

CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES, TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL



Silvio Campos

Palavra do Presidente

Contêiner – 50 Anos.

- Hoje, já podemos incluir o Contêiner entre as grandes invenções do mundo. Pois, decorrido mais de 50 anos, esta caixinha mágica revolucionou o transporte mundial, não se admitindo mais o transporte de qualquer mercadoria sem ser em contêiner, exceto os granéis sólidos e líquidos. Prova disto são as cargas frigoríficas que praticamente migraram totalmente para os contêineres reefer.

Outro segmento que está aumentando significativamente o seu uso são as cargas líquidas especiais.

O Contêiner possui hoje mais regalias do que as imunidades diplomáticas para entrar e sair em praticamente todas as partes do mundo, inclusive no Brasil, sem nenhum controle por parte do Estado. Toda a legislação do contêiner foi desenvolvida pela CBC – Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal, para o desenvolvimento do comércio exterior, com uma economia estimada de 50 milhões de dólares/ano, desde a edição da Lei 9.611/98, que tornou livre a entrada e saída do contêiner estrangeiro dentro do território nacional.

Quando falamos no Contêiner, não podemos pensar somente no que foi investido na sua fabricação em si, mas no que já temos investidos em navios (o último para 11.000 - onze mil contêineres) e nas instalações em terra (portos, carretas, ferrovias, terminais, etc.).

Finalizando, imagino que para desbançar a “Era Contêiner”, só imaginando as cargas cruzando os vários continentes via espacial.

De que maneira? Não sei...

O Presidente da “Câmara Brasileira de Cargas Espaciais - CBCE” responderá a essa pergunta...

Silvio Vasco Campos Jorge
Presidente

CBC inicia pesquisa técnica

A Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC iniciou no mês de março/07 uma pesquisa técnica, inédita no Porto de Santos, que buscará obter informações “in-loco” sobre os principais investimentos dos terminais portuários em novos sistemas operacionais, equipamentos e melhorias que propiciaram o aumento de produtividade no setor de carga/descarga de vagões de contêineres e que colaboraram no crescimento de cargas, divulgados pelas concessionárias ferroviárias em 2006.

Segundo o Diretor Técnico de Transporte Ferroviário de Cargas da CBC, **Washington Luiz Pereira Soares**, devido à complexidade do assunto, a pesquisa será aplicada à princípio em Santos e, depois de se analisar os resultados obtidos na região, será feito um “benchmarking” da idéia para levá-la a outros portos: “Queremos levar esta pesquisa para outros portos do Brasil, como Rio de Janeiro, Sepetiba, Vitória e Paranaguá, respeitando as características de cada um deles”.

A pesquisa técnica trata-se de um questionário homogêneo, relacionando uma pontuação por parte do colaborador (terminais de contêineres), onde este relacionará o próprio grau de interesse em perguntas sobre recursos próprios para a implementação de medidas ou intenções administrativas, voltadas à busca de produtividade do setor ferroviário. “Queremos levantar dados sobre os investimentos já realizados ou a se realizar na área segregada para este fim; implementação de treinamento de pessoal para especialização do setor; e benfeitorias ou adaptação de infra-estrutura ferroviária existente nas áreas arrendadas”, explica Soares.

A pesquisa irá levantar também informações sobre: a disponibilidade de equipamento para transbordo, de forma dedicada ou disponível, junto às linhas férreas adjacentes ao terminal portuário; segurança de patrimônio, principal “modus operandi”, para elaboração de documentação; mobilidade das áreas de fiscalização em áreas segregadas; acessibilidade de manobras na gestão operacional de solicitação por parte do operador portuário; agilidade de informações pertinentes aos serviços portuários prestados pelo colaborador às concessionárias ferroviárias e usuários, entre outros dados.

O objetivo da CBC com esta pesquisa técnica é fomentar oportunamente uma discussão em fórum técnico e especializado com a participação de representantes das concessionárias ferroviárias, terminais portuários e agentes do setor, para analisar a importância dos serviços prestados pelos operadores portuários, no desenvolvimento do setor ferroviário. “Sempre será de fundamental importância a participação efetiva do setor portuário no segmento ferroviário, para que haja o esperado aumento da participação do modal ferroviário na matriz de transporte nacional.

Entre os terminais privados que já foram contatados e serão colaboradores na pesquisa, que será realizada no Porto de Santos, está a Santos Brasil, o Tecondi, a Libra e Localfrio.

Baixada Santista nos trilhos

Vimos registrar e parabenizar a iniciativa de tão importante Assembléia realizada em 16/05/07 (Audiência Pública sobre VTL - Câmara Municipal de Santos), que à exemplo de outras cidades dos Estados de Minas Gerais e Pernambuco estão imbuídas em apoiar tal projeto de cunho social e humano, de forma justa e perfeita. Em nome da CBC - Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal, órgão representante dos interesses de mais de 40 (quarenta) usuários do modal ferroviário.

Certamente, entendemos que a cidade de Santos sairá na frente por não estar declinando à resistência das demais prefeituras que esquecem a importância da estética urbana no Turismo local e, acabam optando em implementar um corredor de ônibus - como solução mais prática para o transporte metropolitano de passageiros - o que é um contra-senso econômico e de responsabilidade social ao meio ambiente de âmbito nacional.

Com plena consciência desta necessidade, a CBC para corroborar com tal iniciativa, no aspecto técnico, vem acompanhando uma disputa particular que impede a utilização da ferrovia entre as duas cidades para a circulação de pessoas.

Trata-se de um processo que foi arbitrado pela ANTT, o qual, na sentença deferida por esta Agência, sentença as concessionárias ferroviárias ALL e MRS na providência da construção de uma nova linha férrea para transporte de cargas em direção ao porto, no trajeto Cubatão (Perequê) Santos (Valongo), para segregar o transporte de cargas do mesmo trajeto de passageiros.

Esse impasse quando solucionado será de fundamental importância para que haja durabilidade do investimento na futura infra-estrutura do VLT: segurança das pessoas. Pois, não será necessário mais a utilização simultânea deste mesmo corredor ferroviário pelo operador ferroviário que, hoje, cruza a cidade quando há o transporte de cargas, principalmente em época de safras.

Entretanto, o entrave técnico das concessionárias ferroviárias ainda não está resolvido junto à ANTT e necessita atenção pró-ativa dos políticos da região, que estejam imbuídos em ostentar a bandeira do VLT na baixada, de forma pragmática. Por essa razão a CBC tem manifestado opiniões técnicas e acompanhado as soluções técnicas dos órgãos intervenientes sobre o assunto, em litígio das concessionárias ferroviárias, assunto de relevância para a viabilidade estratégica do VLT na região.

Todavia lembramos que, com a desativação do TIM - Trem Intra-Metropolitano da FEPASA, em 1999, foi suprimido, também, o desejo de 12.000 passageiros diários que utilizavam esta modalidade na baixada santista. Na ocasião, como cidadãos, aceitamos de forma tácita tal situação e o resultado imediato para o povo foi, a princípio, o aumento do custo do vale-transporte das empresas que migraram automaticamente para o transporte rodoviário de passageiros. Conseqüentemente, a segurança das pessoas ficou em jogo com o deslocamento de forma descentralizada a diversos "pontos" de ônibus para o devido transporte.

Por fim, restou aos usuários absorver o custo adicional, que de forma inerente a transição, foi acatada pelos usuários (passageiros) dos serviços públicos desativados pela antiga FEPASA - o que para o usuário representou um adicional de 25% a 30%, no item despesas com o transporte público. Custo analisado após a migração dos usuários do sistema ferroviário para o sistema rodoviário de transporte público, em questão.

Washington Luiz Pereira Soares

Diretor Técnico do Transporte Ferroviário de Cargas da CBC

Trens de alta velocidade

No dia 3 de abril p.passado um trem francês, fabricado pela Alstom, quebrou o recorde mundial de velocidade, numa linha convencional entre Paris e Estraburgo. O trem atingiu a velocidade de 574,7 quilômetros por hora, superando seu próprio recorde anterior que era de 515,3 km/h. Enquanto isso, no Brasil alguns projetos de trens de alta velocidade: Rio - São Paulo e São Paulo - Campinas, não conseguem sair do papel devido aos elevados custos de implantação.

Durante recente visita ao Brasil, do primeiro ministro Romano Prodi, a empresa italiana Impregilo assinou com a Odebrecht, um acordo de intenções para estudar a participação no projeto.

Ferrovia Norte-Sul avança

Com suas obras foram iniciadas em 1987, no governo Sarney, a partir de Açailândia entroncamento com a Estrada de Ferro Carajás. No final dos anos 80 os trilhos chegaram a Estreito, cobrindo um percurso de 95 quilômetros em território maranhense. No governo de FHC foi inaugurado o trecho de 120 quilômetros Estreito - Imperatriz, também no Maranhão e com a conclusão da ponte sobre o rio Tocantins os trilhos chegaram a Aguiarnópolis (TO). No governo Lula as obras foram aceleradas e no dia 18 de maio o presidente inaugurou o trecho de 150 quilômetros até Araguaína (TO).

O traçado inicial da Ferrovia Norte-Sul previa a construção de 1.550 km de trilhos, cortando os Estados do Maranhão, Tocantins e Goiás. Posteriormente, foi incorporado o trecho Açailândia-Belém. A ferrovia terá, quando concluída, 1.980 km de extensão. A obra foi projetada para promover a integração nacional, minimizando custos de transporte de longa distância e interligando as regiões Norte e Nordeste às do Sul e Sudeste.

Para o presidente da Valec, a integração ferroviária das regiões brasileiras será o grande agente uniformizador do crescimento auto-sustentável do País. Ela possibilitará a ocupação econômica e social do Cerrado brasileiro - com uma área de aproximadamente 1,8 milhão de km, correspondendo a 21,84% da área territorial do País.

Foram investidos na construção do trecho, inaugurado pelo presidente Lula, R\$458 milhões. O presidente da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S/A. - empresa responsável pela construção -, aguarda a liberação de verba para a construção de 132 km, dos quais 226 km que deverão ser concluídos no próximo ano.

O trecho tocantinense a ser inaugurado permitirá o transporte de grãos e farelos, fertilizantes e adubos, óleo e soja, álcool, derivados de petróleo, açúcar, algodão e cimento.

Metrô Rio

Pelo terceiro ano consecutivo, a Opportrans Concessionária S/A., operadora do Metrô Rio, apresentou lucro líquido. Em 2006 o lucro foi 107% superior ao do ano anterior.

A Companhia, além de aumentar os investimentos, contribuiu com R\$ 72 milhões em impostos. Devido à sua excelência gerencial, o Metrô Rio é, talvez, o único do mundo a apresentar superávit operacional.

Se tivesse um maior número de composições, que lhe propiciaria reduzir o intervalo entre trens, os resultados seriam ainda melhores.

Porto de Santos, continuará na vanguarda

Santos detém o maior complexo portuário da América Latina e vem quebrando sucessivos recordes de movimentação de cargas, sobretudo graneis e contêineres.

Responsável por mais de 26% do comércio exterior brasileiro, o Porto de Santos se prepara para receber novos e importantes investimentos com recursos de grandes grupos empresariais. Três novos terminais a serem implantados merecem destaque, pois contribuirão para que o porto continue crescendo a taxas elevadas.

O primeiro terminal é do Grupo Coimex, e será instalado ao lado da Ilha de Barnabé. Trata-se do Terminal Embraport, que custará US\$ 400 milhões e terá capacidade para movimentar por ano cerca de 1,2 milhão de contêineres e 2 milhões de metros cúbicos de álcool - a nova febre do mercado mundial.

A obra também inclui a construção de armazéns cobertos, pátio ferroviário e estacionamento para carretas, numa área de 803 mil metros quadrados. Segundo a trading, o empreendimento elevará a capacidade instalada do Porto de Santos em até 10% e deverá durar cerca de sete anos para ser concluído.

O segundo caberá a um conglomerado de empresas nacionais e estrangeiras - a Brasil Terminais, que aproveitará a área do antigo lixão da Alemoa. O novo terminal contará com dois berços de atracação e movimentará, predominantemente, contêineres e graneis líquidos. O grupo deverá investir mais de R\$ 700 milhões, em grande parte para recuperação ambiental da área.

A Alemoa também contará com mais dois berços de atracação numa área já em operação. Os investimentos caberão as empresas que integram a Associação Brasileira de Terminais Portuários - ABTP e devem somar cerca de US\$ 20 milhões.

O terceiro terminal, em estudos preliminares pela MRS Logística, é o de Valongo (Teval), que ocupará uma área de 300 mil metros quadrados. Trata-se de um investimento estimado em R\$ 400 milhões a ser construído em duas etapas, sendo que a primeira poderá entrar em operação ainda este ano. Quando estiver em operação plena o Teval poderá movimentar 600 TEU's/ano. Esse terminal poderá representar um expressivo aumento de participação no transporte de contêiner por ferrovia, atualmente estimada em apenas 4%.

Rio Grande: porto registra movimentação recorde de contêineres no bimestre



O primeiro bimestre de 2007 registrou a maior movimentação de contêineres já obtida neste período na história do porto do Rio Grande (RS). Ao todo foram movimentados 95.890 TEU - 9,92% a mais do que em igual período do ano anterior.

O Porto Novo, conhecido como cais público, destacou-se pelo crescimento de 255,3%, com 3.923 TEU. Já o Terminal de Contêineres de Rio Grande (Tecon) movimentou 91.967 TEU - crescimento de 6,7% no bimestre. Até então, 2005 detinha o recorde tendo movimentado no primeiro bimestre 94.559 TEU.

Tanto as importações como as exportações de contêineres registraram crescimento. As exportações tiveram incremento de 10,1%. Já as importações obtiveram uma movimentação maior, com índice positivo de 53,9%. Também registrou elevação as operações de contêineres vazios - com volume 15,8% maior do que no primeiro bimestre de 2006.

No entanto, a movimentação de contêineres cheios teve pequena queda de 0,27%. O mês de janeiro foi o que teve o maior volume chegando a 50.556 TEU (8,1%). Com 11,9% de incremento, o mês de fevereiro registrou 45.334 TEU.

Entre as cargas que registraram crescimentos estão a maçã (27,7%), o arroz (23,45%), a resina (4,95%); o frango congelado (1,2%); e o fumo (0,5%).

O mês de março já registra alta em comparação com o mesmo período do ano anterior. A expectativa é que este ano haja um incremento na movimentação que ultrapasse o volume recorde obtido em 2005, quando o porto registrou 675.516 TEU.

Xangai: porto deve assumir liderança mundial em termos de movimentação

Xangai (China) está a caminho de superar Cingapura como maior porto do mundo em gestão de carga em 2008, com um aumento de 21% em sua atividade durante o mês de maio, revelou na semana passada o jornal South China Morning Post.

O maior porto chinês, que ultrapassou Hong Kong em abril, administrou, só em maio, 2,21 milhões de TEU. Por enquanto, Xangai é o segundo maior porto do mundo em movimentação de contêineres. Além disso, está em primeiro lugar em volume de cargas, com 303 milhões de toneladas em 2006.

Xangai registrou durante o primeiro trimestre deste ano um movimento de 5,88 milhões de TEU, 28% a mais que no ano passado. "O porto deve superar Cingapura no ano que vem", já que seu volume de carga aumentará 15%, até 25 milhões de TEUs ao fim de 2007, afirmou Wang Qingwei, secretário da mesa de diretores do Grupo Portuário Internacional de Xangai (SIPG, em inglês). (Informações Gazeta Mercantil)

Le Havre

Com 220 mil TEU, o tráfego do mês de abril no porto de Le Havre (França) cresceu 25% em relação a abril de 2006 e confirma movimentação superior a 200 mil TEU mensais registrada desde o início de 2007.

Foram movimentados 829 mil TEUs durante os quatro primeiros meses do ano, 26,6%. As escalas (2.133) também aumentaram 7,3%.

O frete total do porto no período aumenta quase 3% em relação aos quatro primeiros meses de 2006, para alcançar 25,4 milhões toneladas.



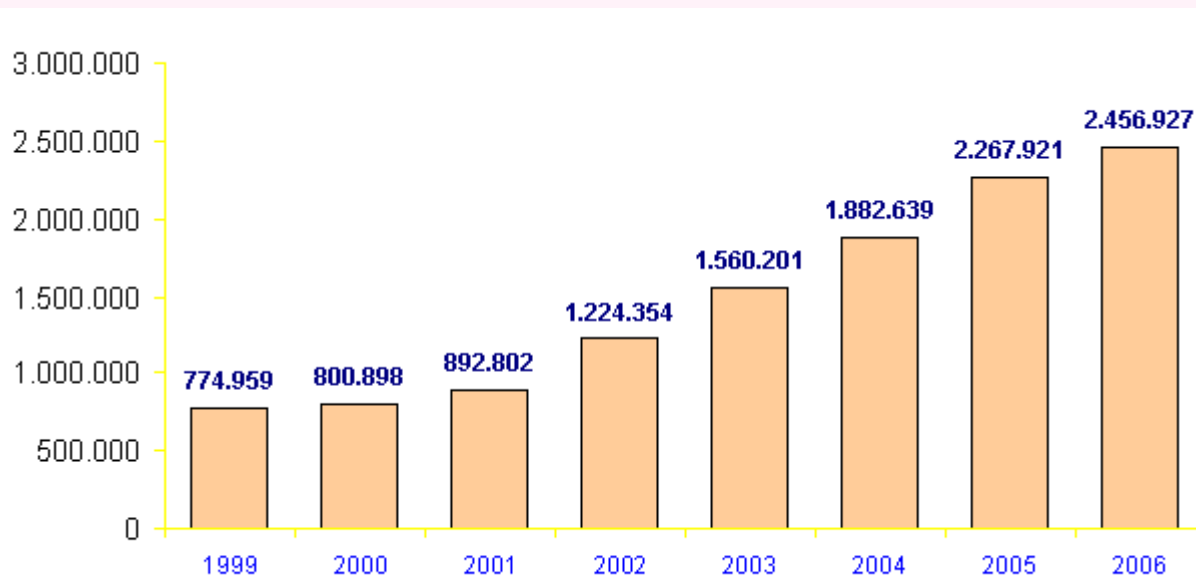
Movimentação de Contêineres no Brasil

TEU

Portos	Ano de 2004	Ano de 2005	Ano de 2006
SANTOS-SP	1.910.532	2.267.921	2.456.927
RIO GRANDE-RS	617.808	675.516	664.126
ITAJAÍ-SC	564.012	696.108	607.936
PARANAGUÁ-PR	377.125	461.844	487.724
RIO DE JANEIRO-RJ	344.487	325.380	399.597
S. F. DO SUL-SC	273.787	290.440	300.281
VITÓRIA-ES	187.385	238.645	283.383
SEPETIBA-RJ	133.885	187.402	256.924
SALVADOR-BA	191.626	241.109	225.682
SUAPE-PE	139.221	179.108	196.296
PECÉM	79.114	107.954	113.140
MANAUS-AM	108.167	77.806	79.559
FORTALEZA-CE	80.253	64.845	78.117
BELÉM-PA	34.553	47.300	54.008
VILA DO CONDE-PA	14.330	34.136	34.845
PORTO ALEGRE/SANTA CLARA	20.157	18.790	20.627
IMBITUBA-SC	5.850	17.331	19.520
MACEIÓ-AL	7.130	8.308	7.484
NATAL-RN	4.250	5.018	3.888
SANTANA-AP	250	17.331	189
RECIFE-PE	10.657	0	0
TUBARÃO-ES	444	0	0
ILHÉUS-BA	206	0	0
Total	5.105.229	5.962.292	6.290.253

Movimentação de Contêineres no Porto de Santos

TEU



Câmara aprova medida referente à Rede Ferroviária Federal

O plenário da Câmara dos Deputados aprovou, no último dia 29 de março, a terceira medida provisória do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC. A MP nº 353 criando 157 cargos comissionados que terão a missão de administrar todos os bens, pagamentos de obrigações e processos da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Além disso, transfere ao governo federal a responsabilidade por todos os bens da empresa a ser liquidada e os 41 mil processos judiciais da qual a rede é parte.

A MP nº 353 foi a campeã de emendas feitas a todas as medidas provisórias do PAC. Isso por que o texto dá um destino aos 428 funcionários remanescentes da RFFSA. “Todos serão funcionários da Valec. Mas, por ora, ficarão cedidos ao processo de inventariação”, disse o relator Jaime Martins (PR-MG).

Esses servidores se juntarão aos 157 contratados sem concurso público pela medida provisória. Os novos contratados serão emprestados ao Ministério do Planejamento – que terá 71 mil imóveis – e à Advocacia Geral da União – que terá de gerir 41 mil processos judiciais.

“Essa MP é muito importante. O governo já gastou bilhões com esse processo de liquidação. Todos esses processos judiciais estão, hoje, nas mãos de escritórios particulares, o que cria um custo enorme”, diz Martins.

Na terça-feira, o plenário já havia aprovado na MP nº 346, que também tratava da RFFSA. Esse texto destinava R\$ 452,2 milhões para o pagamento dos encargos decorrentes do processo de extinção da rede. O processo de liquidação da empresa se arrasta desde 1999 e o prejuízo acumulado pela empresa até 2006 era de R\$ 17,6 bilhões.

DADOS BIOGRÁFICOS SOBRE A VIDA DO ENGENHEIRO ILDO BERTUCCI

(*08.10.1933 / †16.04.2007)



Nascido aos oito dias de outubro de 1933, na cidade Gastiglione, província de Lucca - Itália, Ildo Bertucci e sua família migraram para o Brasil, em 06 de julho de 1935. Filho de Bruno Bertucci e Giuseppina Guidi, fixaram residência à Rua Jesuíno de Brito, nº 34 - Freguesia do “O”, na cidade de São Paulo. Seu pai, como legítimo italiano, instalou no local a Pizzaria Bruno, considerada a primeira no ramo e logo se tornou famosa com destaque, tendo seu pai recebido medalha de ouro com “Honra ao Mérito”, do Governo Italiano. Recentemente, em uma pesquisa publicada na cidade de São Paulo, foi eleita como a melhor pizza da Cidade.

O estudante Ildo, sempre ajudou o pai. Foi naturalizado brasileiro em 23 de dezembro de 1957. Após os cursos colegiais e preparatórios, ingressou na Faculdade Mackensie de Engenharia, onde se graduou em Engenheiro Civil em 1957. Casou com D. Neuza em 25 de julho de 1964 e da união nasceram dois filhos: Rosana, em 13 de outubro de 1968 e Ricardo, em 25 de setembro de 1965, dos quais respectivamente vieram os netos: Maria de 4 anos e Bruno de 8 anos.

Seu primeiro emprego, como engenheiro, foi na Companhia Brasileira de Sinalização - CBS, que perdurou até seu ingresso na Estrada de Ferro Santos - Jundiaí (RFFSA), onde exerceu vários cargos nas áreas de sinalização, operação e comercial. Por sua competência e capacidade de trabalho logo se destacou, sendo designado para cargos de chefia na Administração Superior, com participação em Comissões e Grupos de Trabalhos Especializados.

Com o advento dos Sistemas Regionais da RFFSA, Ildo ocupou, respectivamente, a Superintendência Adjunta Comercial, em 1980, e a Chefia da Divisão Operacional de Santos, em 1982. Criada a CBTU e, consequentemente, a Superintendência de Transportes Urbanos de São Paulo, a STU, foi designado Superintendente-Adjunto de Operações.

Em 15 de outubro de 1986 obteve a Aposentadoria Especial, no entanto, não parou de trabalhar. Além de coordenar a Pizzaria Bruno e sua filial instalada na Rua Turiassu, com o apoio de seu filho Ricardo, ainda prestava Assessoria Técnica à CONEQUIP – Transportes e Movimentação de Car-

gas, representando-a junto a CBTF – Câmara Brasileira de Transporte Ferroviário, hoje CBC – Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal, com sede no Rio, onde exerceu, respectivamente, os cargos de Presidente e Vice-Presidente de Transporte Ferroviário.

Era um desportista emérito e aficionado, que sabia de cor as escalões de seleção brasileira de todos os tempos, inclusive dos principais clubes de São Paulo e do Rio de Janeiro, além de Palmeirense de primeira linha.

No Nacional Atlético Clube, de origem Ferroviária, desde os tempos dos ingleses. na administração do Dr. Moacyr Boscadin, já falecido, seu amigo leal e fraterno, foi Vice-Presidente durante dezoito anos seguidos, cujos trabalhos desenvolvidos no soergimento do Clube resultaram em benfeitorias nas áreas sócio-esportivas, que estão lá perpetuadas.

Em 1960, um grupo de ferroviários que hoje, na sua maioria, estão aposentados como ele, criaram na Regional do Clube Nacional, no subúrbio da Lapa, às quartas-feiras, uma “pelada” seguida de uma farta ceia preparada pelos orgulhosos cozinheiros do grupo e regada por cerveja gelada. Em 1964, Ildo não teve dificuldade de incorporar ao grupo, dada a sua alegria, companheirismo e lealdade. Logo se tornou figura de destaque cuja presença era quase obrigatória e, para ele, um compromisso sagrado.

Sempre alegre e extrovertido, de bem com a vida, trazia sempre uma notícia e novas piadas para contar em suas vindas ao Rio. Sua máxima: “Vou para o livro dos Guinnes por não usar celular e nem computador”.

Infelizmente uma grave doença o surpreendeu; a ele e a todos nós, ao saber na última quarta-feira de cinzas, quando Ildo iniciava a quaresma com abstinência de bebidas alcoólicas.

Internado no Hospital Santa Catarina, em São Paulo, com problemas pulmonares que o levaram, após 50 dias de luta pela vida, a falecer em 16 de abril de 2007.

Seus familiares e nós, seus amigos, sabemos que foi uma perda e uma lacuna irreparável e insubstituível, restando à lembrança da alegria, do prazer de viver, a amizade e tudo o mais que ele nos legou.

Que sua alma seja recebida na áurea celestial, como bem merecida.