

**Pontos Fundamentais
para a Indústria na
Área da
Logística de
Transporte de Carga**



**PONTOS FUNDAMENTAIS
PARA A INDÚSTRIA NA
ÁREA DA
LOGÍSTICA DE
TRANSPORTE DE CARGA**



Federação e Centro das Indústrias
do Estado de São Paulo

Departamento de Infra-estrutura

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	9
2. RODOVIÁRIO	10
3. HIDROVIÁRIO	12
4. FERROVIÁRIO	13
5. PORTUÁRIO	14
6. CABOTAGEM	16
7. OTM	17
8. FINANCIAMENTO	17

Apresentação

Este documento foi elaborado com o objetivo de evidenciar e explicitar os principais pontos de preocupação da indústria na área de Cadeia de Logística de Transporte de Carga, os quais, se não observados e tratados adequadamente pelo novo governo, poderão comprometer o sucesso do programa governamental para essa área, inclusive no tocante ao alcance das metas de crescimento e desenvolvimento econômico e social.

Por outro lado, não é objetivo deste trabalho oferecer soluções para os diversos problemas enfrentados dentro do setor da Logística de Transporte, pois entende-se que tais soluções devam estar inseridas dentro de um contexto mais amplo e global de reordenamento da Nação, visto pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Torna-se importante, porém, registrar quais os obstáculos e entraves que estão sendo percebidos pelo setor industrial, não só os de momento, mas também aqueles que resultam das reflexões e experiências havidas no cotidiano da Diretoria da Infra-estrutura da Fiesp-Ciesp. Está claro, nessa linha, a constatação de que o assunto não se esgota neste documento. Pelo contrário, ele poderá abrir espaço para novos entendimentos, questionamentos e, até mesmo, servir de embrião para as soluções tão desejadas.

Pio Gavazzi
Diretor Titular do Deinfra

Horacio Lafer Piva
Presidente

1 . INTRODUÇÃO

O cenário brasileiro na área de infra-estrutura de transporte de carga é e será um dos grandes entraves ao crescimento econômico do Brasil, se não forem tomadas providências imediatas pelas autoridades governamentais, no sentido de que sejam viabilizados recursos financeiros, ajustes na regulamentação e planejamento para a cadeia logística de infra-estrutura do transporte de carga.

A cadeia logística está baseada em uma matriz de transporte (ferroviário, rodoviário e hidroviário) totalmente distorcida na utilização dos modais que a integram e, em particular, a participação da hidrovía é praticamente inexistente, o modal rodoviário está saturado e a malha ferroviária logo chegará ao limite de sua capacidade de transporte.

A infra-estrutura do sistema de transporte de carga brasileiro, tal como se encontra hoje, acarreta perda de competitividade e, portanto, elevação do Custo Brasil. Apesar do grande passo dado há 5 anos, com a transferência da operação ferroviária para a iniciativa privada, são necessários ajustes nos Contratos de Arrendamento (Concessões).

No que tange ao sistema hidroviário, que é o modal que proporciona, segundo parâmetros mundiais, o menor custo de frete, no Brasil esse modal não tem tido a menor prioridade pelas autoridades governamentais.

Compete, portanto, ao modal rodoviário suprir as lacunas dos outros modais na matriz de transporte, fato este que proporciona uma distorção e a conseqüente falta de competitividade da cadeia logística de infra-estrutura.

Nesse sentido, o governo criou a ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) e a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) que terão um papel importante neste setor. A infra-estrutura de transporte estava até recentemente sem interlocutor no Governo Federal; com a criação da ANTT e ANTAQ vislumbra-se, desde que o Governo Federal proporcione os meios, uma real participação no equacionamento e melhoria na infra-estrutura de transportes.

2 . RODOVIÁRIO

A cadeia logística de infra-estrutura de transporte de carga no Brasil está quase toda sustentada pelo modal rodoviário, que é o que tem maior participação na matriz de transporte no Brasil.

Apesar da necessidade de readequação desta matriz de transporte, com aumento da participação dos outros modais, o modal rodoviário necessita de medidas urgentes de reestruturação e melhorias.

Apresentamos a seguir os pontos relevantes em que se deve atuar no modal rodoviário:

- Lentidão na conclusão das obras de duplicação nas rodovias Fernão Dias, Régis Bittencourt e Raposo Tavares, que por dificuldades de recursos ou ambientais ainda não foram concluídas.

- Existe um gargalo de caráter cultural, no sentido de haver uma maior integração das empresas do setor (logística corporativa), que poderia diminuir o frete e eliminar o retorno de caminhões vazios. Porém isto não acontece pelos riscos de acidentes, roubos de carga e receio de perda de carga para empresas concorrentes.

- As indústrias dão preferência pelo transporte rodoviário por este fazer o “door to door”, o que não acontece com os outros modais, a não ser em algumas raras exceções. Além disso, as empresas estão trabalhando cada vez mais com estoques reduzidos (sistema just in time), com um giro mais rápido nos armazéns, portanto, necessitam de maior agilidade no transporte (modais com menor transit time).

- O roubo de cargas no transporte rodoviário aumenta em torno de 6% o custo, - alguns dados informam que este número chega até 13% - que os sistemas de rastreamento via satélite (GPS) não foram criados para prevenir o roubo e sim para monitoramento dos caminhões. Seria necessário para coibir o roubo de carga, uma maior ação de fiscalização e policiamento nas estradas através de um maior contingente da polícia rodoviária - melhor equipada, com dispositivos de controle e vigilância, etc., e a implementação do cadastro nacional de motoristas. Somente em 2001, houve cerca de 2.653 casos de roubo de carga no Estado de São Paulo, com perdas de R\$ 215 milhões causando impactos diretos nos fretes (seguro, escolta e rastreamento via satélite).

- O custo do pedágio é apresentado como um dos grandes gargalos pelas transportadoras e as indústrias, sendo que governo e concessionárias apontam que os pedágios trouxeram melhorias na infra-estrutura e reduziram os custos operacionais. Deve-se efetuar um estudo neutro para averiguação e solução deste problema. Além disso, os pedágios trazem outros problemas tais como: as rotas de fuga por estradas vicinais ou através de centros urbanos e a prática do excesso de peso por eixo.
- O Rodoanel deve ter a sua obra agilizada nos novos trechos, tendo neste sentido de haver uma ação junto aos órgãos ambientais, agências de fomento e governo federal e estadual, afim de não prejudicar o seu cronograma. Além disso, o Rodoanel deve ser sempre tratado como uma plataforma logística, através de um planejamento estratégico com a intermodalidade integrando Centros Logísticos e o Ferroanel.
- Os terminais rodoviários são de responsabilidade de cada empresa transportadora, onde cada transportador tem que analisar qual a melhor localidade para seu terminal, instalando-se onde ela tenha maior concentração de carga e que nestes casos a logística corporativa teria uma grande participação.
- O escoamento da produção agrícola está apoiado no sistema de transporte, principalmente no rodoviário, mas não pode esperar a infra-estrutura primeiro para depois desenvolver as áreas de plantação. Deve-se haver uma ação conjunta entre governos, operadores logísticos, plantadores e a agroindústria, no sentido da infra-estrutura acompanhar o desenvolvimento econômico de cada região.
- Melhorias tecnológicas no transporte rodoviário proporcionando veículos com maior capacidade de carga e mobilidade.
- Disciplinamento do setor rodoviário, diminuindo os riscos de empresas de fachada de participar do mercado.
- Financiamento para renovação da frota, que hoje tem uma idade média de 18 anos de idade.
- Continuar o programa de concessões com a atuação da ANTT na regulação e fiscalização.
- Melhoria da malha rodoviária não privatizada - a falta da manutenção das ro-



dovias acarreta cerca de 30 a 40% de aumento no custo de operação dos caminhões (aumento do gasto de combustível, quebra mecânica, aumento do tempo de percurso, acidentes, etc.).

3 . HIDROVIÁRIO

O Brasil possui uma grande malha hidroviária - cerca de 28 mil quilômetros navegáveis que está sendo subutilizada. Um dos fatores preponderantes disto é a falta de regulamentação, que impossibilita a realização dos investimentos de maneira ordenada e a longo prazo.

A utilização das vias hidroviárias aumentaria expressivamente a competitividade dos produtos transportados, pois o custo desse transporte é significativamente menor do que o de qualquer outro modal.

Hidrovia Paraná-Tietê - capacidade para transportar 20 milhões de toneladas - hoje transporta apenas 2 milhões de toneladas.

Os principais entraves na utilização deste modal são:

- Baixa capacidade dos comboios
- Baixa intermodalidade
- Imposto sobre operações intermodais
- Baixa utilização das margens dos reservatórios
- Regulamentação que prevê o uso múltiplo das águas garantindo confiabilidade ao modal
- Barreiras ambientais que impedem o desenvolvimento sustentável do transporte fluvial

Para que tenhamos uma melhor inserção na matriz de transporte, faz-se necessário:

- Aperfeiçoar a regulamentação que prevê o uso múltiplo das águas em ação conjunta das agências ANA, ANTAQ e ANEEL
- Desenvolver as conexões entre as redes modais
- Atendimento ferroviário aos terminais da Hidrovia
- Prosseguir investimentos em segurança operacional
- Prosseguir ampliação e proteção de vãos de pontes



- Implementar Regimes Especiais imediatos
- Implementar Plano de Desenvolvimento do eixo
- Promover projetos de Desenvolvimento Regional
- Incentivar instalação de processadoras agrícolas
- Promover investimentos em portos, terminais, embarcações, marinas e etc.
- Remover as barreiras que impedem o desenvolvimento do transporte fluvial com definições claras nas questões ambientais.

4 . FERROVIÁRIO

Antes do arrendamento, o sistema gerava perdas diárias de 1 milhão de US\$. A transferência da operação das ferrovias para o setor privado foi fundamental para que esse setor voltasse a operar. Esta medida, entretanto, não foi suficiente, pois esse modal deve ser inserido na cadeia logística buscando-se sua maior eficiência. Para isto, considerando-se que a infra-estrutura das malhas continua de propriedade da União, tornam-se necessárias ações deste governo no sentido de:

- Eliminar os gargalos que existem hoje na infra-estrutura de sua propriedade (exemplo: transposição das cidades, retificação de traçados, extensão da malha e terminais (armazéns, portos, etc.), e
- Promover a implantação do Ferroanel no Estado de São Paulo, integrando-o com o Rodoanel em construção.

Estas medidas permitirão aumentar a capacidade do transporte das ferrovias e, conseqüentemente, da sua participação dentro da multimodalidade, além de reduzir o custo operacional e proporcionar uma cadeia logística de transporte mais competitiva, principalmente na exportação de produtos nacionais.

A título de exemplo podemos citar a PORTOFER que, atuando no porto de Santos desde 2000, que em 2002 alimentou o porto através de ferrovia em mais de 20% da sua carga total, cerca de 10 milhões de toneladas, o que equivale a ter substituído em 2002, 480.000 viagens de caminhão na cidade de Santos.

Os principais entraves que serão necessários remover com a participação direta da ANTT e das concessionárias são:



- Falta de integração entre as malhas (Tráfego Mútuo de Passagem)
- Gargalos operacionais herdados nas concessões quanto a: entorno dos grandes centros urbanos, ocupação habitacional nas faixas de domínio e passagens de nível
- Recuperação e expansão da malha
- Falta de produção nacional de locomotivas, vagões e trilhos
- Pátios ferroviários desativados existentes na Grande São Paulo
- Transposição ferroviária da cidade de São Paulo, em particular a circulação na Estação da Luz da CPTM

Neste sentido serão necessárias que sejam tomadas as ações a seguir discriminadas:

- Regularizar (pela ANTT) o Tráfego Mútuo de Passagem entre vias permanentes de cada operadora
- Eliminar gargalos que existem hoje na infra-estrutura (Exemplo: transposição das cidades, retificação de traçados, extensão da malha, ocupação habitacional nas faixas de domínio, passagens de nível, etc.)
- Promover medidas para maior inserção do modal ferroviária na cadeia logística
- Promover incentivos à indústria na recuperação do setor para a produção de locomotivas, vagões e trilhos
- Promover a implantação do FERROANEL em São Paulo, interligando-o com o Rodoanel prioritariamente no trecho Sul
- Estudar a viabilidade de utilização dos Pátios ferroviários desativados existentes na Grande São Paulo, como Centros Logísticos. No sentido de melhoria da mobilidade urbana, proporcionando menores fretes e mais próximo do centro consumidor.

5. PORTUÁRIO

Fato relevante de alçada da atuação do Governo Federal é a agilização do processo de regionalização dos Portos. Caso não sejam tomadas medidas através da articulação dos órgãos governamentais e empreendedores na busca de soluções integrais, o constante crescimento da safra agrícola rumo à exportação, aliada à necessidade imperiosa de aumentar o mercado externo, poderá comprometer nossa capacidade de gerar divisas através deste canal.

A Lei 8.630/93 de modernização portuária estabeleceu os conceitos de Porto Organizado, Autoridade Portuária (Administração do Porto), institui o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), a figura do Operador Portuário e o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), visando fundamentalmente estimular os arrendamentos, o aumento da eficiência operacional nos portos, à redução de custos e, conseqüentemente, à promoção do porto à condição de veículo logístico moderno voltado à facilitação e ao estímulo de fluxos comerciais crescentes e sustentáveis.

Em particular, para o Porto de Santos, boa parte dos objetivos estipulados pela lei de modernização dos Portos foi atingida, mas algumas variáveis ainda precisam ser analisadas.

Neste sentido, no caso específico do Porto de Santos e também grande parte dos outros portos brasileiros apresentam barreiras tais como:

- Terminais dedicados
- Custos elevados
- Falta de estacionamentos para caminhões
- Excesso de mão-de-obra em operações totalmente mecanizadas
- Dragagem de recuperação, manutenção e aprofundamento para aumentar o calado
- Questões ambientais quanto a disposições, dos sedimentos originais da dragagem
- Lentidão no processo de regionalização do Porto
- Ausência de articulação entre os órgãos governamentais (federais, estaduais e municipais) e os empreendedores, na busca de soluções integrais
- Transposição ferroviária no trecho da MRS
- Acesso ao Porto de Santos
- Falta de melhorias na infra-estrutura da Baixada Santista
- Procedimentos aduaneiros
- Atuação dos órgãos de Governo intervenientes na movimentação de cargas nos portos.

Para que se tenha um porto mais eficiente, será necessário que sejam removidas estas barreiras e para isto torna-se necessário:

- Rever os contratos de arrendamento

- Aumentar a competitividade entre terminais e portos para a maior redução dos custos e tempos
- Diminuir o contingente de mão-de-obra
- Diminuir o tempo de permanência das mercadorias nos portos devido à baixa eficiência dos órgãos de Governo intervenientes no processo aduaneiro
- Iniciar o processo de privatização das Administrações Portuárias
- Modernizar os procedimentos aduaneiros
- Harmonizar a atuação dos órgãos de Governo intervenientes na movimentação de cargas nos portos
- Profissionalizar as diretorias das Cias. Docas e das Concessionárias Estatais, com a homologação pelos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária.
- Atuação da ANTT na regulação da transposição ferroviária
- Agilização do processo de regionalização do Porto.
- Promover a implantação das avenidas perimetrais (margem direita e esquerda) e de bolsões de estacionamento para caminhões.
- Regulamentar procedimentos para dragagem e às questões ambientais intervenientes a este processo.

6. CABOTAGEM

A Cabotagem esta voltando a ser uma nova realidade como meio de transporte no país, em razão principalmente dos menores custos comparados aos modais rodoviário e ferroviário em transportes de grande distâncias. A movimentação na cabotagem vem crescendo nos últimos anos, mas ainda é um volume incipiente dentro da matriz de transportes. Para alavancar um maior crescimento do setor, algumas medidas devem ser tomadas tais como :

- por ser um modal que necessita da interação com os outros modais a revisão da Lei de Transporte Multimodal em todos os seus aspectos, é fundamental.
- avançar na proposição de soluções institucionais que viabilizem os ganhos de escala necessários a uma redução dos custos de movimentação e na burocracia portuária.
- desenvolver políticas que conduzam ao aumento da participação e da competitividade da frota mercante nacional, propiciando uma maior regularidade de linhas.

- o custo de operação dos navios brasileiros, ainda é elevado em relação aos padrões internacionais, para isso é necessário uma maior flexibilização dos recursos do Fundo de Marinha Mercante, hoje destinados exclusivamente à construção de navios, sendo esses recursos também utilizados para cobrir custos operacionais.

7 . OTM - Operador de Transporte Multimodal

A eficiência da participação dos diferentes modais na cadeia de logística do transporte está fortemente penalizada devido a diversos aspectos fiscais que necessitam ser urgentemente simplificados e regulamentados pelos Governos Federal e Estadual. Um exemplo disto refere-se à regulamentação do Operador de Transporte Multimodal (OTM), que até hoje não se concretizou, pela falta de legislação específica sobre o seguro para cargas, o estabelecimento de “conhecimento” único para as cargas e a regulamentação do ICMS para as operações que utilizam a multimodalidade.

Para tanto, torna-se necessário:

- Revisão da Lei de Transporte Multimodal 9611/98, esclarecendo a forma de qualificação das empresas que podem operar no setor.
- Aprovação pelo CONFAZ da regulamentação da aplicação do ICMS
- Definição clara de uma legislação do seguro das cargas
- Criação de conhecimento único para as cargas

8 . FINANCIAMENTOS

O equacionamento das distorções e da ineficiência das matrizes de transporte de carga só virá com o estabelecimento de um mecanismo de aporte contínuo de recursos financeiros a fundo perdido. Esta é uma prática usual nos Estados Unidos e Europa; lamentavelmente no Brasil, dez anos de empenho dos setores de transporte culminou com o esforço comum na aprovação de emenda constitucional, que resultou na Lei 10.336, promulgada em dezembro de 2001, criando a CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico).

Infelizmente a regulamentação desta Lei que viria com a aprovação do Projeto de Lei 6770, o qual foi aprovado, sendo a Lei 10.636 de 30.12.02, teve na sua promulgação uma série de vetos da Presidência da República que a descaracterizou totalmente, tornando-a inócua. Isto porque os artigos que vinculavam a sua aplicação foram vetados.



Atualmente qualquer investimento de Governo Federal dependerá de dotação orçamentária sem fonte assegurada.

Neste sentido, estamos diante de um eminente “Paradão Logístico” no transporte de carga.

Medidas urgentes devem ser tomadas pela sociedade organizada no sentido de agirmos junto ao Congresso para que sejam derrubados os vetos, missão praticamente impossível, ou ainda conscientizar o Governo Federal para que seja emitida Medida Provisória relativa à aplicação da CIDE afim de que a mesma não se torne mais um imposto similar a CPMF.



Federação e Centro das Indústrias do Estado de São Paulo

Presidente FIESP/CIESP

Horácio Lafer Piva

Departamento de Infra-estrutura Industrial

Pio Gavazzi - Diretor Titular

Comitê Gestor do Projeto

Massimo Andréa Giavina-Bianchi - Coordenador

Newton Cavaliere - Vice Coordenador

Clarice Messer

Luís Carlos Tripodo

José Carlos Pereira de Carvalho

José Luís de Freitas Valle

Romildo de Oliveira Campelo

Diretor Executivo

José Eduardo Bandeira de Mello

Gerência de Meio Ambiente, Infra-estrutura e Design

Fausto Guilherme Longo

Área Técnica de Meio Ambiente, Infra-estrutura e Design

da FIESP/CIESP

Coordenação Técnica

José Vitor Mamede

Leonardo Santos Caio