	
93	CELSO PAES LEME DE BARROS	CENTRONAVE	CO	
94	ELISANGELA PEREIRA LOPES	CNA	CO	
95	JOSÉ RIBAMAR MIRANDA DIAS	CNI	CO	
96	JOÃO ARTHUR MOHR	CNI	CO	
97	ELAINE RADEL	CNT	CO	
98	JEFFERSON RODRIGUES BAYER	CODESA	CO	
99	ENILDO MOREIRA FERREIRA	CODESA	CO	
100	ISNARDO RAMALHO VILARROEL	CODESP	CO	
101	LUIZ CARLOS GUERRA DIECKMANN	CODESP	CO	
102	FERNANDO GOMES DA MOTTA	CONAB	CO	
103	CARLOS DOMINGOS POLETTO	COTRIJUI	CO	
104	ENO LUIZ RUPPEL	COTRIJUI	CO	

105	EVARISTO EDUARDO DE MIRANDA	EMBRAPA	CO	
106	JONY MARCOS DO VALLE LOPES	EPL	CO	
107	ÁDBON JOARES DA SILVA DIAS	EPL	CO	
108	JOSE VICENTE CAIXETA FILHO	ESALQ/USP	CO	
109	EVARISTO MARZABAL NEVES	ESALQ/USP	CO	
110	PEDRO AUGUSTO LOYOLA	FAEP	CO	
111	NILSON HANKE CAMARGO	FAEP	CO	



**Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento**  
SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0  
Gabinete da Ministra  
ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas  
Memória de reunião

112	MARCELO CHAVES NERI DOS SANTOS	FENAMAR	CO	
113	ANDRE LUIZ ZANIN DE OLIVEIRA	FENAMAR	CO	
114	PAULO SERGIO DE MARCO LEAL	FEPLANA	CO	
115	JOSÉ RICARDO SEVERO	FEPLANA	CO	
116	FABIO RIBEIRO DE AZEVEDO VASCONCELLOS	FIEPA	CO	
117	ROGERIO DA SILVA LIMA	FIEPA	CO	
118	MÁRIO FERREIRA CAMPOS FILHO	FNS	CO	
119	MIGUEL RUBENS TRANIN	FNS	CO	
120	FERNANDO JOSE DE PADUA COSTA FONSECA	GM/MAPA	CO	
121	MARCIO CANDIDO ALVES	GM/MAPA	CO	
122	ELIANA KAWANO	Gov/TO	CO	
123	PAULO APARECIDO CRAPINA	GS1 Brasil	CO	
124	PEDRO HENRIQUE PEÇANHA DI MARTINO FERREIRA	GS1 Brasil	CO	
125	CARLOS EDUARDO MARIOTTI	IBÁ	CO	
126	MARIA BEATRIZ PALATINUS MILLIET	IBÁ	CO	
127	ANTONIO HELDER M REBOUÇAS	ILB	CO	
128	SILVIA ANDREA CUPERTINO	ILB	CO	
129	EDUARDO VON GLEHN NOBRE	MDIC	CO	
130	DAIANE RAMON DE ALCÂNTARA	MF	CO	
131	JOEL FÉLIX DE ANDRADE ROCHA	MF	CO	
132	FABIANO CHAVES DA SILVA	MPDG	CO	
133	LIANE RUCINSKI	MPDG	CO	
134	MARIANA CAMPOS PORTO	MTPAC	CO	
135	GUILLERMO ENRIQUE DAWSON JUNIOR	OCB	CO	
136	GILSON MARTINS	OCEPAR	CO	
137	IVAN BONETTI	SEAPDR/RS	CO	



**Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento**  
SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0  
Gabinete da Ministra  
ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas  
Memória de reunião

138	MARCOS MESQUITA MENDES	SEP	CO	
139	FELIPE OZORIO MONTEIRO DA GAMA	SEP	CO	
140	ARIOVALDO ZANI	SINDIRACÕES	CO	
141	CARLOS ALBERTO SEHN	SINDITABACO	CO	
142	SÉRGIO FRANCISCO RAUBER	SINDITABACO	CO	
143	Gabriel Eleuterio Miranda Dias	SINDIVEG	CO	
144	LUCAS CAREZZATO AYRES	SINDIVEG	CO	
145	ANTONIO MELO ALVARENGA NETO	SNA	CO	
146	PAULO MANOEL LENZ CESAR PROTASIO	SNA	CO	
147	WILLIAM SILVA CHIANCA	SPA/MAPA	CO	
148	CARLOS ALBERTO NUNES BATISTA	SPA/MAPA	CO	
149	CESARIO RAMALHO DA SILVA	SRB	CO	
150	ITAZIL FONSECA BENICIO DOS SANTOS	SRB	CO	
151	LAIRA VANESSA LAGE GONÇALVES	SYNDARMA	CO	
152	ALEX AUGUSTO SANCHES TREVIZAN	VALEC	CO	
153	EDUARDO ANTÔNIO TAVARES QUADROS	VALEC	CO	

PR - presente / CO - convidado

#### Desenvolvimento

Ocorreu a leitura da ata:	Sim
Desenvolvimento	
<b>1 - Abertura – Palavra do Presidente:</b> Às nove horas e vinte minutos do dia 24 de abril de 2019 na sala de reuniões do IPA – Instituto Pensar Agro, sítio a SHIS QL 10, Conjunto 8, Casa 19 – Lago Sul – Brasília – DF, foi aberta a 66ª 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, agradeceu a gentileza do IPA em ceder a sala de reuniões, comentou a pauta e convidou a todos para participar da reunião da Comissão de Infraestrutura do Instituto Pensar Agropecuário, as 14h do mesmo dia e local.	
<b>2 – Avisos da Secretaria:</b> O Secretário Carlos Alberto Nunes Batista reiterou a necessidade de permanente atualização dos nomes dos representantes das entidades que compõe a Câmara, para facilitar a interlocução com os seus membros e comunicou que à despeito do Decreto que	



# Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete da Ministra

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

revoga colegiados no âmbito do Governo Federal, a CTLOG não será descontinuada e a Ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento manifestou o interesse do órgão em manter os colegiados ativos como meio de assessoria que prestam.

**3 – Aprovação da Ata da 65ª Reunião Ordinária:** A ata da 65ª Reunião Ordinária, encaminhada antecipadamente, por meio eletrônico a todos os participantes, foi aprovada pelo colegiado, na íntegra, sem restrições.

O presidente da CTLOG passou a palavra ao Sr. Jesualdo, da ABTP, que formulou convite a todos, para a comemoração dos trinta anos da instituição, que será realizada no próximo dia 14 de maio de 2019, as 16h na sede da CNT, em Brasília – DF.

**4 – Logística de escoamento do Café:** O sr. Marcos Matos do CECAFÉ, fez uma apresentação do setor que representa 96% das exportações brasileiras de café, com mercado em 149 países, sendo líder absoluto nesse segmento a 300 anos. O Brasil representa aproximadamente 40% do market share global desse grande mercado que cresce 2% ao ano e quando se olha os países asiáticos e da Oceania a taxa de crescimento vai para 4% então o Brasil é líder e tem ainda grandes mercados para expandir a sua produção. O CECAFÉ tem todos os dados de exportação e embarques. Comentou que se Minas Gerais fosse um país seria também o maior produtor global. O café com seus trezentos anos de História ainda é o quinto produto mais importante da pauta do agronegócio brasileiro é significativo que o ano de 2019 mal começou e já temos um indicativo muito claro de recorde histórico das exportações. Hoje o agronegócio do café é maior e mais sofisticado e ainda mais importante, pois no ano passado foram exportados quase 100.000 contêineres e em 2019 deverá chegar a 110.000 contêineres. Comentou a logística e os gargalos que impactam na competitividade da exportação.

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

O Sr. Luiz Antonio Fayet, da CNA, aproveitando o tema e os comentários do representante do CECAFÉ, solicitou um pleito especial a Ministra do MAPA, para acelerar a questão da estufagem de contêineres, lembrando que existe um movimento de sindicalistas de Santos, para reduzir o carregamento de 2,75m para 1,90m, o que representa um acréscimo de 20% na logística de produtos que saem conteinerizados. Pediu atenção para o assunto que já foi encaminhado ao MAPA e solicitou ao presidente um encaminhamento especial e com a mudança da pasta do emprego, a questão está submetida ao Ministério da Economia. O assunto foi tratado na última reunião da CTLOG, estando em análise no MAPA.

**5 – CONAB – Cenário da agricultura:**

O Sr. Cleverton da Conab fez uma apresentação, extra pauta, para alinhar os números da produção com os integrantes do colegiado. Discorreu sobre o novo recorde previsto para a área plantada de milho segunda safra e a boa safra esperada esse período. Falou sobre a safra de soja,



# Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete da Ministra

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

produção e produtividade, custos de produção e outros aspectos relacionados a agricultura do país.

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

O presidente Edeon agradeceu o representante da CONAB e sugeriu que a apresentação relacionada ao acompanhamento da safra agrícola seja permanente em todas as reuniões da CTLOG.

## 6 - Desestatização das Companhias Docas:

O Sr. Luis Henrique Baldez, representante da Associação Nacional dos Usuários de Transportes – ANUT, fez uma contextualização macroeconômica porque no momento o país tem um governo altamente liberal enquanto a economia está muito concentrada. Mencionou comentário do Ministro Paulo Guedes, que o Brasil tem cinco bancos, uma empresa de refino, três companhias de gás, duas empresas aéreas e 200 milhões de patos para pagar a conta, Baldez adicionou que além disso tudo ainda tem duas empresas ferroviárias e um operador ferroviário por malha e os 200 milhões de Patos continuam a pagar a conta. Inicialmente apresentou os números para o entendimento das razões que justificam a proposta relacionada às Companhias Docas e lançou algumas ideias para mostrar que o déficit na área portuária ultrapassou um bilhão de reais e isso é muita coisa quando se sabe que o país movimenta perto de 2 bilhões de toneladas. Isso contribui para a distorção da matriz de transporte de carga, 63% pelo modal rodoviário e assim por diante. A movimentação pelos portos é muito elevada e precisamos dar competitividade nessas estruturas. Mostrou que o setor privado respondeu muito bem a movimentação portuária, com boa distribuição dos produtos e só o setor público está com um endividamento da ordem de 4 bilhões, sem ter geração de caixa, pelo contrário é negativo e os aportes da União que são créditos ainda não capitalizados em todas as companhias Docas é de R\$ 1,4 bilhão. Isso não inclui o que já foi capitalizado, sendo recursos do tesouro que foram colocados nas empresas e que já foram transformados em capital, isso só em 2018. O que ainda não foi capitalizado, ou seja, a estrutura portuária como um todo é bancada pela união, por nós contribuintes. A CODESP em 2018 teve uma geração negativa de quase R\$ 400 milhões, isso no operacional, enquanto na Docas do Rio de Janeiro foi de R\$200 milhões e tem uma dívida em relação a receita produzida, que deve alcançar quase 18 vezes, ou seja, é impagável e em algum momento a União vai ter que assumir essa dívida. Continuando falou de três cenários possíveis: Primeiro deixar tudo do jeito que está, a continuidade de uma política de subsídios à ineficiência. Outro cenário é implantar uma nova governança nas companhias Docas, mas ainda como empresa pública. Vamos arrumar as companhias Docas profissionalizar botar gente competente, vamos arrumar a dívida, mas continuar como companhia pública. A terceira é desestatizar, transformando-as em empresas privadas.

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



Abertos os debates o Sr. Jesualdo Conceição da Silva, presidente da ABTP parabenizou o trabalho do Baldez, mencionando que a proposta seria um programa de desestatização. Tem situações em que a privatização realmente se mostra necessária e viável e outros casos que remetem a outras formas de desestatização por exemplo, algumas funções vitais como foi falado lá na CODESP, se pensa nisso já na concessão da dragagem. A gente não pode fechar os olhos que os portos hoje, as principais companhias Docas têm um grande problema que é a questão do fundo de previdência que no passado já se tentou fazer saneamento e hoje carregam esse passivo e não tem como fazer PDV por falta de incentivo. Na CODESP tem funcionários com 70 anos de idade que não têm aquela produtividade e percebem grandes salários e a companhia não tem o que fazer, não consegue implementar um PDV e se não tem incentivo para a saída voluntária, então tem que encarar de frente esse problema. Com boas intenções, o presidente da Companhia tenta fazer um saneamento, está querendo até conceder o canal. Quando pensamos em um Estado mínimo, se considera exatamente as funções de Estado, mas o entendimento é que tudo possa passar para o privado, que o governo incentive isso. Registraram que todas as possibilidades apontadas podem ser implementadas no Brasil com várias possibilidades

O presidente Edeon agradeceu a intervenção e disponibilizou a palavra ao Sr. Raimundo, representante da AHIBA, que informou julgar importante ter uma pauta permanente sobre o assunto, fazendo ainda dois registros. O primeiro que o governo federal já substituiu a diretoria da CODEBA e dotando-a de maior profissionalismo, encerrando um período de influência política. Falou da demanda dos fertilizantes no porto público que funciona de maneira precária e outro que com algum investimento poderia ser utilizado para o escoamento de grãos, competindo com o porto existente, que é da iniciativa privada e dispõe de uma boa estrutura, mas está limitado no calendário do escoamento da soja.

O Sr. Fayet solicitou que o assunto retorne na próxima reunião, por merecer uma reflexão profunda e propôs que o tema seja pautado, o que foi confirmado pelo presidente.

## **7 – Cabotagem:**

O representante do SYNDARMA – Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Comandante Luis Fernando Resano iniciou comentando que a cabotagem é uma atividade extremamente regulamentada e contestou o que o representante do CECAFÉ afirmou em sua apresentação, em relação a necessidade de regulação. Registraram que o governo atual criou, na estrutura do Ministério da Infraestrutura, um departamento de navegação e hidrovias, o que evidencia a preocupação do órgão com a política de Marinha Mercante que até então não mereceu a devida atenção. O tema era tratado na Secretaria de Fomento, onde o foco é fomentar a atividade e não a construção das políticas para o setor. Externou sua satisfação por ter a frente da Diretoria um servidor ativo e conhecedor da atividade que vem se dedicando e fazendo um trabalho do qual se espera grandes resultados. Comentou que o SYNDARMA é uma entidade sindical, patronal e foi criado em 1934 e enfrentou todas as crises do setor. Mencionou as associações importantes para a cabotagem, ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem e também a ABEAM – Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo, que é um outro segmento importante no apoio às embarcações sofisticadas que operam petróleo. Alertou sobre a necessidade de expansão da frota mercante brasileira e a almejada recuperação da posição de participação no comércio exterior, uma vez que estamos bastante limitados ao Mercosul e países do continente. Discorreu sobre o número de embarcações existentes no país, o Adicional de Frete



# Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete da Ministra

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, as medidas protecionistas de outros países, custos operacionais, preço do bunker, aspectos da relação trabalhista, contingente de tripulantes, portos, volumes transportados, praticagem, construção naval e os gargalos que emperram o setor. A íntegra da apresentação poderá ser acessada no endereço: <http://www.agricultura.gov.br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/camaras-tematicas-1/infraestrutura-e-logistica>

O representante da CNA, Luis Antônio Fayet, cumprimentou o Comandante Resano pela apresentação e comentou ter uma posição muito semelhante, provavelmente com algumas variações do ângulo da oferta de um lado e da procura do outro, mas na questão central há afinidade. O problema é acabar com os obstáculos para empresas brasileiras navegação. É mais do que mexer no problema da cabotagem, as empresas brasileiras de navegação são reféns de um modelo perverso em que está subjugada a reserva de mercado, a um processo de tributação e regulação de modo geral, que retira qualquer possibilidade de prestar o serviço demandado pela sociedade brasileira. É preciso dar condições para que a empresa brasileira navegação tenha condições concorrenenciais. Com a tributação que paga uma reserva de mercado e outros penduricalhos não tem condições de mudar. A CNA é contra a abertura do mercado da cabotagem, entendemos que é necessário ter o controle interno a respeito disso, porque não podemos perder esse vetor de desenvolvimento, um instrumento estratégico de estado. O Brasil não é um país pequeno, temos 8.500 km de costa e mais um volume fantástico de vias interiores a conta que a gente tem feito é que é 8000 km + 8000 km é um número imenso mas não podemos deixar essa questão solta, então a CNA tem o pensamento de que nós devemos ter o controle da navegação de cabotagem nas mãos do estado brasileiro. Uma observação adicional é a questão mercadológica quando nós fazemos comparações entre países. O planejamento estratégico não pode descuidar dos detalhes. Quando comparamos dois países distintos simplesmente pelos números que eles apresentam num dado qualquer podemos cometer um erro absurdo, temos que analisar a situação do Brasil para a logística brasileira. Aí endosso uma posição levantada pelo Resano explicitando qual é o nosso mercado, o sustentáculo das exportações brasileiras, que é a Ásia, que não está perto e tem praticamente o dobro de distância no tempo de navegação dos tradicionais mercados daqui do Atlântico Norte. Então nós temos na navegação elementos chave, que são a mineração, incluindo o petróleo e metais, e o agronegócio. Essa condição das distâncias dos mercados realmente é determinante. O Brasil tem que estar preocupadíssimo com isso precisamos ter uma legislação que garanta ao país uma estrutura para as empresas brasileiras de navegação serem competitivas não só na cabotagem. Talvez tenhamos que ter um modelo, eu defendi isso para as autoridades do Ministério da Economia, talvez tenhamos que ter um modelo semelhante a paraísos fiscais para que possamos ter em nossas mãos uma estrutura estratégica e fazer a conexão dos nossos produtos de exportação com seus respectivos mercados. Então eu dou uma dimensão muito mais importante do que se possa imaginar para as questões das empresas brasileiras navegação, entretanto elas não vão conseguir prestar o serviço que nós esperamos, se continuarem subjugadas às reservas de mercado e a tributação existente.

Então esse pronunciamento é para que tenhamos uma navegação brasileira forte, com custos isonômicos com a navegação mais barata que tem no mundo, isto é fundamental, não para o agronegócio não para A ou para B, é a estrutura econômica brasileira que depende desse processo.



## Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete da Ministra

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

O presidente Edeon confirmou um trabalho em desenvolvimento no Ministério da Infraestrutura e esclareceu que isso é uma preocupação geral como também é preocupação da Frente Parlamentar da Agropecuária em relação aos custos da cabotagem e aquilo que poderia estar sendo melhor trabalhado. Então, em havendo necessidade de alguma alteração da legislação, tem a FPA interessada no assunto. O objetivo dessa câmara é a redução do custo da logística para o setor produtivo então todas as ações que a gente puder tomar para que possa reduzir esse custo é trabalho da câmara. Algumas entidades participam da câmara mais como apoio, uma vez que trazem os assuntos e participam dos debates como fornecedores do sistema. Então esse trabalho tem que ser muito focado naquilo que é a missão da câmara, que é o de reduzir o custo da logística para o setor produtivo, independente da cultura envolvida. No caso da cabotagem se a gente lograr êxito em equiparar o preço do bunker ao longo curso, reduzir tripulação, mudar um pouco isso aí, estaremos no caminho certo.

Sugeriu que a praticagem seja um dos temas para a próxima reunião da CTLOG. Indagado sobre o ICMS que onera o combustível da navegação Resano informou que o Estado do Pernambuco zerou o ICMS do bunker, depois disso deixou de ter o combustível no Estado, daí se vai para São Paulo e paga 19% ICMS.

O presidente Edeon reiterou o GT em funcionamento no Ministério da Infraestrutura, coordenado pelo senhor Dino Antunes, que pode ser convidado na próxima reunião.

### **8 - IMO/SOLAS e fiscalização não invasiva de contêineres (escaneamento):**

O Dr. Adalberto Tokarski, Diretor da ANTAQ comentou os números alcançados pelas ações da agência mediante novos contratos de arrendamento, que poderiam ter ocorrido em maior número e superam R\$ 1bilhão para os próximos anos. Comentou sua recondução a Diretoria da ANTAQ e as novas diretrizes para extinção da ANTAQ e ANTT e criação da Agência Nacional de Transporte, originada da fusão das duas agências.

De 2013 para agora final de 2018 a ANTAQ viabilizou investimentos da ordem de R\$ 29 bilhões, com vários empreendimentos em execução.

Dentro do Decreto 9.048 por sua determinação, foi retirada a burocracia e flexibilizados os procedimentos, quando foi gerado arrendamento simplificado, sem burocracia, que já foi submetido ao TCU. Mencionou ainda o levantamento que resultou na constatação de mais de 600 áreas, galpões e armazéns que poderiam ser colocados em funcionamento.

O diretor mencionou estar há doze anos e meio na ANTAQ, dominar 95% dos temas da parte aquaviária e entender que a fusão das agências pode ser ruim para o Brasil. Já existem sete entidades que se manifestaram em favor da manutenção da ANTAQ. Comentou os apoios recebidos nas duas casas legislativas para manutenção da agência, com as atribuições e estrutura existentes.

Sobre a norma IMO/SOLAS falou que a certificação da pesagem que veio por decisão da IMO e a taxa de inspeção não invasiva, que é o escaneamento, são duas coisas bastante distintas. Começou pela cobrança do escaneamento sobre o qual foi instaurado um processo e já ocorreram duas audiências públicas para tratar do tema que hoje está na procuradoria federal e depois vai para o relator, o Dr. Francisval, mas basicamente a área técnica levantou quatro possibilidades de se tratar isso, uma de manter a cobrança desses encaminhamentos como está, individualizando a cobrança e definir um preço teto, mas daí teria que ser um *price cap* para cada terminal, porque um exemplo é saber se o que o terminal de contêiner em Rio Grande cobra dá para comparar com um terminal de Santos que movimenta cinco vezes mais? Segunda opção, manter a cobrança do



## Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete da Ministra

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

escaneamento como está e regular possíveis abusividades. Terceira opção, comentou uma sugestão do Fayet para que essa cobrança fosse colocada no box rate, o que preocupa dado as variadas características dos terminais e os quantitativos operacionais, além das peculiaridades da região. Falou que está preocupado com as fusões porque tínhamos a Hamburg Sud que era forte e foi comprada pela Maersk, que já é forte mundialmente, agora ficamos com três ou quatro armadores. Cada um desses é socio ou tem um terminal aqui. Se tiramos o poder do terminal, havendo uma prestação de serviço, cumpre ao armador repassar ou não os custos desse serviço. Quarta opção: Entendimento da cobrança do escaneamento separadamente e rateio de custos entre os serviços portuários prestados. Comentou que a agência está finalizando a padronização da estrutura tarifária no porto.

Da praticagem falou que a ANTAQ buscou junto a Marinha viabilizar uma regulamentação, onde a agência poderia tratar da parte econômica e a Marinha da técnica, mas hoje a agência não tem como regular, mas não pode ser por decisão da cabeça da ANTAQ, tem que conversar com todos os setores para criar um instrumento aperfeiçoado.

Instalado os debates, o senhor Marcos Matos do Cecafé reafirmou o interesse do setor de continuar a participar dos debates da questão do escaneamento de container e das tabelas correspondentes. No início dessa pauta foram apresentados os custos para exportar café nos últimos 10 anos e o detalhamento desde o ano de 2019 e para os nossos exportadores o entendimento é de estar realmente nessa esfera da abusividade, pelas diversas taxas aplicadas, o que eleva o custo ao produtor em R\$ 9,00 por saca de café exportada.

A Sra. Luciana Guerise, da ATP comentou que o setor precisa da atuação forte da ANTAQ. Concordou com o Dr. Adalberto sobre o Decreto. Sobre a fusão das agências o Conselho da Diretoria da ATP pediu uma reunião colegiada para exarar uma decisão e se posicionar a respeito. Partindo para revisão do Decreto o Diretor Adalberto tem razão, faltam as portarias de política pública por parte do Ministério, mas o Decreto já auto define algumas diretrizes por exemplo no caso dos terminais de uso privado a liberdade de precificação e a liberdade em fazer a sua própria operação portuária. Essa é uma diretriz que já está no decreto inclusive no Artigo 35-A, bem específico. Ele falou uma coisa importante que é o tempo da revisão da norma que tem que ser muito bem estudada, estruturada e perene e por experiência própria quando a gente vê o setor interagindo muito e apertando esse tempo da agência a gente vê que o resultado não é bom para nenhum dos lados, então é preciso deixar que a agência estude os argumentos e os fundamentos que cada um apresentou, para se fazer uma resolução. Lembrou que foi na época o Adalberto como Diretor-Geral da ANTAQ foi um dos diretores que pediu uma análise de impacto regulatório. O setor precisa ser estudado e uma análise de impacto regulatório é necessária. Entrando na questão do escaneamento reafirmou que não é por ter uma liberdade de precificação que os terminais cobram mais ou menos, evidentemente está se falando de oferta e demanda quando a ANTAQ determina uma lista que vai de R\$ 300 o mínimo de cobrança para R\$ 1.032. Ela está colocando ali as diferenças regionais e o diretor colocou isso muito bem, pode ser que em Santos seja diferente do que ocorre no Sul e quando a gente fala em custos elevados como mostrou o CECAFÉ tem um estudo internacional que é chamado WCO Customs, é público, e mostra todos os custos de escaneamento, o custo da aquisição que vai de um R\$ 1,5 milhão a R\$ 7 milhões, o tempo de amortização, a preparação do local para colocar o produto para escaneamento que vai de US\$ 0,5 milhão a US\$ 2 milhões.



## Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete da Ministra

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

Estamos falando de um custo de operação de R\$ 60 mil e R\$ 200 mil por unidade, um custo de manutenção de 7% a 12% do valor investido então a gente precisa, antes de mais nada, reconhecer o serviço o *price cap*, assim como o *box rate* no nosso ponto de vista não ajuda, ele vai resolver o problema de se cobrar tudo por aquele *price cap*, tem um item que o Adalberto levantou que é muito recorrente e que é uma das competências da ANTAQ, que é o de regular por abusividade, se houver essa ocorrência. Isso deve ser regulado, como os terminais são fiscalizados o tempo inteiro e também multados, por isso do mesmo jeito que se apresentam os custos para o setor produtivo, e ninguém está tirando aqui o direito do setor produtivo, existe também o custo para o setor portuário. Para terminar a gente está discutindo ultimamente a questão dos portos 4.0 e as organizações mundiais de aduanas colocam o escaneamento como uma das tecnologias que devem estar dentro desses portos 4.0 e quando falamos dessas estruturas com tecnologia de ultima geração é para reduzir os custos da cadeia logística.

Em suas considerações finais o Dr. Adalberto Tokarski comentou que a prática do escaneamento é recorrente em portos de outros países, citando a Bélgica, onde conheceu a prática há mais de oito anos, enquanto é uma quase novidade no Brasil. Temos que ouvir os dois lados para adotar uma decisão equilibrada. A função da ANTAQ não é fácil, informou que já manifestou seu entendimento junto a Diretoria da agência e aguarda o relatório de outro diretor. Quando houver a decisão desses temas a CTLOG será informada.

### 9 - Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e Tabela de Fretes:

O Sr. Roberto Queiroga da ACEBRA, falou que desde a greve dos caminhoneiros em 2019, as decisões equivocadas do governo nos tornaram reféns da categoria. Quando a primeira tabela foi editada às pressas, do ponto de vista técnico foi uma aberração, o documento recebeu questionamento de todos os setores, mas com pequenos ajustes, é essa a tabela que vigora nos dias atuais. Durante a tramitação da Medida Provisória os embarcadores tentaram fazer algumas correções, apesar do entendimento geral da constitucionalidade da medida, a tentativa era no sentido de minimizar os efeitos, construindo um instrumento mais próximo da realidade dos embarques, mas para surpresa de todos se conseguiu essa aderência no texto legal com relação a um custo operacional, o custo a ser perseguido pela ANTT quando da sanção da lei de conversão da MP, o que foi contestado pelos transportadores mediante ameaça de nova greve. Antes a agência havia voltado atrás e editado uma segunda Resolução, corrigindo algumas impropriedades, o que durou cinco dias, com a revogação do documento.

O problema hoje é mais complicado, temos um excesso de 300 mil caminhões e para piorar o cenário grandes embarcadores estão passando a transportar com frota própria. Já existe um excesso de caminhão e teremos mais ainda, então a pressão ficará maior. Para definir a nova tabela a ANTT contratou a ESALQ e temos informações que o estudo evoluiu bem e está bem aderente a realidade do mercado e seus custos operacionais, mas os caminhoneiros foram novamente ao governo e recomendaram cuidado, ameaçando greve. Então, o governo fica empurrando com a barriga e para nossa surpresa foi editada hoje uma resolução aumentando os parâmetros daquela tabela que já não nos serve, por conta do aumento do diesel. Nós estamos com problemas para cumprir essa tabela e respeitar a lei, isso é um problema grave ninguém gosta da realidade que está posta e os caminhoneiros estão desesperados, por não conseguirem fazer valer a lei morta. Infelizmente é isso que nós estamos observando, agora eles estão na frente de



## Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete da Ministra

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

uma das nossas empresas associadas, tentando impedir o carregamento de frota própria, ou seja, querem ditar o quanto cobrar e também definir quem pode carregar. Até quando vamos ficar reféns de uma categoria, estamos atingindo o momento de dar um basta. Vejam que agora uma empresa não está conseguindo carregar porque o pessoal faz piquete em protesto ao uso de frota própria, isso não pode virar moda. Então acho que está na hora de setor reagir ou do governo responder, e rapidamente, caso contrário ficaremos à mercê completamente, ajoelhados, não só os embarcadores, mas toda a sociedade, isso está ficando caro para o Brasil, a situação é grave porque agora vamos ter uma nova tabela com preços piores ainda em relação aos praticados e somos pessimistas em relação aos estudo da ESALQ. Acreditamos na instituição, nos números que adota, mas não na coragem do governo de adotar valores abaixo do que vem sendo praticado. Vai chegar a hora em que o governo será obrigado a adotar medidas enérgicas, sob pena de comprometer a governabilidade, o abastecimento e todo o setor produtivo.

Baldez da ANUT, fez um adendo sobre a questão, indagando se um projeto de lei de tabelamento do tomate seria possível? Esclareceu que o tomate ficou muito caro, mas nós consumidores poderíamos tentar baixar o preço desse produto, o negócio é uma contradição total, não estou dizendo que tem uma lei a ser cumprida e o governo infelizmente não pode se deixar levar por um movimento, que até pode ser legítimo, mas não é possível o governo que representa mais de 200 milhões de pessoas, num pigarro de alguém como a gente viu, criar um cenário desses. É uma coisa inusitada e o que é pior, o judiciário no caso o Supremo Tribunal Federal não se posiciona no que já pedimos em Ação Direta de Inconstitucionalidade para a matéria. Fomos lá, debatemos naquela audiência pública com os ministros e até hoje nada, ninguém diz nada. Estamos tentando audiências com o governo, não é fácil, enquanto os caminhoneiros são recebidos na hora que querem, o setor produtivo também quer uma reunião para chorar as pitangas. Essa assimetria de tratamento nos remete a dúvidas em relação ao final dessa questão.

Márcio da CONAB falou sobre o que ocorre em relação à companhia, que na condição de empresa pública, foi pressionada pelo movimento por uma reserva de mercado com prejuízo para a administração. Antes não havia reserva de mercado nas atividades da companhia, mas como medida compensatória o governo assim o decidiu. As contratações da empresa geravam grande competição para rotas diferentes daquelas utilizadas para o escoamento de soja e milho, para o transporte de estoques governamentais, gerados no Estado do Mato Grosso. A CONAB foi afetada, pois passou a contratar acima do que fazia usualmente. No caso específico, reservou 30% dos volumes a serem transportados para destiná-los aos autônomos e cooperativas, na implementação do Programa Venda Balcão, atingindo 240 mil toneladas. 85 mil toneladas foram reservadas para os caminhoneiros autônomos através de associações e cooperativas. Dois aspectos nos assustaram, as cooperativas queriam subcontratar autônomos mediante a cobrança de uma margem, o que não é possível, isso é para agenciador. Segundo pelas exigências que a CONAB faz, dado que seu estoque é um patrimônio público, ela tem que ter a certeza que vai remover com segurança e os autônomos não têm essa capacidade de transporte, nem de absorver os custos do serviço para receber em 10 dias após a prestação dos serviços. Então eles não têm essa condição de atender o fluxo necessário para atender o programa e, portanto, das 85 mil toneladas que foram colocados em chamada para as cooperativas menos de 1% foi removido. A movimentação da CONAB se dá pelo modal rodoviário, dado as rotas interiores e com a tabela de preços mínimos, o frete ficou muito onerado. As operações da CONAB representam no máximo 1% de toda a remoção de granéis agrícolas do país e portanto, não têm essa importância no que



diz respeito ao movimento dos caminhoneiros. A importância da companhia está no custo social do resultado de suas atividades, mas não no custo operacional e os caminhoneiros estão equivocados ao procurar o governo para determinar o destravamento das operações de transportes contratadas pela CONAB.

O presidente Edeon esclareceu que a opção é o cumprimento da lei, que esperamos seja declarada inconstitucional. Temos três saídas, uma é cumprir a lei, a outra é que seja definida como inconstitucional pelo STF, e a terceira é um outro PL que possa revogar o texto atual.

#### **10 - Programa de Construção de Armazéns – Cenário dos financiamentos**

O Coordenador-Geral Antonio Moraes, do Departamento de Financiamento e Informação da Secretaria de Política Agrícola do MAPA, fez uma apresentação sobre o Programa de Construção de Armazéns – PCA, com foco no cenário dos financiamentos para construção e modernização de unidades armazenadoras, no período de 2013 a 2019.

Falou sobre da relação do setor com o Plano Safra e do tratamento que deve receber na safra 2019-2020, informando que está em vias de publicação uma portaria que institui um grupo interministerial de alto nível para revisar e definir a política agrícola. O GT, de alto nível, tem foco no Plano Safra e com orientação para cuidar do pequeno e médio produtor, observando que o grande produtor não será descartado, excluído, mas terá o nível de apoio reduzido gradualmente. Esclareceu que o grande produtor é aquele que gera receita bruta superior a R\$ 2 milhões. Esse conceito de pequeno, médio e grande produtor será mantido e no que se refere a recursos não é novidade que estamos com problema de retenção fiscal, até porque tem o teto dos gastos e agora com 97% do orçamento engessado, dados obrigatórios, a massa de manobra fica estreita. Outra coisa que repercute é um pouco da incerteza em relação à reforma da Previdência, a depender de qual será o desfecho, vai repercutir, mas isso vai ser mais para frente e o financiamento rural de investimentos tem uma perspectiva de longo prazo. A orientação é manter o nível mínimo de apoio e um dos programas prioritários é o PCA, com prioridade para grãos, mas temos recebido demandas de outros produtos, a exemplo do açúcar, que foi incluído, com limitação de R\$ 25 milhões por contrato. Outras demandas, de cadeias diversas, têm sido apresentadas, mas o foco deverá permanecer nos grãos.

Discorreu sobre a capacidade estática do país, discriminando as regiões geográficas e capacidade existente, correlacionando as informações com os números da produção. Apresentou os valores projetados e disponibilizados no PCA, bem como os efetivos desembolsos e números até aqui alcançados.

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

Abertos os debates, o Sr. Arney Frasson, da ACEBRA colocou, para reflexão de todos o paradoxo que existe nessa questão de armazenagem é uma coisa difícil de entender. Do ponto de vista econômico e da racionalidade como é que se tem uma mercadoria que está cada vez mais escassa, como é a armazenagem, onde os agentes que deveriam investir, não têm estímulos, haja vista que o déficit de armazenagem está crescendo. Teoricamente o que acontece em uma economia que não tem interferência externa, se você começa a ter um déficit de armazenagem



# Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete da Ministra

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

começa a subir o preço da atividade para o produtor rural e começa a atrair investimento para o setor a qualquer taxa de juro, com taxa módica ou alta, desde que tenha retorno, se investe. Então, como é que o déficit continua aumentando e ninguém se apresenta para investir? Os bancos não estão conseguindo aplicar recursos em armazéns. Por que se pede ao governo 15 anos de prazo e já vimos gente que pede 25 anos de prazo para fazer Armazém? É porque a taxa de retorno desse negócio é 15 a 20 anos e eu acho que tenho parte da resposta e que poderia trazer o Cerealista para o jogo. Ele está desesperado para investir em armazenagem. Se um cerealista não investe em armazenagem a longo prazo ele definha e morre. Ele precisa investir, mas não consegue. Esse paradoxo existe por alguns motivos: Primeiro o governo sempre foi indutor desse tipo de investimento via crédito subsidiado, disponibilizado para o produtor rural ou cooperativas. Para o produtor não é viável investir em armazém porque plantar é melhor que armazenar, muito melhor e ele prefere contratar um terceiro para prestar serviços, é mais barato. Segundo: Se formou uma massa crítica que não vale a pena construir armazéns porque tem que colocar gente capacitada e gente capacitada se aloca para plantar que dá mais lucro. Adicionalmente tem que ter uma estrutura para cuidar disso e o grão não é de fácil conservação, estraga fácil. Nos EUA, que tem uma relação de 30% de armazenagem na fazenda, estruturas simples, de baixo nível tecnológico e de fácil manuseio, com baixo custo, suportam boa parte dos estoques. A inexistência de pragas, contribui para a conservação dos grãos, graças as características de clima naquele país, diferente do Brasil onde as pragas são recorrentes. Explicou que quem mais toma crédito no setor são as cooperativas, que apesar do papel importante que desempenham, não tem capilaridade no país e se fazem presentes no Mato Grosso e no MATOPIBA. Mesmo no Sul o setor cerealista disputa a metade do mercado com as cooperativas. O governo dá incentivos a um agente que tem 50% do mercado e tira do jogo outro agente que quer investir. Uma cooperativa toma crédito rural a 6% e o cerealista obtém crédito a mercado. A diferença é mais ou menos três e meio por cento e isso em um montante de R\$ 20 milhões, em uma conta grosseira, vai dar R\$ 700 mil a mais para o cerealista que demora três anos para fazer um armazém e acumula R\$ 2,1 milhões e começa uma corrida a partir do terceiro ano. Essa corrida leva 15 anos para finalizar que é o tempo que um armazém demora para se pagar, o cerealista já estaria a R\$ 2,1 milhões atrás do concorrente e ele não é louco de entrar nesse negócio, só as cooperativas. Daí não tem capilaridade na armazenagem, não tem estabilidade, não abrange o país inteiro, porque só as cooperativas crescem e nem todos trabalham com esse segmento o que gera aumento constante do déficit de armazenagem, que vai continuar na escalada ascendente. Arney arriscou uma proposta, cortar o PCA e deixar todo financiamento a preço de mercado, sem subsídios, talvez resolvesse mais rápido o déficit de armazenagem, aí a concorrência do cerealista que é a cooperativa vai ter que cobrar o preço justo, que hoje não cobra, pela atenção privilegiada que recebe. Então esse tipo de reflexão no momento liberalizante do país, pode soar absurdo dizer que se dobrar a taxa de juros talvez resolva o problema, pode ser um caminho uma solução o tratamento isonômico para todos os operadores do setor.

Tem um terceiro ente nesse imbróglio, que são as tradings, que têm outra dinâmica, outra captação de recurso que as vezes utilizam o armazém para emprestar dinheiro, o que ocorre no Centro-Oeste e operam de forma diferenciada, mas basicamente não influenciam no diagnóstico pra esse déficit que continua crescendo e não vai se resolver, pois é a diferença de tratamento que não incentiva os investimentos.



## Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

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

Gabinete da Ministra

ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas

Memória de reunião

Denise Deckers da ABRAPÓS, comentou que o déficit de armazenagem, na realidade é bem maior do que o resultado dessa conta de subtração entre produção e capacidade estática. Têm algumas características de armazéns que são incompatíveis com a produção de determinadas regiões, então a situação é muito mais preocupante. Temos em nosso benefício boas condições de clima, que permitem duas safras e se tudo correr bem a soja entra e praticamente só passa no armazém e o libera para a segunda safra do milho. Se olharmos um pouco, linhas de financiamento existem desde a década de 70. Linhas de financiamento do crédito agrícola vêm sendo liberadas e quando tivemos uma situação mais confortável entre capacidade estática e produção foi basicamente graças a atuação das empresas oficiais, quando houve um investimento maciço do governo na construção de unidades nas fronteiras agrícolas. O MODERINFRA estabeleceu como meta para 2005 que o país tivesse 15% da sua capacidade estática localizada nas propriedades rurais, onde os benefícios e as vantagens que o produtor rural experimenta ao ter armazém na propriedade, são mais que conhecidos. Mas também somos sabedores que a atividade propriamente dita é pouco viável sob ponto de vista econômico e culturalmente o nosso produtor, como bem disse o presidente da ACEBRA, prefere investir na sua produção do que no armazenamento, isso é patente. Os investimentos nas cooperativas, isso também vem sendo observado, sobretudo nas da região Sul e também do Sudoeste Goiano, mas a cooperativa armazena apenas para os seus cooperados, ela não presta serviço de armazenagem. Na mesma situação as tradings têm uma capacidade estática fantástica, no Mato Grosso, mas é para o negócio delas e o produtor fica refém dessa situação.

Também na época do MODERINFRA, fizemos em conjunto com o MAPA um trabalho junto ao BNDES para entender o porquê dessas linhas de financiamento sendo disponibilizadas a juros interessantes não atingirem as metas de execução. A conclusão foi simples, a burocracia dos agentes financeiros e o grau de exigências que eles impõem de uma forma muito agressiva. Nós da área de armazenamento entendemos que é necessário manter essas linhas de financiamento direcionadas ao produtor rural, isso é indiscutível. Que seja feito algum tipo de gestão junto aos agentes financeiros no sentido de minimizar as exigências, tem as questões ambientais, onde se impõe ao produtor rural que quer construir um armazém as mesmas exigências de um armazém a ser construído na cidade, o que é uma incoerência, mas também, obviamente, não tem que ser só por meio do crédito rural, instrumento que é destinado às cooperativas e seus produtores, o país precisa incentivar a construção de armazéns para outros entes, as cerealistas e empresas que prestam serviços de armazenagem para que seja disponibilizada ao produtor e os demais clientes uma capacidade estática compatível e adequada às demandas do país.

José Raimundo dos Santos, da AIBA, mencionou observações feitas à própria CONAB, com foco regional, alertando que nas estatísticas da capacidade estática de armazéns do Nordeste estão inseridos os armazéns dos moinhos de trigo nos portos. Segundo, no Oeste da Bahia, ocorre apenas uma safra e o armazém tem que rodar uma capacidade dinâmica de 2,5 vezes, no mínimo. Tem que ter esse foco regional, considerando que o Nordeste é o grande fornecedor de grãos para a região e tem uma rede deficitária de armazéns, também do lado do consumidor. O grande estimulador para ampliar a rede de armazéns e incentivar a atividade dos cerealistas será o aperfeiçoamento do título agrícola CDA e WA, a partir daí teremos esse estímulo. No Oeste da Bahia foi doada uma área para a CONAB fazer um armazém, porque a iniciativa privada não interessa na atividade pela limitação da produção, com apenas uma safra, o que tira a atratividade para novos investimentos no setor.



**Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento**  
SGCAM - Sistema de Gestão de Câmaras Setoriais e Temáticas - 1.0  
Gabinete da Ministra  
ACST - Assessoria de Apoio às Câmaras Setoriais e Temáticas  
**Memória de reunião**

O Oeste da Bahia abastece o Nordeste inteiro, hoje temos avicultura e moageiros comprando milho no Mato Grosso e no Tocantins, resultado da redução da área de plantio de milho na Bahia. Em vez de evoluir como acontece em outros lugares, registramos involução, exatamente por ter outras condições de mercado, liquidez, venda e financiamento, e não tem uma estrutura de armazenagem. Até para essa questão de modernização do instrumento de proteção de preços para a Conab o CDA WA poderá ser utilizado para fazer estoques, não mais com físico, mas com títulos. Essa é a modernização que o governo pode estar buscando nesse sentido.

O presidente Edeon pediu as considerações do Sr. Moraes, do MAPA, que comentou que as dificuldades são conhecidas e indagou o que fazer? O caminho é complicado pelas resistências e formulou uma proposta de condições intermediárias para linhas de financiamento aos operadores da armazenagem, que não cooperativas e produtores, uma vez que o BNDES dispõe de recursos para tal.

Falou da questão dos conglomerados, de que maneira poderiam ser aproveitados para sanar as dificuldades da armazenagem, citando o caso dos fundos constitucionais onde as facilidades são maiores, enquanto o crédito rural tem limitação.

Sobre a questão burocrática, alertou um problema que preocupa, temos os bancos que financiam, o governo que dita a política e no meio, o BNDES, que a despeito das normas do Banco central expressas no Manual de Crédito Rural - MCR, edita regras disciplinando o mesmo tema.

**14 – Encerramento:**

Sem mais assuntos a tratar, o presidente agradeceu a presença de todos alertando que a próxima reunião ocorrerá no próximo dia 26 de junho, encerrando a reunião as treze horas e quarenta minutos e foi lavrada a presente ata, pela relatora Alciléa Alves da Silva, revisada pelo Secretário Carlos Alberto Nunes Batista.

**Encaminhamentos:**

- 1 – Inserir o tema “Praticagem” na 67ª Reunião Ordinária;
- 2 – Inserir o tema “Cabotagem” convidando o Dino, do MINFRA, na 67ª Reunião Ordinária;
- 3 – Inserir o tema “Privatização das Companhias Docas” na 67ª Reunião Ordinária.

**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