

Movimentação de Contêineres nos Portos Brasileiros – (Em TEU)

Cabotagem + Longo Curso

2ª parte

Portos	Ano 2010	Ano de 2011	Ano de 2012
Suape	340.538	435.191	393.452
Itaguaí	264.616	304.873	332.195
Vitória	243.971	278.119	270.408
Salvador	237.495	242.419	251.566
Pecem	169.252	188.810	149.103
São Francisco do Sul	116.641	137.343	115.868
Total nos Anos	7.382.847	7.928.190	8.186.896

Elaboração: Alex Rotmeister/CBC. Fonte: Datamar



GAP-Aduaneira foi homenageado em almoço da Comunidade Marítima e Portuária.

Pág. 02



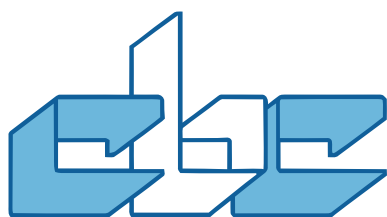
CBC e entidades do comércio exterior brasileiro reuniram-se no 32º ENAEX.

Pág. 02



Washington Soares aponta os principais entraves que atualmente afligem o setor ferroviário.

Pág. 03



Notícias



Informativo da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC ■ dezembro 2013



CBC participou de reunião da CIT

Na 20ª edição do encontro, o destaque ficou para o reconhecimento da CIT como entidade consultiva da UNCTAD

Silvio Campos, Presidente da CBC, esteve em Nova York para a reunião da Câmara Interamericana de Transportes (CIT), realizada nos dias 10 e 11 de setembro, no edifício da Organização das Nações Unidas (ONU).

O evento foi aberto pelo Secretário-Geral da CIT, Sr. Paulo Vicente Caleffi, e pelo Chefe da Seção de Facilitação de Comércio da UNCTAD,

Dr. Jan Hoffmann, contando com a presença de 16 países, dentre membros da Câmara, representantes governamentais e de organismos internacionais.

O evento foi especialmente importante, tendo em vista o reconhecimento da CIT como entidade consultiva da Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD). A CIT já mantém relações com OEA, ALADI e outros organismos internacionais.

Um dos temas discutidos no encontro foi o impacto das políticas governamentais sobre o setor de transportes e o desafio do transporte

internacional, face à situação de fronteiras dos países das Américas. Para este caso, foi aprovada uma resolução, objetivando incentivar os governos a manterem os serviços de liberação de cargas nas fronteiras em regime 24/7 – 24 horas por dia, sete dias na semana.

Na condição de entidade representativa do uso do contêiner na CIT, a CBC apresentará um estudo para a unificação da legislação sobre o contêiner, durante a próxima reunião, prevista para abril de 2014, em Genebra, Suíça, na sede da *International Road Transport Union* (IRU). ■

Palavra do Presidente

Mais um ano se aproxima do seu final. Aproveito a edição do nosso último Informativo de 2013 para desejar a todos um Feliz Natal e um Ano Novo cheio de Contêineres.

Este ano podemos afirmar que a CBC se consolidou como uma das entidades brasileiras a ter o reconhecimento do setor internacional.

Por intermédio da Câmara Interamericana de Transportes – CIT, hoje, a CBC tem o reconhecimento da ALADI - Associação Latino Americana de Integração; MERCOSUL - Mercado Comum do Sul; IRU (TIR) - União Internacional dos Transportes Rodoviários; UNCTAD (ONU) - Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento; OEA - Organização dos Estados Americanos. E representamos no Brasil o BIC - *Bureau International des Containers et du Transport Intermodal*.

Estes reconhecimentos têm um peso muito grande no exterior, como também, junto às autoridades brasileiras.

Reafirmo o que já venho dizendo há algum tempo: “hoje, a Câmara está sempre alerta e atuante, para que não se mude o que vem dando certo”.

Outra boa notícia que transmito aos associados da CBC é que, graças ao nosso equilíbrio financeiro, continuaremos com o mesmo valor das mensalidades para o ano de 2014, pelos 10 anos consecutivos.

A todos o meu muito obrigado.

Silvio Vasco Campos Jorge
Presidente



GAP–Aduaneira e a Comunidade Marítima e Portuária

Almoço reúne entidades do setor marítimo e portuário para homenagear o Grupo de Análise de Performance Aduaneira.

A Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal (CBC) faz parte do seleto grupo que compõe a Comunidade Empresarial Marítima e Portuária do Estado do Rio de Janeiro. As entidades realizam periodicamente os já tradicionais almoços e, para esta ocasião, seleciona uma personalidade que venha se dedicando e ganhando destaque em suas atividades. No mês de outubro o Grupo de Análise de Performance Aduaneira (GAP- Aduaneira) foi o escolhido para receber a homenagem, representado pela Dra. Eliana Polo, Superintendente da 7ª Região Fiscal da Receita Federal.

Idealizado pelo Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio de Janeiro (SINDAERJ), o GAP–Aduaneira foi criado com o objetivo de unir o setor pri-

vado aos órgãos anuentes na busca de ganhos de competitividade, obtidos por meio de análise do cenário operacional dos portos do Rio de Janeiro, maior agilidade aos seus processos e a redução de custos.

Durante a cerimônia, Jovelino Pires, Coordenador da Câmara de Logística Integrada – CLI da AEB, entregou placa à Dra. Eliana Polo, que destacou o interesse comum desse fórum técnico, qual seja buscar soluções para entraves e problemas técnicos aduaneiros, que possam engessar as atividades do comércio exterior brasileiro.

Ao final da celebração a Comunidade pôde contar com a participação do Secretário Estadual de Transportes, Sr. Júlio Lopes. Ele se declarou favorável à criação do grupo, que julgou ser fundamental para o avanço logístico do estado do Rio de Janeiro. ■

ENAEX 2013

Encontro reuniu entidades e autoridades do Comércio Exterior brasileiro.

A 32ª edição do Encontro Nacional de Comércio Exterior, realizada em agosto de 2013, reuniu empresas, entidades e representantes da esfera governamental, direta ou indiretamente ligados ao Comércio Exterior brasileiro. Durante dois dias de debates discutiu-se a viabilidade de uma logística integrada e mais competitiva, em reconhecimento à importância do aspecto logístico para as trocas comerciais do país. Segundo o Presidente da entidade organizadora do evento, Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, um dos resultados do encontro deste ano foi que, nas reuniões realizadas com representantes do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e da Secretaria da Receita Federal, já foram acertados encontros futuros para discutir a agilização de procedimentos.



Jantar de confraternização e a homenagem a Jovelino Pires.

Silvio Campos, Presidente da CBC afirma que, além de receber a visita de várias autoridades e associados no estande, “estamos consolidando cada vez mais o nome da CBC junto a todos os atores do comércio exterior através da Câmara de Logística Integrada – CLI/AEB”.

Ao final do evento, a AEB e patrocinadores organizaram um jantar de conagração, onde Jovelino Pires, Coordenador da Câmara de Logística Integradas – CLI/AEB, recebeu uma homenagem. ■

Nova Lei dos Portos não contempla adequadamente as ferrovias



A Lei 12.815 deixa lacunas que podem comprometer a intensificação do uso do modal ecoeficiente nos portos brasileiros.

Comprovadamente um modal ecoeficiente, o transporte ferroviários responde somente por ínfimos 26% do total de cargas transportadas em território nacional. Nos próximos anos as ferrovias contarão com investimento de R\$ 91 bilhões do Governo Federal, para incrementar o traslado de mercadorias. No entanto, a eficácia desse modal só será concretizada com plena integração dos acessos ferroviários aos portos brasileiros.

Como garantir os investimentos necessários ao incremento de acessos ferroviários dentro das áreas do porto organizado, em novos portos ou TUPs (terminais de uso privativo)? Washington Soares, Vice-Presidente de Transporte Ferroviário da CBC, aponta como alternativa, a incorporação na nova Lei dos Portos (Lei 12.815 de 5 de junho de 2013), de que a premissa de deferimento da outorga deve partir de políticas públicas favoráveis aos investimentos de construção de ferrovias, dentro dos portos, pelo setor privado, tomando como base o crescimento do fenômeno da containerização, o qual atingirá em breve as cargas já tradicionais da ferrovia (por exemplo as commodities agrícolas, minérios e produtos siderúrgicos).

Ademais, além de investimentos na malha ferroviária, urge a necessidade de novas políticas públicas que privilegiem o transporte ecoeficiente para cargas containerizadas. Políticas que agilizem o processo de carga e descarga de vagões e minimizem as dificuldades operacionais encontradas dentro do porto organizado, buscando sempre a melhor produtividade, independente da jurisdição do trecho ferroviário. Soares assegura que “deve-se prio-

rizar novos projetos que viabilizem a integração da via permanente do porto, com acesso sem restrições técnicas de bitolas, em direção ao mercado portuário, o *hinterland* dos respectivos estados, o que certamente fortalecerá a concorrência dos portos”

Ressalta-se ainda, a importante necessidade de controle e fiscalização por parte de órgãos competentes, a exemplo das agências reguladoras do serviço público. A Lei dos Portos deve proteger, com legislação específica, a preocupação do usuário com a performance de produtividade portuária para carga e descarga de vagões, por meio da publicação de desempenhos ferroviários de movimentação de contêineres/ terminal. É também imperativo o efetivo controle da taxa de consignação de veículos disponibilizados pelo usuário do porto, a fim de evitar cobranças de ocupação da linha em ramal arrendado, considerando que atualmente o desempenho temporal está aquém do ideal necessário, para uma cadeia de suprimento just in time. Atualmente há o agravante: o desempenho é apresentado pela iniciativa privada, que é o objeto fiscalizado, sem aferição pública/operação na retro área (desempenho de tempo de entrega das cargas após a atracação).

Efeito de imposição tecnológica

A logística nacional será severamente prejudicada, caso haja a obrigatoriedade do scanner por parte do Governo (ou iniciativa privada), a cada área de *transit point* para transbordo da carga. Os *hubports* hidroviário e ferroviário

prejudicarão o desenvolvimento da multimodalidade, a qual contabilizará novos custos operacionais de até U\$80/ Teu (escaneado) a cada *transit point* para transbordo - o que onera a logística intermodal e o trânsito aduaneiro.

Atualmente não há legislação específica, no caso da multimodalidade, sobre a importância de um terminal de zona secundária (com função de Porto Seco) necessitar obrigatoriamente de um scanner em seu sistema de transporte, independente do modal. Por outro lado, uma vez direcionado de forma específica a um determinado modal no Brasil, o custo operacional aumentará consideravelmente.

É fato que a melhoria tecnológica para fiscalização em pontos de fronteiras e portos públicos e privados é essencial, em termos de segurança nacional. Porém, um único equipamento como um scanner de contêineres pode exigir investimentos privados de até R\$10 milhões. Ou seja, os órgãos competentes (ANTAQ e ANTT) devem estar atentos aos riscos ambientais, sociais e econômicos para a competitividade do produto nacional no exterior, frente aos usuários destes sistemas. Caso contrário, poderão ser criadas restrições no processo logístico multimodal, por dicotomia de interesses públicos, por meio de novas legislações aduaneiras, que podem agregar novos custos ao usuário do modal e, conseqüentemente, refletir no desenvolvimento de uma região inteira ou em um setor específico, a exemplo, de montadoras de automóveis que estão concentradas na região do ABC.

Do ponto de vista do *hinterland* de portos públicos, os sistemas de transportes devem estar equipados e adequados para uma logística sustentável - conceito que favorece o menor consumo de energia por processo de produção e serviços. Washington Soares completa afirmando que “atualmente a única alternativa ecoeficiente e mais favorável, em termos de integração nacional, é a ferrovia. O modal pode facilmente, por meio de novos *hubports* capacitados com ramais ferroviários, retirar mais de 10 mil caminhões/ mês do já congestionado sistema viário da Ecovias, minimizando a quantidade de veículos circulando em torno da comunidade portuária no tecido urbano de Santos ou de qualquer região portuária.”

Infelizmente o modal ferroviário brasileiro está subutilizado. ■

expediente

CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES,
TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL

Rua Uruguaiana, nº 10 – sala 1508 – Centro

CEP: 20050-090 – 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 Sul: **Ronaldo Cury Hultmann** ■ Diretor da Região Norte: **Luiz Edgard 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**

CBC Notícias é uma publicação 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

SmartFrog Criação

TIRAGEM: 1.000 EXEMPLARES

Cabotagem: GT Parlamentar



Deputado Edinho Bez.

Grupo de trabalho é criado pelo Deputado Edinho Bez, para buscar soluções aos entraves da navegação de Cabotagem no Brasil.

Sob a coordenação do Deputado Federal Edinho Bez, o Grupo de Trabalho Parlamentar de Cabotagem foi criado em 17 de setembro de 2013. O GT conta com a participação do setor privado para, junto ao Parlamento, gerar contribuições visando o desenvolvimento da navegação de Cabotagem no Brasil e incentivar tratamento diferenciado na redução de burocracia, de forma a tentar uma concorrência isonômica com o modal rodoviário. Nos encontros o grupo buscará opções que viabilizem o desenvolvimento sustentável, a competitividade no transporte de mercadorias ao longo da costa brasileira, e contribuindo para a racionalização da matriz de transportes – conforme estabelecido no PNLT, a expectativa é que até 2025 o modal aquaviário será o responsável por 25% do transporte de cargas no país (o dobro do movimento atual).

Na primeira reunião, o grupo formado por entes governamentais e pelas principais entidades envolvidas com a navegação de Cabotagem (SEP, ANTAQ, Marinha do Brasil, TRANSPETRO, os Ministérios dos Transportes, Fazenda, Agricultura e Planejamento, CNT, CNA, SYNDARMA, ABAC, AEB, ANUT, CONTTMAF e CBC), produziu uma agenda com os temas a serem discutidos (veja o box).

Um dos assuntos abordados foi a tributação sobre combustíveis. Segundo Aluisio Sobreira, Vice-Presidente de Transporte Multimodal da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal, não são observados

os princípios da economicidade e da conservação de energia – “o combustível do modal rodoviário, o óleo diesel, é subsidiado, enquanto o combustível dos navios é onerado, apesar da emissão de CO₂ ser muito maior nas carretas se comparada ao modal aquaviário”. Além de sofrer os efeitos dos preços internacionais do petróleo, o *bunker* ainda é impactado em território nacional pelo ICMS, PIS e COFINS.

As palavras proferidas pelo representante da SEP, Dr. Luis Cláudio Santana Montenegro, Diretor do Departamento de Sistemas de Informações Portuárias, surpreendeu positivamente os integrantes do grupo, presentes na segunda reunião realizada. A SEP faz parte do Grupo Pró Cabotagem, com participação de entidades governamentais como Ministério dos Transportes e ANTAQ e, para a satisfação de todos, o grupo governamental mantém seu foco nas soluções e não limita-se somente aos diagnósticos. Há a discussão de propostas para redução de custos portuários e de burocracia para a navegação de Cabotagem.

Espera-se que com encontros regulares e o empenho das entidades envolvidas, a economia brasileira seja a principal beneficiada com a desoneração, incentivo e crescimento sustentável da navegação de Cabotagem do país. ■

Assuntos que foram/ serão discutidos pelo grupo de trabalho:

- Tributação sobre a atividade mercante, com ênfase à tributação de combustíveis;
- Intermodalidade: O porto como parte integrante da Navegação de Cabotagem;
- O trabalho marítimo: Realidade e perspectivas e Mecanismos de financiamento: Adicional de frete/financiamento da atividade;
- Contribuição do Modal na racionalização da matriz de transporte brasileira – Eficiência energética, meio ambiente e assimetrias;
- Dimensionamento da frota de Cabotagem brasileira – A evolução e a demanda do mercado: granel sólido, granel líquido, carga geral e contêineres.