



**AGRONEGÓCIO BRASILEIRO
ALAVANCA DO DESENVOLVIMENTO
OPORTUNIDADES E DESAFIOS**

A BARREIRA LOGÍSTICA

CTLOG PIL

AVALIAÇÕES TÉCNICAS / SETEMBRO DE 2015

Portos expansão

Conceitos e Lei 12.815 de 2013 - AÇÕES



- **Poligonais:**
 - **delimitar as áreas** públicas para liberar investimentos em terminais privados
 - **cumprir a Lei** = prazo vencido em **6 de junho de 2014**
- **Licitações:**
 - **eliminar o Cronograma** por portos. Quem estiver pronto e de acordo com a Lei, inicia as licitações
 - **urgenciar** as licitações das áreas livres
 - **Iniciar** os procedimentos para as demais áreas
- **Licitações e Prorrogações:** critério isonômico
- **Apagão X Licitações Desertas:** acelerar licitações
- **Governança dos Portos Organizados:** reestruturação do sistema recompondo os CAPs – Lei 8.630 – com prevalência dos usuários

Déficit Portuário

2014 - NOVAS FRONTEIRAS



- Nas Novas Fronteiras tivemos um déficit de capacidade de embarque de grãos na ordem de 64 milhões de toneladas em 2014, aos quais se somam os incrementos anuais de demanda entre 3 e 5 milhões/t.
- Se conseguirmos construir 5 milhões de capacidade de despacho a cada ano, levaremos entre 18 e 20 anos para equilibrar a demanda com a oferta de terminais de exportação.

Mato Grosso

Soja 2014



- **ESTIMATIVA PERDA POTENCIAL DE RENDA DA CADEIA PRODUTIVA**
- **EXPORTAÇÕES DO ESTADO = 28 milhões/t**
- **CUSTOS LOGÍSTICOS CONSIDERANDO SORRISO COMO BASE MÉDIA**
 - **ROTAS SANTOS / PGUÁ = US\$ 126,00/t**
 - **ROTA MIRITUBA / BELÉM = US\$ 80,00/t**
- **TOTAL = diferença US\$ 46 x 28 milhões/t = US\$ 1,2 bilhões /ano**

Fonte: base informação Aprosoja 2014.

Hidroviás

Conceitos



- **Administração:** Forças Armadas
- **Comitês de segurança:** implantar o sistema **por corredor** para articulação das várias esferas de governo
- **Conselhos de Gestão das Águas:** implantar o sistema **por hidrovia** com prevalência de usuários
- **Conselhos de participação usuários:** implantar o sistema com objetivo operacional **por corredor**
- **Auto-sustentabilidade:** estruturação de modelo para suporte de manutenção operacional

Ferrovias

Conceitos



- **Prorrogações:** eliminar
- **Licitações:** por malhas e obedecendo os novos marcos regulatórios base 2011
- **Operador ferroviário independente OFI:** licitar concessões com reserva mínima de 50% para OFI
- **Conselhos de participação usuários:** implantar o sistema **por corredor**
- **Licitações:** manter o critério de menor tarifa
- **Fiscalização:** manter rigorosa fiscalização das obrigações contratuais
- **Tributação:** estabelecer a imunidade

OBSTÁCULOS À CABOTAGEM

- **VINCULAÇÃO COM A CONSTRUÇÃO NAVAL**
 - LEGISLAÇÃO: LEI 9432/97 NORMAS E RESOLUÇÕES
- **DIFICULDADES PARA IMPORTAR EMBARCAÇÕES**
 - LEGISLAÇÃO NORMAS E RESOLUÇÕES
- **TRIBUTAÇÃO**
- **CUSTOS OPERACIONAIS INFLADOS**
- **RISCO DO APAGÃO PORTUÁRIO**

Síntese da posição CTLOG

O trabalho do GT gerou um conjunto de sugestões, que complementadas pela **CTLOG** e mais outras contribuições de diversas fontes, **evoluiu para as propostas seguintes aqui endossadas:**

- - Dar **isonomia de tratamento aos investimentos e operações no Brasil**, aos segmentos de portos e navegação de bandeira brasileira, à semelhança das práticas ocorrentes nos principais países estrangeiros.
- – **Eliminar a vinculação entre as políticas de estímulo, à construção naval e a da cabotagem**, embora mantendo formas de **proteção aos dois segmentos**, tendo em vista ao interesse econômico e a necessidade de garantir elevado poder marítimo ao País.
- – **Desonerar os investimentos** em portos e **sistemas de navegação**, o que compreenderia isentar legalmente ou dar imunidade tributária, aos investimentos fixos realizados na faixa portuária (zona primária), bens destinados à navegação, aos seus provisionamentos e reparos.

Síntese da posição CTLOG



O trabalho do GT - Continuação

- – Dar **tratamento isonômico** aos usos no **mercado internacional**, às **normas de contratação de tripulantes**, ao seu número por embarcação e ao pagamento de encargos sociais.
- - **Eliminar os óbices legais, tributários e burocráticos à importação** de navios novos e usados e, ao **afretamento** de navios a casco nu. A liberdade de aquisição e venda é condição essencial para que o Armador Nacional possa obter eficiência e nível internacional em sua operação.
- – **Extinguir o AFRMM** – Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante passando a usar as linhas de financiamento correntes no BNDES e em outras instituições, além de eliminar significativo custo administrativo e social de sua gestão.



LUIZ ANTONIO FAYET

Comissão de Infraestrutura e Logística

fayet@uol.com.br

Rodovias Pedágios

Conceitos



- **Preço referencial nacional:** estabelecer um referencial por 100km, para evitar desequilíbrios entre rotas
- **Ampliar a base de arrecadação:** aumentar o número de praças ou cobrar por km rodado
- **Licitações:** manter o critério de menor tarifa ou, a referencial padrão, vencendo o menor prazo de concessão
- **Prorrogações:** eliminar
- **Fiscalização:** manter rigorosa fiscalização do volume de tráfego e das obrigações contratuais
- **Conselhos de participação usuários:** implantar o sistema por rota/ concessão
- **Tributação:** estabelecer a imunidade

Brasil

Visão Estratégica



- Exportações do agronegócio, alavanca para o desenvolvimento interno
 - Dependência mundial
- Aproveitamento das oportunidades = **ALAVANCA** para a recuperação da economia brasileira
 - Posição do País no contexto internacional

Poligonais dos Portos: Histórico e Situação



A Lei 12.815/2013 define:

1. **Porto organizado:** é bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária
2. **Área do porto organizado:** área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado
3. **Determinação da lei:** Art. 68. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de 1 (um) ano”.

3.1 **Prazo:** o prazo legal se extinguiu em 06/06/2014

3.1.1 Consequência: não traz segurança jurídica para entrada de competidores e, conseqüentemente não permite ampliar a capacidade de armazenamento e escoamento, represando investimento da ordem de R\$ 20 bilhões

4. PROBLEMA ATUAL: Sem a definição das poligonais, os detentores de áreas privadas não tem segurança jurídica para investir, retardando a ampliação da capacidade portuária e, por consequência, a ampliação de oferta aos usuários, incluindo para o setor agroexportador.