

Movimentação de Contêineres nos Portos Brasileiros – (Em TEU)
Cabotagem + Longo Curso - 2ª parte

Portos	Ano 2008	Ano 2009	Ano 2010
Suaape-PE	213.531	234.886	286.860
Sepetiba-RJ	278.612	206.727	264.616
Vitória-ES	272.089	216.239	243.971
Salvador-BA	219.133	216.674	237.495
Pecém	137.477	128.350	169.252
Belém-PA	44.900	29.595	169.252
Total nos Anos	6.888.403	6.083.759	7.341.292

Elaboração: Alex Rotmeister/CBC. Fonte: Datamar



Aluísio Sobreira, Vice-Presidente da CBC, recebeu homenagem em Brasília, a Medalha JK

Pág. 02



Washington Soares, fala sobre Modal Shift para Operadores Logísticos no Brasil

Pág. 03



ANTT e o novo marco regulatório para o setor ferroviário

Pág. 04



Notícias



Informativo da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC ■ julho 2011

XV Conferência Nacional de Logística

Silvio Vasco Campos Jorge, Presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal (CBC), foi convidado a palestrar na XV Conferência Nacional de Logística - Perspectivas para o setor, soluções para sua empresa.



Silvio Campos ministra palestra sobre a Evolução no Transporte com a Utilização dos Contêineres.

A Conferência Nacional de Logística é um evento da Associação Brasileira de Logística (ASLOG), que em sua 15ª edição, realizada em São Paulo, nos dias 07 e 08 de junho, contou com a participação do Presidente da CBC, Silvio Campos, em uma de suas sessões técnicas.

Campos fez sua exposição com a projeção de slides, com o tema "Evolução no Transporte com a Utilização dos Contêineres". Ele iniciou com um breve histórico sobre a utilização de

contêineres para o transporte de cargas.

No Brasil o início da containerização se deu na década de 60, através do porto de Santos. A evolução da utilização desse equipamento foi fantástica, tendo os dados numéricos como provas: em 50 anos, o mundo que tinha um navio com capacidade para 226 contêineres, tem atualmente embarcações preparadas para transportar 11 mil TEUs. Na década de 70 eram movimentados seis contêineres por hora, contra 60 unidades por hora nos dias de hoje. Em

todo o mundo, a frota de contêineres está estimada em 26 Milhões de TEUs e os 100 principais portos do globo movimentaram, somente em 2010, mais 500 milhões de TEUs

A CBC luta ativamente em prol do desenvolvimento e da desburocratização na movimentação de contêineres, para tanto, tem junto ao Governo Federal os seguintes pleitos:

- Redução da Alíquota do Imposto de Importação de 2% para zero por cento, no âmbito do Mercosul;
- Isenção do ICMS no transporte rodoviário e ferroviário de contêiner vazio (em alguns estados esta isenção já está em vigor, como Acre, Paraná, Rio Grande do Norte, Santa Catarina e São Paulo);
- Depósito Especial Alfandegado para estocagem de partes e peças sobressalentes, para contêineres tank e reefer;
- Liberação pela Receita Federal do Brasil de mais 3 mil contêineres com carga, que caíram em perdimto;
- Implementar a atividade do Operador de Transporte Multimodal (OTM) no Brasil e resolver a bitributação na emissão do conhecimento de transporte multimodal;
- Extensão do REPORTO;

Silvio Campos dividiu a sessão técnica com mais dois palestrantes: Carlos Eduardo P. Panitz, da MWM Internacional, que abordou a Estratégia Logística para Atendimento Sequenciado de Motores Exportados do México; e Henrique Costa e Gustavo Saraiva, ambos da Luft Food Service, que falaram sobre A internet em Prol da Eficiência Logística. ■

Palavra do Presidente

Hoje vamos protestar com veemência o tratamento pejorativo como o contêiner vem sendo citado pela imprensa, principalmente a do Rio de Janeiro, onde os contêineres marítimos e os módulos habitacionais são chamados de “contêineres de lata”.

Após exaustivo trabalho da CBC, hoje temos uma NR 18 – Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção do Ministério do Trabalho e Emprego, que normatizou o uso do contêiner marítimo para outras finalidades, como temos também todos os procedimentos para a nacionalização dos contêineres marítimos.

A atividade de transformação dos contêineres marítimos e o fornecimento de módulos estão implantados no Brasil, como em outros países, como uma atividade totalmente legalizada, não sendo admissíveis insinuações da imprensa ou de quaisquer outras pessoas em denegrir uma indústria que emprega milhares de trabalhadores, paga os seus impostos e são legalmente registradas.

Por fim, comunicamos a imprensa em geral que os contêineres deverão ser tratados como Contêineres Marítimos, Contêineres Metálicos e Módulos Habitacionais e nunca como “contêineres de lata”.

Silvio Vasco Campos Jorge
Presidente



Medalha JK



Silvio Campos, Clésio Andrade, Meton Soares, Richard Klein e Aluisio Sobreira.

Aluisio Sobreira, vice-presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal (CBC) foi agraciado com a Medalha JK, junto a outras 17 personalidades do setor de transportes.

Sobreira recebeu a medalha Grande Oficial, na cerimônia que foi conduzida pelo presidente da CNT, Clésio Andrade e realizada em Brasília, no Memorial JK, no dia 28 de abril de 2011, ano em que a CNT completa 19 anos de criação. A homena-

gem foi entregue às pessoas que se destacaram no setor em 2010, na prestação de serviços no setor de transportes.

Dentre as 17 personalidades homenageadas, destaque para o ex-ministro da Secretaria de Portos, Pedro Brito, que recebeu a Grã Cruz da Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro.

A medalha é um reconhecimento ao ex-presidente Juscelino Kubitschek, tido como exemplo de persistência e fonte de inspiração para todos os brasileiros. ■

Tradução do certificado

Resolução da ANTT Nº 3.671/11 suspendeu a vigência da Resolução Nº 3.665, a qual aborda a exigência da tradução do certificado de inspeção.

O Presidente da CBC, Silvio Campos, e o Diretor de Desenvolvimento, Ian Gordon Petersen estiveram em São Paulo para reunião do Inmetro conclusiva, sobre o transporte de produtos perigosos. “Conseguimos a concordância do Inmetro de aceitar o certificado internacional em inglês e francês. E caso o contêiner tank não tenha o certificado internacional, será obrigado a tirar um certificado nacional, dentro das normas que o Inmetro determinar”, assegurou Campos.

Nesse interim a CBC foi surpreendida com a Resolução da ANTT Nº 3.665/11, de quatro de maio de 2011 (DOU 13 de maio de 2011), que Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

“*VI demais declarações exigidas nos termos das instruções complementares a este Regulamento.*”

§1º *No transporte rodoviário de produtos perigosos a granel, é admitido o uso de veículos e equipamentos de transporte destinados a este fim que possuam certificado de inspeção internacionalmente aceito, válido e acompanhado de tradução para o idioma português e que tenham certificado de vistoria válido emitido pelo Inmetro ou por entidade por este acreditada”.*

A Resolução foi revogada após solicitação, com a publicação da Resolução Nº 3.671/11, de 17 de maio de 2011. ■

Washington Soares participa de evento internacional

Vice-presidente de Transporte Ferroviário, Washington Luiz Pereira Soares, participou nos Estados Unidos do Production Operation Management Society.

Washington Soares participou do POMS 2011 - Production Operation Management Society, na cidade de Reno, Nevada (EUA), entre os dias 28 de abril e dois de maio de 2011. Na ocasião Soares expôs seu artigo científico, selecionado para apresentação no evento, cujo tema é: "O Conceito do Modal Shift para Operadores Logísticos no Brasil - O Estudo de Caso da Itri Rodoferrovia".

De acordo com Soares, "a contribuição do artigo envolve a reflexão da multimedialidade que dependerá da viabilidade do conceito de transferência modal, que no ambiente macroeconômico da logística empresarial, pode evoluir como alternati-



Washington Soares no Production Operation Management Society, EUA

va para sistemas de transporte de cargas, que poderão agregar na luta contra o aquecimento global".

O POMS 2011 é uma conferência anual que já se realiza há 22 anos e envolve pesquisadores do mundo todo, com os principais temas relevantes das áreas de Produção e Gestão de

Operações. A organização tem como objetivo ampliar e integrar os conhecimentos que contribuem para a melhor compreensão e prática de produção e gestão de operações (POM); além de divulgar informações sobre áreas de POM para gerentes, cientistas, educadores, estudantes, organizações públicas e privadas, governos nacionais e locais, e o público em geral.

O evento também tem o propósito de promover a melhoria das áreas de POM, bem como a construção do ensino público e privado e organizações de serviços educacionais tecnológicos em todo o mundo.

"Acredito que o objetivo foi atingido, se analisarmos a contribuição do artigo a partir da escolha para apresentação do POMS 2011. Aproveito para agradecer à CBC, que contribuiu e possibilitou neste ano, mais uma apresentação de trabalhos técnicos e científicos no exterior", declarou Washington Soares. ■

OS garante o retorno dos contêineres

Ordem de Serviço da Alfândega da Receita Federal assegura a devolução dos contêineres retidos, com cargas importadas e apreendidas pela RF.

A Ordem de Serviço de número quatro, da Alfândega da Receita Federal do Brasil, no Porto do Rio de Janeiro foi publicada no dia seis de junho e assinada pelo então Inspetor-Chefe, Ewerson Chada. A OS determina que é de competência do operador portuário a realização da desutinizização (retirada da carga de dentro do contêiner) de mercadorias importadas, as quais tenham sido objeto de apreensão, mediante a lavratura de Auto de Infração e Termo de Apreensão e Guarda Fiscal, independentemente de prévia autorização da Alfândega.

As cargas retiradas dos contêineres são de responsabilidade do Operador Portuário, considerando que ele é responsável, "perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas

a controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas, ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar",

As mercadorias deverão ser armazenadas em instalações privativas de acordo com a sua natureza e respeitando as normas de segurança, de maneira que sua integridade seja assegurada.

De acordo com o documento, ficou estabelecido ainda, que a retenção e apreensão de mercadoria importada não compreende a retenção ou apreensão de unidade de carga, portanto, a devolução dos contêineres deve ser solicitada "diretamente ao recinto alfandegado depositário, responsável pela armazenagem das mercadorias apreendidas". ■

Data Magna da Marinha

Silvio Campos esteve no jantar realizado em homenagem aos 146º Aniversário da Batalha Naval do Riachuelo, onde também foi registrada a ilustre presença do Comandante da Marinha do Brasil, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto. O evento aconteceu no dia 11 de junho no Clube Naval do Rio de Janeiro. ■



expediente

CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES,
TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL

Rua Visconde de Inhaúma, 134 - Sala 833
CEP: 20091-007 Rio de Janeiro - RJ
Tels.: (21) 2263-1645 e 2233-2333
Tel/fax: (21) 2233-9258
E-mail: cbcdiretoria@cbconteiner.org.br
Site: http://www.cbconteiner.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 Sul: **Ronaldo Cury Hultmann** ■ 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: **Adriana Murta**

CBC Notícias é uma publicação da editora Vela e Meio Ambiente Ltda. sob licença da 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



Setor ferroviário: novo marco regulatório

A Agência Nacional de Transportes Terrestres disponibilizou em seu site três propostas de resolução para consulta pública (até o dia 19 de maio), que instituem o marco regulatório no que tange o setor ferroviário.

De acordo com os documentos preliminares da ANTT, “pela proposta em audiência pública, nos trechos onde a capacidade de transporte já é utilizada em sua totalidade, os investimentos em ampliação de capacidade poderão ser feitos pelo proprietário da concessão ou pela empresa que deseja ter acesso à malha. Neste último caso, o valor aplicado será deduzido da tarifa negociada no contrato de compartilhamento, e a expansão será incorporada ao patrimônio do concessionário que detém a rede”.

Sobre este trecho específico, Washington Luiz Pereira Soares, Vice-presidente de Transporte Ferroviário da CBC, externou sua opinião em artigo:

Por Washington Soares

Objetivo principal deste marco regulatório deveria visar, principalmente, investimentos por parte dos novos entrantes na malha ferroviária brasileira, o que não se verificou claramente com o modelo do processo de desestatização das ferrovias no Brasil. No meu entender, a ideia principal seria buscar ou desenvolver um modelo de marco regulatório que venha ser um benchmarking de indução à expansão da malha ferroviária, por meio do processo regulatório o que conseqüentemente serviria para dar mais celeridade aos avanços desta nova resolução.

A discussão de um teto tarifário é importante para fomentar mais investimentos com longevidade com obras de expansão por empresas privadas em novos trechos ferroviários que com “novas rotas” ou ferrovias outorgadas pela UNIÃO poderão ser exploradas na condição de MULTI-USO o que agrega credibilidade ao investidor antes de qualquer projeto. Sugere-se um guia preliminar com paradigmas

tarifários, do ponto de vista da importância de alavancar a vantagem econômica, para a sustentabilidade do negócio ferroviário, em que se preserve um modelo tarifário, sem colocar em risco a competitividade de produto brasileiro, e ao mesmo tempo se possa minimizar o custo logístico total do modal.

Por fim, deve-se ressaltar a importância da fiscalização tarifária pelo órgão competente. À exemplo da malha ferroviária americana, as tarifas são fixadas livremente pelo operador, com a introdução do conceito de valor do serviço, o que significa que a tarifa pode ser fixada de acordo com o que o cliente esteja disposto a pagar, porém, não estando necessariamente lastreada no custo do serviço de transporte propriamente dito. Entretanto, para esta finalidade, o órgão regulador deve estar apto a verificar se o cliente da ferrovia não está pagando tarifas diferenciadas e superiores às pagas por outros clientes em fluxos similares por outros modais - no sentido de manter estimulado a nova rota mediante a ocupação e exploração do trecho em ociosidade. ■

Errata

O CBC Notícias publicou matéria ‘Transporte Multimodal de Cargas’ na edição abril de 2011, a qual continha informações que davam um sentido incorreto. Segue o trecho com a correção:

Transporte Multimodal de cargas

“Deve haver uma mudança cultural”,

afirmou Mariana Lima, da área de Transporte Multimodal da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, durante reunião realizada na Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB. “Ela garantiu que há necessidade de que não somente grandes empresas operem o transporte multimodal de cargas, mas também pequenos e médios operadores.”