

INTERMODALIDADE NO TRANSPORTE DE CARGA

Transcrição da apresentação do tema por
CLÁUDIO ROBERTO F. DECOURT, representante da empresa **DI GREGÓRIO NAVEGAÇÃO LTDA**,
no Seminário **TRANSPORTES DE CARGA**, realizado no **INSTITUTO DE ENGENHARIA**, em promoção do
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES, em setembro de 1992

Em anexo, algumas notas sobre os diferentes temas abordados pelo palestrante

Apresentação

Este volume reúne as transparências utilizadas na palestra Intermodalidade no Transporte de Carga apresentado durante o Seminário sobre Intermodalidade e Privatização no Transporte de Carga, promovido pelo Instituto de Engenharia, nos dias 21 22 de setembro de 1992.

Introdução

Como em qualquer atividade, também os usuários de serviços de transporte desejam que o deslocamento de seus bens ou produtos ocorra rapidamente, sem nenhuma avaria e ao menor custo possível. Há anos, ficou claro aos prestadores de serviços de transporte que a conjugação ótima de *preço, prazo e qualidade* nesta atividade é obtida não pela utilização de um determinado veículo ou modo de transporte, mas pela integração entre vários modais com as atividades de fiscalização e controle do setor.

Internacionalmente, essa integração distingue os conceitos de **multimodalismo, intermodalismo e transporte combinado**. No Brasil, nem sempre essa distinção é perfeita o que, a parte da mera imprecisão acadêmica, ocasiona equívocos práticos. Não raro, essa imperfeição conceitual afeta a obtenção do melhor preço, prazo ou qualidade em serviços de transporte.

Tanto o comércio exterior como o mercado doméstico brasileiros dependem, em escala crescente, de sistemas de transporte integrado. O desafio dos profissionais que projetam e opera esses sistemas é o de encontrar soluções simples e engenhosas que, com investimentos compatíveis com nossa realidade econômica e administrativa, criem aos usuários de transportes, serviços cada vez mais rápidos, baratos e com qualidade.

Esta Palestra procurará auxiliar na identificação de soluções para a melhoria da integração dos sistemas de transporte voltados para o comércio interno e externo do País. Serão apresentados os principais fatores que tradicionalmente afetam a competitividade do setor (operacionais, tecnológicos, de infra estrutura, institucionais, legais, econômicos e gerenciais). Peculiaridades da realidade brasileira atual (como *privatização e modernização* dos serviços portuários) e da realidade internacional (como a crescente atuação dos *transitários de carga* e dos *NVOCC*) serão especialmente analisados.

Cláudio Roberto Fernandes Décourt
(Di Gregório Navegação Ltda)
Setembro de 1992

1ª TRANSPARÊNCIA

Intermodalidade no Transporte de Carga

Roteiro

1. Conceitos básicos
2. Revisão do modelo institucional
3. Recursos financeiros
4. Revisão da ordenação governamental
5. Tarifas
6. Desenvolvimento tecnológico e de recursos humanos

2ª TRANSPARÊNCIA

Conceitos Básicos

Transporte combinado

Condução de um veículo por outro

.....

Transporte intermodal

Transferência de carga entre modalidades diferentes. Não pressupõe unitização. Conceito operacional.

.....

Transporte multimodal

Transporte de carga, por, no mínimo, dois modos distintos, regido por um único contrato de transporte, emitido por um Operador de Transporte Intermodal (OTM), que se responsabiliza por toda a operação. (UNCTAD)

3ª TRANSPARÊNCIA

Conceitos Básicos

Intermodalismo

- Utilização das vantagens relativas de cada modal
 - Solução das restrições de cada modal
 - Menor possibilidade de faltas e avarias (cargas utilizadas)
-

Multimodalismo

- Facilita o relacionamento do cliente com a cadeia de transporte
 - Cria condições favoráveis para a simplificação de controles fiscais
-

4ª TRANSPARÊNCIA

Intermodalismo / Multimodalismo no Brasil

Cargas nacionais (domesticas):

- Transporte intermodal / combinado
 - Figura do OTM independente (não transportador) menos frequência
 - Exemplo notável: Amazônia (Rodo-Fluvial / Rodo-Aéreo / Flúvio-Marítimo)
-

Cargas Internacionais

- Transporte multimodal mas comum (Transitários e NVOCC)
-

5ª TRANSPARÊNCIA

Revisão do modelo Institucional

Características

- **Infraestrutura:** coordenação e investimentos públicos, principalmente nos sistemas que operam com carga geral
- **Operação:** iniciativa privada

6ª TRANSPARÊNCIA

Revisão do modelo Institucional

Atividades já executadas pela iniciativa privada

- **Rodoviário:** operação: desregulamentada
- **Ferroviário:** há projetos para transporte de granéis
- **Portos Marítimos:** alguns na região Sudeste; poucos alfandegados.
- **Transporte Hidroviário Interior:** em grande parte privado; duas empresas estatais restantes estão em fase de privatização ou extinção
- **Transporte Marítimo nacional:** (cabotagem + Argentina): empresas privadas operam, embora com preponderância da atuação estatal (principalmente nos granéis líquidos)
- **Transporte marítimo internacional:** há preponderância de empresas privadas. Três estatais brasileiras (Petrobrás, Docenave e Loyd) convivem com algumas estatais estrangeiras
- **Transporte aéreo:** operação privada

7ª TRANSPARÊNCIA

Revisão do modelo Institucional

Atividades privatizáveis

- **Ferroviário: operação.** Terminais intermodais podem ser atrativos
- **Portos marítimos: operação.** Manter a tendência de manter terminais especializados em granéis sob controle privado
- **Transporte Hidroviário Interior:** estimular o desenvolvimento de terminais para operação com granéis

8ª TRANSPARÊNCIA

Revisão do modelo Institucional

Atividades de difícil privatização

- **Infra estrutura rodoviária**
- **Infra estrutura ferroviária:** para transporte de carga geral
- **Infra estrutura portuária:** para movimentação de carga geral
- **Infra estrutura hidroviária:** dragagem, balizamento, eclusagem, etc
- **Infra estrutura aeroportuária**
- **Transporte marítimo de petróleo** (nacional e internacional)

.....
Nesses casos privatização só seria atrativa com monopólio
.....

9ª TRANSPARÊNCIA

Revisão do modelo Institucional

Problemas específicos

Navegação de cabotagem

- Extinto o transporte de carga geral

- Retomada:

- Facilitação de operações portuárias
- Permitir aquisição de navios de segunda mão no mercado internacional

Portos marítimos

- Transferir, **efetivamente**, a administração portuária para unidades regionais (municipais, metropolitanas, estaduais, regionais, segundo cada caso)

- Permitir aquisição de navios de segunda mão no mercado internacional
.....

10ª TRANSPARÊNCIA

Revisão do modelo Institucional

Problemas específicos

Navegação de longo curso

- Evitar o declínio da bandeira brasileira
- Melhorar as condições (segundo registro, manutenção do FMM com condições atrativas ou liberação para aquisição de navios no mercado internacional de segunda mão)
- Tendência das linhas nacionais é se tornarem feeder de grandes serviços *round-word*

11ª TRANSPARÊNCIA

Revisão do modelo Institucional

Operador de Transporte Multimodal (OTM)

- Considerado fundamental para a efetiva implantação do multimodalismo
- **OTM** independentes são temidos pelos transportadores (terrestres e marítimos):
 - concorrência, com pouco investimento
 - prática de tarifas *box rate*
- Na prática mundial, conhecimentos multimodais emitidos por transportadores, transitários ou **NVOCC**
- Muitos **NVOCC** são ligados a transportadores
- Somente os grandes transitários têm poder de barganha nas negociações de fretes
- **NVOCC** são grandes clientes dos transportadores
- Estudo da UNCTAD mostra que os transitários tendem a ser os determinantes das rotas marítimas do futuro.

12ª TRANSPARÊNCIA

Recursos Financeiros

Investimentos em transportes

1960 – 1965

- 40% da formação bruta de capital fixo
- 6,7% do PIB

Final década de 80:

- 10% da formação bruta do capital fixo
- 1,7% do PIB

13ª TRANSPARÊNCIA

Recursos Financeiros

- Predominância de recursos públicos na infra-estrutura (rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, hidrovias)
- Investimentos privados se mostram atrativos apenas no transporte de commodities (graneis)
- Necessidade de manter mecanismos permanentes de financiamento à infra-estrutura pública
- Modelo de fundos vinculados, pode ser interessante, se bem administrado (FMM, Fundo Rodoviário, etc)

14ª TRANSPARÊNCIA

Revisão da ordenação governamental

- Estabelecimento de uma legislação básica para o transporte multimodal – projeto de lei no Congresso Nacional
- Revisão da legislação específica dos modais, tendo como condicionantes:
 - Minimização da interferência governamental
 - Priorizar efetivamente a operação dos sistemas de transporte pela iniciativa privada
- Seguir ampliando a política de simplificar remessas de divisas para pagamentos de serviços no exterior
- Facilitar a contratação de seguros no exterior
- Reestabelecer a influência do Brasil em organismos internacionais
- Simplificar controle aduaneiro – aumentar alternativas nos terminais interiores, principalmente no sistema Mercosul
- Analisar o restabelecimento de órgão de coordenação interministerial – ao governo ainda cabe a coordenação do multimodalismo

.....
O mercado sempre se move à frente dos regulamentadores
.....

15ª TRANSPARÊNCIA

Tarifas

- Carga fracionada x Carga consolidada (box rate)
- Vantagens de tarifas de longas distâncias / grandes volumes (zero tarifário ferroviário)

-
- Negociações entre as partes, sem interferência do governo, é a melhor solução
 - **Ganhar pelo volume e não pela unidade** – princípio válido, mas de difícil aplicação

16ª TRANSPARÊNCIA

Desenvolvimento Tecnológico e de Recursos Humanos

- Desenvolvimento de equipamentos, atendendo à peculiaridades racionais, iniciativa deve partir das transportadoras
 - Integração com sistemas de comunicação internacionais
 - Padronização de equipamentos: acompanhamento das tendências internacionais
-

INTERMODALIDADE NO TRANSPORTE DE CARGA
TRINTA ANOS DEPOIS
CONSIDERAÇÕES SOBRE ALGUNS PONTOS CITADOS NA APRESENTAÇÃO DE
CLAUDIO ROBERTO F. DECOURT EM 1992

- Transporte combinado, condução de um veículo por outro
- Transporte intermodal, transferência de carga entre modalidades diferentes.

Alguns exemplos



- Transporte multimodal

Até o advento do transporte rodoviário de grandes volumes e da implantação de rodovias a eles adaptadas, a ferrovia operava um sistema de transporte “porta-a-porta”. Com uma frota de caminhões – o então denominado “**serviço rodoviário**” – as ferrovias transportavam, em seus caminhões, as cargas entre as estações de origem e de destino final das cargas transportadas pelos trens. Quando da adoção do **Plano de Metas** do governo JK, estabelecendo que caberia às rodovias assumir o atendimento aos novos mercados e que a ferrovia deveria objetivar o atendimento “às **grandes cargas, em longas distancias**”, surgiu um lema nas áreas operacionais das ferrovias, definindo as cargas “internas” como desinteressantes, como cargas de “**pequeno expediente**”; assim, desativaram o “rodoviário”. Durante a elaboração do **Plano TIC – Terminais Intermodais de Carga**, em São Paulo, coordenado pela Dersa com participação da Fepasa e abrangendo os sistemas rodoviário, ferroviário e hidroviário no Estado, pesquisa realizada em uma empresa de armazéns, em Uberlândia, constatou-se que só no item “chicletes”, levavam de São Paulo para seu armazém distribuidor, toneladas deste item. Questionados por que não utilizavam o trem, responderam que o trem não garantia as entregas nos horários requeridos para a entrega dos produtos.

A citar a pergunta que feita pelo gerente deste citado armazém no início da pesquisa – “Você é da ferrovia? A que horas sai o trem das oito?”. A resposta: “o trem das oito, sai às oito. Agora, se você me perguntar a que horas chega o trem que saiu às oito eu não saberia lhe responder”.

Esta foi uma das principais causas da decadência da ferrovia a partir dos anos 60, a não adequação dos serviços para o atendimento a um mercado em rápida expansão. Ainda embalados na visão de ser a ferrovia o único modo de transporte oferecido no país, muito se descuidava da manutenção do sistema para manter os prazos oferecidos.

*Um velho ditado ferroviário, sempre repetido em tom de pilhéria, explicava porque o transporte de passageiro era um tormento para os ferroviários. Diziam eles, “**trabalhar com carga é melhor, carga não reclama**”. De se perguntar se, em sendo assim, porque a EFVM (Estrada de Ferro Vitória-Minas), operada pela Vale do Rio Doce, “**funcionava como um relógio**”, já nos anos 60? Nesta data a circulação dos trens, em todas as ferrovias, se baseava em antigos sistemas de sinalização (cabines eletromecânicas, staff elétrico), mas a EFVM já era dotada de um eficiente sistema de sinalização (CTC), comandado por um Centro de Operações, que assegurava um controle rígido do tempo de viagem dos trens ao longo de 670 km.*

- **Atividades privatizáveis:**

- a. **ferrovia, operação de terminais intermodais pode ser atrativa**

- b. **hidroviário interior estimular o desenvolvimento de terminais para operação com graneis**

As concessões ferroviárias originais eram sempre de navegação e ferrovias – a EF Sorocabana possuía várias estações em portos fluviais ao longo dos rios Tietê e Paraná; a Paulista (CPEF) nos rios Paraná e Grande, a EF Mogiana, no rio Grande.

- **Privatização difícil:**

- a. **Rodoviária**

- b. **Ferrovária – para transporte de carga geral**

Na privatização das ferrovias paulistas, durante a presidência de Fernando Henrique e de Mario Covas, no Estado de São Paulo, em 1995, o BNDES não aceitou a proposta do governo do Estado de promover uma privatização unificada das ferrovias paulistas, Fepasa e EFSJ. A privatização isolada da EFSJ, preservou o modelo de “território privilegiado”, adotado ainda no século XIX. Em Seminário sobre Portos, realizado em São Paulo, pela revista Carta Capital, em 2016, o representante da ANTU, informou que 75% do transporte ferroviário no Brasil era de minério, e que os transportadores de outros tipos de carga teriam, por este motivo, grande dificuldade para usar as ferrovias.

- c. **Aeroportuária**

- **Problemas específicos: cabotagem – facilitar a compra de navios de segunda mão e facilitação de operações portuárias**

Durante a campanha eleitoral de Jose Serra para o governo de São Paulo, à pergunta, a um de seus cabos eleitorais, qual o programa do candidato para a recuperação dos serviços de cabotagem, a resposta foi – “a cabotagem vai muito bem, obrigado”. No entanto, a situação constatada em 2006 não evidencia condições muito diferentes.

ADMINISTRADORES POLÍTICOS NA ÉPOCA DA REALIZAÇÃO DO SEMINÁRIO SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL NO QUAL A DI GREGÓRIO APRESENTOU ESTE TRABALHO E A RELAÇÃO DOS DIRIGENTES DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS NA REALIZAÇÃO DO SEMINÁRIO

PRESIDENTE.....FERNANDO COLLOR / ITAMAR FRANCO

GOVERNADOR..... LUIZ ANTONIO FLEURY FILHO

PREFEITO..... LUIZA ERUNDINA

ENGENHEIROS DO ANO NO IE.....1991 – BERNARDINO PIMENTEL MENDES

1992 – RINALDO CAMPOS SOARES

PRESIDENTE DO IE..... MAÇAHICO TISAKA

PROGRAMA DA DERSA NO GOVERNO FLEURY..... TIC – TERMINAIS INTERMODAIS DE CARGA

DIRETORIA DE TERMINAIS DA DERSA..... LUIZ GUSTAVO MACHADO)

TERMINAIS PLANEJADOS..... BOA VISTA (RODOFERROVIÁRIO)

PEDERNEIRAS (FERRO/RODO/HIDRO)