

CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊNERES, TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL

Ferroanel de São Paulo

O aumento de capacidade do sistema ferroviário nacional passa, necessariamente, por dois conjuntos de projetos: o primeiro, e mais urgente, é a eliminação dos gargalos na malha em operação, enquanto o segundo trata da expansão da malha para atender a demanda das novas fronteiras agrícolas e de extração mineral. No primeiro grupo, ressalta a importância do Anel Ferroviário de São Paulo – o Ferroanel, cujo primeiro projeto foi elaborado nos anos 1960/70. O único trecho construído naquela época liga a estação de Suzano a Rio Grande da Serra e teve por objetivo atender ao fluxo pesado de minério de ferro das minas do Paraopeba (MG) para a Companhia Siderúrgica Paulista (Cosipa), na Baixada Santista, evitando que as composições de minério passassem pelo centro de São Paulo, inclusive pela Estação da Luz. Os demais trechos ficaram no papel devido ao elevado custo das desapropriações e à falta de vontade política. Mais tarde, dentro do projeto do Corredor Uberaba – Santos, a Fepasa construiu uma nova linha entre Boa Vista e Mairinque, em bitola mista (1,60m e 1,00m) e duplicou o trecho da serra, também com bitola mista, permitindo que os trens pudessem acessar o Porto de Santos sem ter que passar pelo trecho congestionado do sistema cremalheira – aderência da antiga E.F. Santos a Jundiaí. Cabe ressaltar que a bitola mista dá acesso à margem esquerda enquanto na margem direita do estuário o único acesso livre é em bitola larga a partir de Perequê. Já que na linha da antiga E.F. Sorocabana há inúmeras passagens de nível que praticamente inviabilizam a circulação de trens destinados ao pátio Santos/Estuário. Portanto, os trechos Suzano – Rio Grande da Serra e Mairinque – Evangelista de Souza fazem parte do Ferroanel e já estão em operação. Falta construir os trechos Norte e Sul cujos projetos se acham em elaboração pelo BNDES e quando implantados as linhas de trens de carga e de passageiros ficarão inteiramente segregadas. Em sua concepção atual, o traçado do tramo Norte do Ferroanel, partiria do pátio de Engenheiro Manoel Feio ou Itaquaquetuba passando pelos municípios de Guarulhos, Mairiporã, Nazaré Paulista e Atibaia, até atingir o município de Campo Limpo Paulista, da antiga E.F. Santos a Jundiaí. O projeto do tramo Sul conecta Evangelista de Souza a Rio Grande da Serra.

O Ferroanel solucionará conflitos decorrentes do compartilhamento de vias pelos tráfegos de passageiros e de cargas na região centro-leste do estado de São Paulo, e facilitará o escoamento de cargas para os portos de Santos e Guaíba (Sepatiba).

Na área de influência do projeto se encontram os principais pólos de produção e consumo do país, onde circulam mais de 60% do Produto Interno Bruto e se concentram mais de 20% da população brasileira.

Ambos os tramos do Ferroanel (Norte e Sul) deverão ser implantados em áreas onde existem importantes mananciais hídricos que abastecem São Paulo.

Por isso a MRS conseguiu no dia 29 de novembro, a autorização da Secretaria de Meio Ambiente de São Paulo para dar a entrada no processo de elaboração do EIA-RIMA (Estudo de Impacto Ambiental-Relatório de Impacto Ambiental) do Ferroanel. Atualmente, a MRS compartilha as linhas “E” e “F” da CPTM com os trens de passageiros, sobrecarregando o sistema. A operadora tem 180 dias para apresentar o Relatório de Impacto Ambiental.

A construção do Ferroanel é inadiável tendo em vista o crescimento explosivo do transportes de passageiros na malha da CPTM.

Por estar a CPTM vinculada, como o Metrô, a Secretaria de Transportes Metropolitanos, do governo do estado, os transportes sobre trilhos vêm operando de forma integrada, operacional e tarifariamente. Com isso o número de passageiros nos trens da CPTM não para de crescer. Assim sendo, é inadiável a segregação das linhas de cargas e de passageiros já que ambos os sistemas enfrentam uma pressão de demanda devido aos congestionamentos de trânsito (passageiros) e o aumento das exportações (cargas).

O transporte diário de passageiros nas linhas da CPTM saltou de 800 mil em 1992, quando a empresa foi criada, para 1,5 milhão em 2005 e poderá estar transportando em 2010, cerca de 3,0 milhões de passageiros nos dias úteis.

Outra razão para a construção do Ferroanel é o crescimento contínuo das movimentações de cargas pelo Porto de Santos, que responde por 41% dos contêineres movimentados no Brasil, superando a soma dos seis portos que vêm logo a seguir. Esse crescimento ocorreu quando muitos especialistas afirmavam que o Porto de Santos já estava saturado.

O principal porto da América do Sul, por força de sua localização privilegiada, próximo à região mais industrializada do país, vem quebrando sucessivos recordes de movimentação de cargas, tanto de exportação, como de importação. Nos últimos dez anos o volume de cargas mais do que duplicou alcançando a marca de 75,5 milhões de toneladas movimentadas em 2006 graças, sobretudo, aos grãos agrícolas produzidos nas regiões Centro-Oeste, açúcar e contêineres com manufaturados e semimanufaturados do comércio exterior brasileiro. Com isso, a balança comercial registra saldos positivos bastante expressivos, sobretudo a partir de 2003.

Para atender a demanda futura, o Porto de Santos está ampliando sua capacidade de armazenagem de grãos, fertilizantes e açúcar a granel, enquanto os empresários privados investem pesado para ampliar a capacidade dos terminais de contêineres nas áreas do cais e retroportuária, em ambas as margens (direita e esquerda).

Cabe destacar a construção do Terminal de Graneis de Guarujá (TGG) e o Terminal Marítimo de Guarujá Temag, ambos na margem esquerda do estuário.

O TGG foi criado pra receber grande parte da produção do Centro-Oeste, representando um aumento de quase 50% no volume total de soja e farelo de soja escoados anualmente pelo porto santista.

As obras têm previsão de entrar em operação já na safra agrícola de 2007 enquanto o Termag, já está em operação. Após a conclusão do complexo, a expectativa é que os dois terminais movimentem, juntos, cerca de 7 milhões de toneladas nos primeiros anos de atividade, volume que pode crescer gradativamente, até 10 milhões de toneladas por ano, dependendo da demanda de mercado pelo commodities agrícolas.

Uma vez concluídos os melhoramentos para armazenagem e manuseio de cargas no Porto, aprofundado o canal de navegação para 14/15 metros, e modernizada a malha ferroviária e a operação dos trens, Santos ficará carecendo de melhores acessos de linhas férreas, a começar pelo tramo Sul do Ferroanel.

Com poucos investimentos e como a reativação da segunda linha em bitola mista de acesso à margem direita (Perequê – Valongo) a capacidade de movimentação do porto poderá atingir o patamar de 100 milhões de toneladas/ano. Com a construção do tramo Sul do Ferroanel, a implantação de novos terminais, já planejados, e alguns em execução, como o TGG, o Embraport e o Barnabé – Bagres, um novo salto de movimentação certamente ocorrerá.

Com a construção da segunda linha, em bitola mista de acesso à margem direita do porto, poderá ser erradicado o trecho da antiga Sorocabana, entre São Vicente e Santos, onde existem mais de 30 passagens de nível, muitas das quais cortam importantes artérias da cidade de Santos.

Outra obra imprescindível é a duplicação do trecho de bitola mista Paratinga – Perequê (± 9 quilômetros), cuja faixa de domínio foi invadida e como tal exigirá o remanejamento dos moradores. Essa linha dá acesso às margens direita (bitola larga) e esquerda (bitola mista) do porto de Santos. Com a sua construção os trens provenientes da bitola estreita, poderão acessar à margem direita do porto, sem os inconvenientes da linha da ex-Sorocabana.

PARA CONCESSIONÁRIAS DE FERROVIAS, O PAC É BOM, MAS CHEGA TARDE

As concessionárias de ferrovias receberam com elogios o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que prevê investimento de R\$ 7,8 bilhões no setor até 2010, mas fizeram duas ressalvas: o plano chega tarde e não faz nenhuma menção a entraves como as invasões das faixas de domínio. Atualmente, segundo balanço da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), cerca de 200 mil famílias vivem à beira dos trilhos, em 824 focos de invasões, principalmente em cidades médias e grandes.

Há casos em que as locomotivas são obrigadas a reduzir sua velocidade para até 5 km/h, a fim de não comprometer a segurança dos moradores de invasões - em geral favelas ou comunidades muito carentes. Além disso, faltaram menções no PAC aos cruzamentos conhecidos no jargão do setor como "passagens de nível".

A ANTF contabiliza a existência de 12.400 passagens de nível espalhadas pelo país - transposições da linha férrea so-

bre alguma via rodoviária, de estradas a ruas menos movimentadas. Desse total, 134 são consideradas "críticas", com riscos maiores. Estima-se que é possível resolver tais gargalos em três anos, com investimentos de R\$ 800 milhões, mas o PAC não aborda a questão. A responsabilidade por essas intervenções não foi repassada às concessionárias e se mantém com a União.

O Diretor-Executivo da ANTF, Rodrigo Vilaça, pretende levar ao governo um pedido para que o dinheiro do FGTS possa ser usado no combate às invasões das faixas de domínio. Uma das medidas do PAC é a criação de um fundo de infra-estrutura a partir de recursos do FGTS. Para Vilaça, a utilização das verbas na retirada das invasões e construção de moradias populares significaria acertar dois alvos com um tiro só. "Resolveria, ao mesmo tempo, os problemas habitacionais e operacionais."

O ministro das Cidades, Márcio Fortes, não descarta essa hipótese, mas diz que o governo já tem realizado ações para superar os gargalos do setor. Em acordo com a MRS Logística, disse Fortes, o ministério está realocando famílias que invadiram a área dos trilhos da concessionária no acesso ao terminal de contêineres do porto do Rio de Janeiro. Em outra iniciativa, duas comunidades carentes estão recebendo novas moradias em Porto Alegre. Elas se instalaram nas proximidades da cabeceira da pista do Aeroporto Salgado Filho, que tem 2.300 metros de extensão e precisa ser estendida. Segundo o ministro, são cerca de 2.500 pessoas. Com a realocação, a pista ganhará mais 1.000 metros, com investimentos da Infraero.

O pacote de obras de infra-estrutura lançado pelo governo incluiu projetos há muito tempo esperados pelo setor. Além da Nova Transnordestina, cuja construção teve início no ano passado, prevê a extensão da Ferronorte até Rondonópolis (MT) e da Norte-Sul até Anápolis (GO). Outro projeto considerado fundamental é o Ferroanel de São Paulo - um trecho de 63 quilômetros para contornar a região central da cidade.

Vilaça diz que, se todos os empreendimentos ferroviários previstos no PAC realmente saírem do papel, o setor tem condições de aumentar, dos atuais 25%, para 29% ou até 30% a sua participação na matriz de transportes do país, ainda considerada baixíssima para padrões internacionais. Em 2007, as concessionárias devem investir R\$ 2,5 bilhões. Uma das preocupações da ANTF é com a medida provisória que extingue a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), terminando o processo de liquidação da antiga estatal.

(Fonte: valor Econômico/Daniel Rittner)

Novo Diretor da RioTrilhos



Bento Lima

O engenheiro Bento José de Lima é o novo Diretor de Engenharia da RioTrilhos, empresa estadual responsável pelos projetos e construção das linhas do metrô do Rio de Janeiro. Com larga experiência na área ferroviária, Bento foi consultor da Câmara Brasileira de Transporte Ferroviário - CBTF, que atualmente integra a Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC.

Gávea adquire parcela de 25% da Multiterminais

Após uma negociação relâmpago, o fundo Gávea Investment Fund, gerido pelo ex-presidente do Banco Central, Armínio Fraga, acaba de acertar a compra de 25% da Multiterminais, empresa que opera o terminal 2 (Tecon2) de contêineres do porto do Rio. A gestora adquiriu metade da participação de um dos ex-sócios fundadores da Multiterminais, Geraldo Sá. Na operação, Sá também vendeu os outros 25% de sua parcela para o já sócio, o grupo Fink, que passa a controlar a empresa com 75%.

Com a transação, cujo valor não foi revelado, a Gávea faz sua estréia nos investimentos no setor de infraestrutura e logística. “Já tínhamos feito pequenos aportes na fazenda de café e na BRA (empresa de aviação), mas este é o investimento de maior porte da carteira”, explica Fraga. “Nos interessamos por esse projeto, porque nos parece ter potencial dentro de um setor nobre, que tende a crescer”, completou ele. O fundo que fez o investimento tem estrutura ‘offshore’ e os cotistas são investidores estrangeiros.

O grupo Fink vem aumentando a participação em ativos de infra-estrutura portuários. Além de ser agora controladora da Multiterminais, a Fink também é co-controladora, junto com o Opportunity Fund, da Santos Brasil, operadora do maior terminal de contêineres da América do Sul, no porto de Santos.

Com receita líquida de R\$ 206 milhões registrado no ano passado, a Multiterminais atua na área de logística, que opera o terminal de contêineres 2 do porto do Rio (quinto maior do país), o terminal de veículos do porto (Multi-Car) e ainda três portos secos, no interior do Rio e de Minas Gerais. O Tecon 2 do porto fluminense, operado pela Multi-Rio (empresa da Multiterminais) movimentou em 2006 175 mil TEUs (medida equivalente a contêiner de 20 pés), 5,5% mais do que no ano anterior. Já o terminal da Multi-Car movimentou 160,5 mil veículos no comércio de exportação e importação, o que significou um aumento de 103% em relação à 2005.

Segundo Richard Klien, sócio da Fink e presidente do Conselho de Administração da Multiterminais, a prioridade agora é terminar as obras de infra-estrutura do terminal e investir na compra de novos equipamentos, além de continuar tentando resolver a questão dos gargalos. “O principal problema é a questão da pouca profundidade dos canais de acesso”, lembra Klien.

Para ele, o setor deve ter movimentações. “A tendência é a consolidação de um grande operador logístico nacional, já que no mundo todo funciona assim. Há grandes operadores internacionais de terminais portuários que dominam esse segmento. E, se não houver um grupo brasileiro liderando isso aqui, vai acabar sendo um estrangeiro”, diz. Por ora, a Multiterminais é uma Sociedade Anônima de capital fechado, mas a tendência natu-

ral é que se torne de capital aberto.

Na reorganização societária, Geraldo Sá, que também presidia a Multiterminais, será substituído nesse cargo por Thomas Klien. “O Geraldo é uma pessoa muito querida, fomos sócios 20 anos, fiz tudo que estava a meu alcance para que ele não saísse da sociedade, mas ele recebeu uma proposta de um fundo que desejava comprar 100% da empresa”, explica Richard Klien. “Pelas regras acordadas no contrato social, tivemos 30 dias para vender nossa participação ou exercer o direito de preferência e adquirir a parte dele. E para isso precisamos correr atrás de um investidor em recorde”, conta Klien, lembrando que o antigo sócio aceitou convite para continuar no conselho da Multiterminais.

Antes da conversa com o Gávea, Klien lembra que a Fink ofereceu primeiro o investimento à própria Santos Brasil, que declinou por não ter interesse em participações minoritárias. Ele explica que chegou a conversar com outros dois investidores financeiros e acabou fechando com a gestora de Armínio Fraga. Com perfil de ‘private equity’, mas aberto também a compra de ações de companhias listadas, o Gávea Investment Fund tem um patrimônio de cerca de US\$ 300 milhões e foi criado em meados do ano passado.

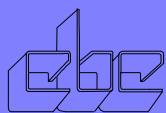
Antes da conversa com o Gávea, Klien lembra que a Fink ofereceu primeiro o investimento à própria Santos Brasil, que declinou por não ter interesse em participações minoritárias. Ele explica que chegou a conversar com outros dois investidores financeiros e acabou fechando com a gestora de Armínio Fraga. Com perfil de ‘private equity’, mas aberto também a compra de ações de companhias listadas, o Gávea Investment Fund tem um patrimônio de cerca de US\$ 300 milhões e foi criado em meados do ano passado.

(Fonte: Valor Econômico).

Saldo comercial no mês de US\$ 678 milhões

A balança comercial registrou um superávit de US\$ 678 milhões na terceira semana de janeiro. O saldo é 88,33% maior que o do mesmo período da semana anterior. As exportações no período somaram US\$ 2,705 bilhões (média diária de US\$ 541 milhões) e as importações chegaram a US\$ 2,027 bilhões (média diária de 405,4 milhões). No acumulado do mês, o superávit da 3ª semana é 5,91% menor do que o mesmo período de 2006, quando a soma das três semanas foi de US\$ 1,749 bilhão. A média das exportações cresceu 23%, na comparação com janeiro de 2006, enquanto o crescimento da média das importações foi de 36,5%.

Fonte: Portos e Navios.



Vale deve investir R\$ 63 milhões em obras no Porto de Tubarão e em Ferrovia

Dos US\$ 6,3 bilhões que devem ser investidos pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) em 2007, segundo o presidente Roger Agnelli, R\$ 613 milhões serão aplicados no Espírito Santo em obras de ampliação da capacidade do Porto de Tubarão e para a Estrada de Ferro Vitória a Minas, além de manutenção e revitalização do parque industrial. Sem contabilizar as aquisições feitas pela mineradora, esse é o maior orçamento já programado pela empresa. No ano passado, a Vale investiu US\$ 26 bilhões, sendo que desse total apenas US\$ 3,241 bilhões foi em crescimento orgânico (US\$ 2,765 bilhões em projetos e US\$ 476 milhões em pesquisa e desenvolvimento).

De acordo com a mineradora, o orçamento deste ano representa um aumento de US\$ 1,8 bilhão nos investimentos feitos pela companhia em 2006 sem as aquisições no período. A companhia explica que os gastos programados cresceram por conta da consolidação de novas subsidiárias, especialmente a CVRD Inco, que contribui com US\$ 1,45 bilhão para o programa de investimentos deste ano. A maior concentração de desembolsos financeiros de alguns projetos de porte significativo já em implantação (Itabirito, Onça Puma e a expansão das linhas 6 e 7 da Alunorte). Além disso, os investimentos destinados à sustentação das operações existentes foram orçados em US\$ 1,698 bilhão. As operações de níquel no Canadá (Ontário e Manitoba) terão um orçamento de US\$ 477 milhões, representando 28% do total.

Serão investidos US\$ 4,636 bilhões em crescimento orgânico, o que corresponde a 73,2% do montante total programado para 2007. Esse valor contém dispêndios de US\$ 4,230 bilhões em projetos e US\$ 406 milhões em investimentos em pesquisa e desenvolvimento.

“O crescimento da economia mundial, a retomada dos investimentos da indústria de mineração e metais, a elevação dos preços de matérias primas e a valorização contra o dólar americano de moedas de países exportadores de produtos minerais, como o real e o dólar canadense, contribuíram para forte alta dos custos de projetos. Os preços de equipamentos e de serviços de engenharia aumentaram de forma substancial desde 2003, o que vem concorrendo para a elevação do custo unitário dos projetos de mineração em todo o mundo. A companhia vem desenvolvendo esforços e iniciativas destinadas a minimizar o impacto dessa alta sobre seus custos de investimento”, diz a Vale em nota.

O orçamento deste ano abrange pela primeira vez investimentos programados na subsidiária CVRD Inco Limited, criada após a compra da empresa canadense. Em nota, a empresa informou que “o orçamento, em conjunto com a proposta de pagamento de remuneração ao acionista de US\$ 1,65 bilhão para 2007, é consistente com as diretrizes da política financeira da CVRD que prevêem a preservação de um balanço saudável e, mais especificamente, de um nível de alavancagem indicativo de endividamento de baixo risco”.

O investimento da Vale foi anunciado pelo presidente Roger Agnelli. A mineradora, neste ano, fará investimento total de US\$ 6,3 bilhões, sendo US\$ 4,6 bilhões no Brasil. Na oitava usina de

pelotização, que será construída no segundo semestre, o investimento será de US\$ 554 milhões. No próximo ano, serão mais R\$ 700 milhões na construção da Ferrovia Litorânea Sul. (Fonte: Gazeta OnLine-Vitória,ES).

Proposta restabelece vinculação da CIDE às obras de transportes

Está pronto para votação na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado o projeto de lei 33/2004, que restabelece o percentual mínimo da arrecadação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) destinado à conservação, recuperação e ampliação da malha de transportes. O projeto, que tramita na Comissão em decisão terminativa, é de autoria do senador César Borges (PFL-BA) e recebeu parecer favorável do relator, senador Garibaldi Alves Filho (PMDB-RN).

Pelo substitutivo de Alves Filho, a aplicação dos recursos da Cide em programas de investimento na infra-estrutura de transporte será realizada em percentual igual ou superior a 35% de sua arrecadação. A matéria recebeu pedido de vista na comissão. A matéria prevê que a aplicação desses recursos deverá abranger a infra-estrutura aquaviária, ferroviária, portuária, rodoviária e multimodal, de responsabilidade da União. O projeto determina ainda ações relativas a planejamento, pesquisa, estudo, manutenção, restauração, eliminação de pontos críticos e construção de novas vias e eclusas para melhorar a navegação terrestre e fluvial.

Inadimplência

Outro projeto a ser votado pela comissão é o que estabelece limites à cobrança de multa, juros de mora e despesas de cobrança decorrentes do não pagamento de obrigações de consumidores. O projeto é do senador Valdir Raupp (PMDB-RO) e tem parecer favorável do senador Jonas Pinheiro (PFL-MT). Caso seja aprovado na CAE, deverá ser submetido ao exame do Plenário.

O projeto altera a Lei 4.595/64, que dispõe sobre a política e as instituições monetárias, bancárias e creditícias. Pelo projeto, que tem dois artigos, nos contratos de empréstimo ou financiamento celebrados entre consumidores e instituições financeiras, deverá constar: a taxa de juros de mora ou o método de sua apuração; a multa pelo não pagamento da obrigação, que não poderá ultrapassar 2% do valor em atraso; e a discriminação das demais despesas de cobrança a que estará sujeito o inadimplente. A taxa de juros de mora não poderá ser superior a 12 décimos da taxa praticada no empréstimo ou financiamento. Em qualquer hipótese, o valor relativo à cobrança da dívida não poderá ser superior a 50% do valor da multa prevista pelo inadimplemento.

(Fonte: DCI - São Paulo, SP/ PanoramaBrasil)

A Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC parabeniza o Centro Nacional de Navegação Transatlântica – **Centronave** pelo seu Centenário.