

Movimentação de Contêineres no Brasil – (Em TEU) Primeiro Trimestre do ano de 2008

Portos	Cabotagem	Longo Curso	Total
Santos	76.419	556.569	632.988
Itajaí	8.005	163.786	171.791
Paranaguá	0	148.119	148.119
Rio Grande	16.083	113.593	129.676
Rio de Janeiro	11.416	86.197	97.613
Sepetiba	21.108	36.591	57.699
Total do 1º Trimestre nos Portos Brasileiros			1.565.341



Falta de peças para reposição, pode se tornar óbice ao desenvolvimento do setor.

Pág. 02



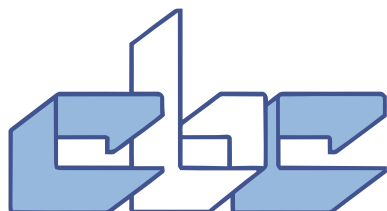
Intermodal: Washington Soares apresenta alternativas ao fomento do transporte de cargas.

Pág. 03



René Schoppa e sua visão do modal ferroviário, com base em pesquisas da CNT.

Pág. 04



Notícias



Informativo da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC ■ maio de 2008

CBC divulga atividades na Intermodal



Ian Gordon Petersen, Jorge Coelho, Silvio Campos, Christian Villela Larsen.

Câmara Brasileira de Contêineres presente na Intermodal, com um estande e participação no primeiro ano de Conferências.

A Intermodal South América está se tornando uma das maiores e mais importantes feiras de logística, transporte e comércio exterior, da América Latina. A CBC, assim como em 2007, mais uma vez divulga as suas atividades e de seus associados. Os organizadores do evento o definem como a maior vitrine do setor, para público nacional e internacional com poder de decisão.

A "vitrine" montada no Transamérica Expo Center, em São Paulo foi visitada por estudantes, empresários, autoridades e profissionais do setor durante os três dias de exposição. A

feira está na sua décima quarta edição e este ano, os organizadores estimam que mais de 45 mil pessoas foram conferir os 415 expositores.

Participantes

Participaram como expositores, empresas dos seguintes segmentos: Agências Marítimas; Agentes de Carga; Agentes portuários; Armazenagem e Distribuição; Armazéns Alfandegados; Armazéns Frigoríficos; Armazéns Gerais; Câmaras de Comércio; Comissárias de Despachos; Companhias Aéreas; Companhias de Nave-

gação; Companhias Ferroviárias; Companhias Rodoviárias; Consultoria/Serviços; Corretoras; Courier/Carga Expressa; Despachantes Aduaneiros; EADI; Entidades de Classe; Equipamentos; Freight Forwarders; Leasing de containers; Logística NVOCC; Obras de Infraestrutura Portuária; Operadores portuários; Portos Nacionais e Internacionais; Seguradoras; Ship brokers; Softwares; Suporte off-shore - equipamentos e serviços; Terminais Alfandegados; Terminais de Contêineres; Terminais Retroportuários; Trading Companies; Transporte Aéreo; Transporte Ferroviário; Transporte Marítimo; Transporte Multimodal; e Transporte Rodoviário.

Leia mais na página 3 ➤

Palavra do Presidente

Após iniciar o meu sexto mandato como Presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC para o biênio 2008-2010, quero agradecer a todos os associados a confiança deposita na minha pessoa, como também a toda Diretoria eleita.

Nosso programa de trabalho continuará a ser o mesmo dos outros mandatos, procurando sempre atender a todas as reivindicações dos associados, como também servir de escudo contra quaisquer investidas de órgãos governamentais em tentar mudar as conquistas e avanços na legislação em vigor, após anos de luta e trabalho.

Por fim, quero destacar dois itens que venho perseguindo que são: a facilitação para termos no território nacional, peças sobressalentes para a substituição nos contêineres refrigerados e tanques, que exigem algum tipo de reparo; e a redução da alíquota do imposto de importação de tais peças.

Obrigado a todos e que Deus nos ilumine nesta nova empreitada. ■

Silvio Vasco Campos Jorge
Presidente



Retrem Incentivo ao transporte ferroviário

Sugerido pela iniciativa privada, o “Retrem” consiste em uma política de desoneração tributária, na ocasião da aquisição de produtos e equipamentos importados, pelas concessionárias, o que poderá se tornar um incentivador para a expansão ferroviária e redução dos custos do transporte.

O “Retrem” funcionaria como o Reporto (Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, Lei 11.033), este que, sendo prorrogado por três anos, incluiria investimentos em infra-estrutura, na compra de equipamentos pelos EADIS e concessionárias de ferrovias.

Há uma grande preocupação do setor em reduzir a carga tributária, pois segundo levantamento realizado entre 1997 e 2006, a soma de tributos federais, estaduais e

municipais, aproximou-se dos R\$ 4 bilhões. Valor este, superior aos investimentos do governo em mais de 10 anos de concessões ferroviárias.

O Brasil não fabrica trilhos, tendo em vista que os números da demanda pelo produto, não seriam justificativa para a construção de uma fábrica em território nacional. No entanto, o governo vem incentivando o setor com a desoneração de impostos para aquisição de trilhos, como Importo sobre Produtos Industrializados – IPI e Imposto de Importação – II.

A CBC atuou ativamente na elaboração do projeto, enviando ofícios para o MDIC e para o Ministério dos Transportes, como também desenvolveu trabalhos em conjunto com outras entidades do setor, com intuito de dar mais amparo ao “Retrem”. ■

Alerta às autoridades: Burocracia pode causar colapso

A problemática de peças para contêineres refrigerados pode gerar um colapso nas cargas refrigeradas, por falta de manutenção dos contêineres.

Em reunião realizada em setembro com Francisco Labriola, Coordenador – Geral da COANA, Silvio Campos e o Diretor para Assuntos Institucionais da CBC, José Nicola Benedetti apresentaram as dificuldades enfrentadas no Brasil, referentes às peças para contêineres reefer e tank. As peças são adquiridas como importação direta, sem o sistema para admissão temporária. Desta forma, muito mais onerosa, os tributos podem variar entre 80% e 105%.



Os contêineres frigoríficos são equipamentos passíveis de danos, a única opção é a importação com custo tributário adicional. Após o reparo, as peças se-

guem com o contêiner e suas cargas para outros destinos, não permanecendo no Brasil, como explica o Presidente da CBC: “O Brasil não fabrica contêineres frigoríficos, tanques e nem partes e peças para os respectivos reparos. E, de um modo geral, tais reparos são urgentes, sobretudo quando estão e vão permanecer nos navios mercantes em viagem pelo País. Dessa forma há necessidade de manter um estoque mínimo de peças para os reparos mais comuns e urgentes”. ■

Novos Associados

- ANTF - Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (www.antf.org.br);
- Caravella Comércio, Locação e Montagem Ltda (www.caravella.com.br); e
- Ecopátio (www.ecopatio.com.br).

Intermodal: Primeiro ano de Conferências

Junto aos estandes, o público pôde assistir à estreada Conferência JoC South América Logiport, promovida pelo Journal of Commerce, em conjunto com a CMP Brasil. A CBC participou através de seu Vice-Presidente, Washington Luiz P. Soares.

O tema do painel foi: "Concorrência em Santos - O maior porto do Brasil enfrenta uma forte concorrência. Como o estabelecimento das operações dos terminais pelos armadores de fora afetará a navegação regional no Brasil? Quão realistas são esses projetos? Santos consegue responder coletivamente a isto? A carga fluiria mais regularmente sob um sistema hub-and-feeder?"

Washington Soares dividiu a mesa com Paulo Protásio, Presidente da Associação Nacional de Usuários de Transporte de Carga; José di Bella Filho, Presidente do Porto de Santos; Fernando Bezerra, Presidente do Porto de Suape; Soren Jacobsen, Vice-presidente Regional de Administração, Terminais APM; Adalmir José de Souza, em substituição a Jorge Luiz de Mello, Presidente da Cia Docas do Rio de Janeiro.

Paulo Protásio na abertura da mesa, adverte que atualmente o porto do Rio de Janeiro atua de forma complementar ao de Santos, mas que com novos projetos e concorrência poderiam virar o jogo e, os cinco portos fluminenses, teriam o porto de Santos como complementar.

Protásio ainda teceu elogios à Secretaria Especial de Portos - SEP que, segundo ele, conseguiu reunir



investimentos de mais de um bilhão de reais, para área de dragagem. "Coisa que outros ministérios não conseguiram", argumenta.

Fernando Bezerra assegura que o Brasil estima um crescimento de 20% em importação e exportação. Ele afirma que "o Brasil deverá ter outras opções de porto", pois o porto de Santos não conseguirá responder a essa demanda. Desta forma, Bezerra enumera as qualidades e facilidade de Suape, enfatizando as sete bilhões de toneladas movimentadas em 2007, bem como o investimento de um bilhão e duzentos mil reais, até 2010, nas aéreas de acessos, dragagens e novos cais.

Washington Soares (foto) enfatiza que a questão da multimodalidade, neste painel dedicado à CBC, foi mencionada com intuito de ser uma proposta, a qual relata aos usuários e operadores portuários, que é possível ser produtivo sem investimentos portuários imediatos em infra-estrutura. Soares ainda informa que a CBC é representada por ele, através de sua participação no grupo de trabalho da ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres, em Brasília, para informar as adaptações ao CTMC - (Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas) os associados da Câmara, bem como o que está sendo feito ao perfil do operador logístico do OTM (Operador de Transporte Multimodal). Este, segundo Soares, "passará, oportunamente, a ser uma ferramenta estratégica para escoamento de cargas, e conseqüentemente, permeará entraves operacionais decorrentes da falta de capacidade estática de armazenagem, no recebimento de demanda emergentes, dos cinco corredores ferroviários, na movimentação das cargas nos Portos".

Em sua palestra, Washington ainda argumentou que a matriz do transporte nacional é de maioria rodoviária com 59%, contra apenas 29% da ferroviária. Soares utilizou dados de pesquisa realizada pelo Centro de Estudo em Logística - COPPEAD, como argumento para comprovar deficiência do transporte de cargas no Brasil, que representa hoje, a maior parcela dos custos logísticos das empresas.

O levantamento apresentou causas para essa deficiência, divididas em grupos: desbalanceamento da matriz de transportes; legislação e fiscalização inadequadas; deficiência da infra-estrutura de apoio e a insegurança nas vias. Os grupos, por sua vez, têm causas secundárias listadas na tabela.

Concluindo Washington apontou algumas medidas, que poderiam fomentar a melhoria do setor de transporte de cargas, como:

- Compatibilizar os horários dos trens expressos entre as próprias concessionárias ferroviárias;
- Aumentar a produtividade dos terminais portuários no serviço de carga e descarga de vagões;
- Estabelecer estratégias de produtividade operacional de acordo com o modal e a legislação aduaneira;
- Estimular investimentos em reforma e compra de vagões e locomotivas, para o segmento de carga containerizada;
- Negociar e flexibilizar horários para passagem de trem de carga em trecho da CPTM;
- Fomentar a prática da Multimodalidade para melhor flexibilidade operacional no Porto;
- Reduzir o custo logístico das taxas portuárias aplicadas ao modal ferroviário através do Multimodal. ■

Causas primárias	Desbalanceamento da matriz de transportes	Legislação e fiscalização inadequadas	Deficiência da infra-estrutura de apoio	Insegurança nas vias
	Baixo preço dos fretes rodoviários	Regulamentação do transporte	Bases de dados do Setor de Transportes	Roubo de cargas
Principais causas secundárias	Poucas alternativas ao modal Rodoviário	Legislação Tributária e Incentivos fiscais	Tecnologia de informação	Manutenção das vias
	Barreiras para a intermodalidade	Fiscalizações ineficientes	Terminais multimodais	
	Priorização do modal rodoviário pelo governo	Burocracia		

expediente

CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES,
TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL

Rua Visconde de Inhaúma, 134 - Sala 833

CEP: 20091-000 Rio de Janeiro - RJ

Tels.: (21) 2263-1645 e 2233-2333

Tel/fax: (21) 2233-9258

E-mail: cbcdiretoria@cbccontainer.org.br

Site: <http://www.cbccontainer.org.br>

DIRETORIA GERAL

Presidente: **Silvio Vasco Campos Jorge** ■ Vice-presidente de Contêiner: **Carlos Oswaldo Bezerra de Miranda** ■ Vice-presidente de Transporte Ferroviário: **Washington Luiz Pereira Soares** ■ Vice-presidente de Transporte Multimodal: **Aluisio de Souza Sobreira** ■ Diretor Executivo: **Cláudio Luiz de Viveiros** ■ Diretor de Planejamento: **Jorge Antonio de Almeida** ■ Diretor de Desenvolvimento: **Ian Gordon Petersen** ■ Diretor Institucional: **José Nicola Benedetti**

DIRETORIAS REGIONAIS

Diretor da Região Sudeste: **André Machado de Oliveira** ■ Diretor da Região Norte: **Luiz Edgard G. Ferreira** ■ Diretor da Região Nordeste: **Manoel Carvalho Ferreira da Silva Jr** ■ Diretor do Estado de São Paulo: **Jorge Coelho**

CONSELHO FISCAL

Presidente: **Paulo Treu** ■ Membro Efetivo: **Luiz Henrique de V. Carneiro** ■ Membro Efetivo: **Washington Perissini** ■ Membro Suplente: **José Roberto Tavares da Silva** ■ Membro Suplente: **José Maria Joventino da Silva** ■ Membro Suplente: **Adriana Murta**

CBC Notícias é uma publicação da editora Vela e Meio Ambiente Ltda para a Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC.

COORDENAÇÃO EDITORIAL

Alex Rotmeister

JORNALISTA RESPONSÁVEL

Andréia Paim - MTB 27819/RJ

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

Editora Vela e Meio Ambiente LTDA

TIRAGEM: 1.000 EXEMPLARES

Editora Vela e Meio Ambiente LTDA
Avenida Beira Mar, 406/1203 - Castelo
Rio de Janeiro - RJ - CEP: 20021-900

www.velejar.com



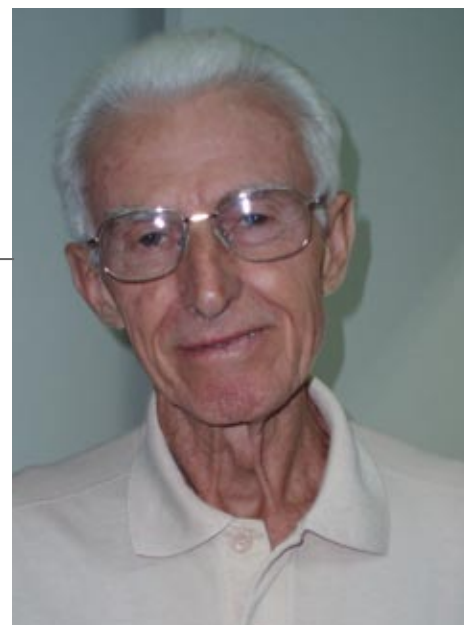
Transporte Ferroviário de Cargas

No Brasil, a exemplo do que ocorre na maior parte dos países, o transporte ferroviário de cargas está concentrado em um grupo cada vez menor de produtos de grandes usuários, com predominância das cargas a granel.

Apenas três operadoras respondem por mais de 80% das cargas movimentadas sobre trilhos: na Estrada de Ferro Carajás o minério representa mais de 90%; na MRS Logística fica em torno de 85%; e na Vitória a Minas é da ordem de 80%. Como o transporte hidroviário pouco transporta, conclui-se que os produtos industrializados são movimentados quase que exclusivamente por caminhões apesar do mau estado de conservação da nossa malha rodoviária, como mostram as pesquisas anuais da Confederação Nacional do Transporte - CNT.

Para conquistar parte desse promissor mercado, algumas concessionárias criaram trens expressos de contêineres. Porém faz-se necessário eliminar os vários gargalos existentes na malha ferroviária para aumentar a distância média de transporte e a velocidade dos trens. Mas o governo parece não estar preocupado com essa situação preferindo dar prioridade à construção de novas linhas férreas de viabilidade duvidosa.

Para o Diretor-Executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), "apesar do expressivo volume de investimentos anunciados no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e da ênfase às obras de infra-estrutura e logística,



não estão previstas soluções para uma série de gargalos físicos e operacionais que prejudicam seriamente o desempenho do transporte ferroviário de cargas em nosso País. É o caso das 2.611 críticas passagens de nível, diagnosticadas em 2007. Outros gargalos que precisam ser eliminados com urgência e que também não considerados no PAC são as 434 invasões da faixa de domínio das ferrovias". Apesar de todas essas dificuldades, o presidente da ANTF comemora o crescimento do transporte de contêineres por ferrovia que, de 3.459 TEU (contêineres de 20 pés) em 1997, passou para 220.050 TEU em 2007, e poderá chegar a 235mil TEU este ano. ■

René F. Schoppa
Assessor da CBC

