

ANUÁRIO DO

TRANSPORTE DE CARGA 2006

OTM transporte
EDITORA LTDA

www.revistatransportemoderno.com.br

Nº 11 - 2006 - R\$ 30,00

TRANSPORTADORES

- Gafor dá receita para crescer
- Futuro alia-se à Grande ABC

RODOVIÁRIO

- ANTT desnuda a frota
- Disciplina na carga perigosa

CAMINHÕES

- Produção perto de 3 milhões
- Exportação pisa no acelerador

PNEUS

- Estagnação afeta novos e reformados

COURIER

- Eficiência atenua dólar baixo

COMBUSTÍVEL

- Guerra sem tréguas para gastar menos

MOTORIZAÇÃO

- Superpesado exige rigor técnico

LOGÍSTICA

- Nó difícil de desatar na cidade

GERENCIAMENTO DE RISCOS

- Boa arma de prevenção

RASTREAMENTO

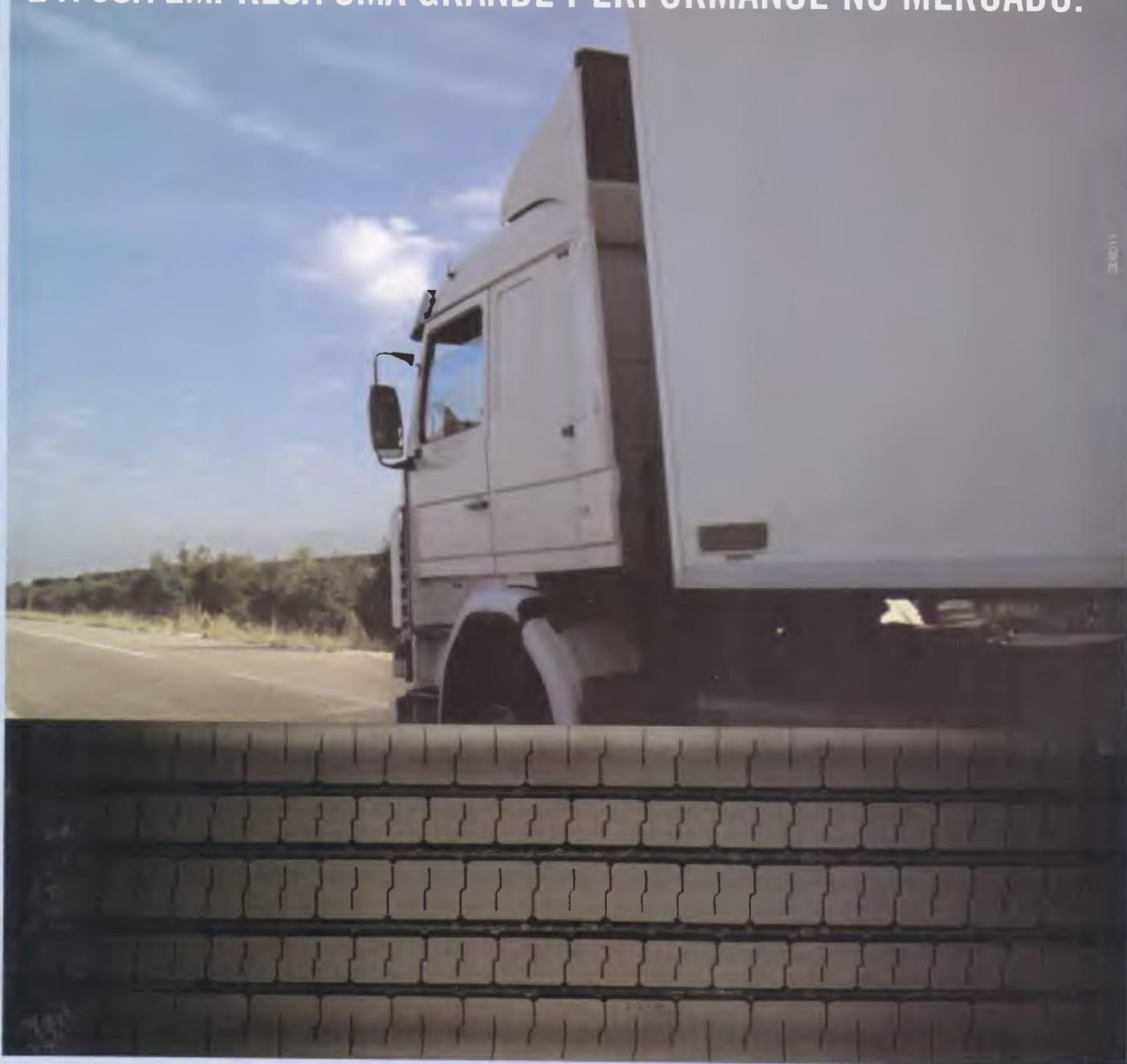
- Cuidado na escolha do sistema

Transporte e logística driblam inércia do País

GUIAS EXCLUSIVOS

- OPERADORES** • Estatísticas de 240 transportadoras • Operadores logísticos
- FORNECEDORES** • Montadoras de caminhões • Indústrias de implementos
- Fabricantes de autopeças e prestadores de serviços

**QUANDO VOCÊ REFORMA PNEUS COM OS PRODUTOS VIPAL,
SEUS VEÍCULOS TÊM UM EXCELENTE DESEMPENHO NA ESTRADA
E A SUA EMPRESA UMA GRANDE PERFORMANCE NO MERCADO.**



A Vipal está sempre inovando e trabalhando pesado para o seu negócio ir mais longe. Veja porque:

- É a única que tem RQG - Reforma Qualificada & Garantida, um serviço exclusivo que garante a carcaça e a reforma dos pneus radiais e diagonais, nos sistemas a frio e a quente, das mais consagradas marcas de pneus.
- Investe em pesquisa para projetar desenhos exclusivos de bandas que atendam as suas necessidades específicas.
- Oferece uma ampla Rede Autorizada que já conta com mais de 220 reformadores distribuídos pelo Brasil e Mercosul. Tem um sempre perto de você.

É por isso que a Vipal está sempre à frente em reforma de pneus.

 **VIPAL**[®]
RENOVANDO A QUALIDADE DO SEU PNEU
www.vipal.com.br

Transporte não vive de **promessas**

Eram deuses os governantes? Não eram, não são e nunca serão, embora, por vezes, possamos considerá-los onipotentes.

Governantes, sim, devem ser orientados de bom senso para não atrapalhar a vida de quem produz e distribui riquezas. Uma das tarefas de quem governa é o empenho pela regulação das atividades – para que elas possam ser exercidas com justeza e eficácia.

Governo, pois, muito faz, quando pouco atrapalha. Mas, infelizmente, não é isso que temos freqüentemente visto. Os homens públicos têm, ao contrário, dado seguidas mostras de trapalhões que extrapolam o poder.

Nas atividades de transportes e logística a interferência dos governos tem sido imperceptível. Certamente, é por isso que tais setores têm caminhado razoavelmente bem. Impotentes para investir, os governos, se não ajudam, não atrapalham. E conduzem na base do low profile seu exercício de reguladores.

Portos e ferrovias foram privatizados e, sob a batuta de operadores antenados com as demandas dos clientes, tais serviços têm crescido em volume, eficácia e competitividade, aumentando o leque de opções para os embarcadores.

O transporte, desafiado a melhorar seu desempenho pelas leis de mercado, evoluiu muito – e uma das causas para isso foi ter aperfeiçoado sensivelmente a operação e os controles sem depender das promessas de governos que reiteradamente não se concretizam.

Este Anuário do Transporte de Carga, que chega à sua 11ª edição, é uma publicação que se caracteriza por sempre inovar na medida em que mostra guias setoriais inéditos, diferenciados, caracterizados por denso conteúdo de informações e reportagens e análises sobre as trajetórias do transporte e da logística.

Confiram esse documento e façam dele agradável e proveitosa leitura!



 **Maior Rentabilidade**

- Motorização eletrônica: melhor consumo de combustível e menor custo de manutenção.
- Cruise Control e acelerador eletrônico: melhor dirigibilidade e maior produtividade do motorista.
- Uma linha completa, de 8 a 50 toneladas: versatilidade, robustez e capacidade de carga para todas as aplicações.
- Válvula Sensível à Carga e Filtro Secador de Ar: maior eficiência e durabilidade no sistema de freios.

 **Melhor Desempenho**

- Motores eletrônicos Cummins Interact e ISC, de 150 a 319cv: mais potência, torque e agilidade.
- Transmissão Eaton em todos os modelos: melhor performance, dirigibilidade e robustez.
- Diversas opções de eixo traseiro para as mais diferentes aplicações.

 **Qualidade em Serviço**

- Ampla rede, com 120 distribuidores em todo o Brasil.
- 85 totalmente exclusivos.
- 100% da rede treinada, com mais de 1.200 técnicos especializados em motores eletrônicos.
- Disk Ford e SOS Ford serviços exclusivos e gratuitos, 24 horas por dia, 7 dias por semana.
- Estoque completo de peças a preços justos e com pronta entrega.

 **Compromisso com o Meio Ambiente**

- Total conformidade com o Proconve 5 (Euro III).
- Motores com índices reduzidos de emissão de gases poluentes.
- Veículo preparado com pacote anti-ruído.
- Kit de embreagem produzida sem adição de chumbo. Ecologicamente correto.

Traga seu negócio aqui para o futuro.

Linha Ford Cargo 2006 com motores eletrônicos.

Linha Ford Cargo com motores eletrônicos. Mais tecnologia e mais robustez com menor emissão de poluentes, menor nível de ruído e com a eficiência e simplicidade do Cargo que você já conhece. É a hora perfeita da sua frota dar aquele salto de qualidade com a melhor rentabilidade do mercado.

Acesse www.caminhoes.ford.com.br ou ligue 0800 703 3673

Caminhões



O melhor negócio em transportes

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETARIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores: Sonia Crespo, Juliana Mausbach,
Ariverson Feltrin, Carmen Ligia Torres,
Walter Souza, Gisele Oliveira

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 3027-5565
spala@spalamkt.com.br

Tiragem
8.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 120,00 (seis edições e três Anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 702
Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Atendimento ao assinante
0800 702 8104

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



AO LEITOR

3

ANÁLISE – A eficiência dos operadores de transporte e logística compensa mazelas que o governo deixa na infra-estrutura. Tal racionalização tem feito o transporte reduzir sua participação no Produto Interno Bruto (PIB)

10

ESTATÍSTICAS – A carga rodoviária aumentou mais que a ferroviária, mas ambas tiveram expansão. Caminhão e trem são movidos a óleo diesel, combustível que em 2005 teve 82,1% do seu consumo absorvido pela atividade de transporte

14

RODOVIÁRIO – Registro nacional do setor empresarial de carga rodoviária mostra extrema concentração de pequenas empresas e grande universo de caminhoneiros autônomos, donos de veículos com 20 anos de idade média

16

CARGA PERIGOSA – Exigências cada vez mais severas de leis ambientais e dos embarcadores aumentam a qualificação das transportadoras e provocam erugamento no segmento de cargas de risco

18

GAFOR – Buscar maior valor agregado com a incorporação de etapas logísticas junto a clientes tradicionais atendidos na área de transporte. Eis a receita da empresa para chegar a crescer de forma consistente

22

GRANDE ABC – Grupo se destaca em várias frentes: no transporte, com a ampliação da frota, e na logística, com a captação de serviços e uma estrutura de negócios que contempla com afinco a inclusão da logística em suas várias fases

26

FERROVIÁRIO – As concessões, comprometidas com o futuro e que não querem perder tempo, dinheiro, nem clientes, tratam de expandir suas linhas, deixando de lado o governo, que nem investe e não planeja

28

PORTOS – O dinamismo do operador privado promove a necessária junção da eficiência com investimentos para modernizar equipamentos e infra-estrutura. Com isso, atende ao forte crescimento do comércio exterior

34

FLUVIAL – Apesar de exceção no contexto de um sistema hidroviário sem credibilidade e de se expandir a uma taxa de 10% ao ano, a Tietê-Paraná utiliza pequena fração de sua capacidade de 20 milhões de toneladas por ano

42

COURIER – Baixa do dólar torna o mercado mais retraído e faz aumentar a prestação de serviços segmentados e personalizados que conferem maior valor agregado à carga e melhor nível de satisfação ao cliente

48

CAMINHÕES – Com volume de 3 milhões de unidades desde a década de 1950, a indústria brasileira mudou seu perfil: hoje produz acima de 50% de modelos semicoados e pesados e está mais voltada à exportação

52

TREM DE FORÇA – Cresce o uso de combinações de veículos superpesados, com exigência de cavalos-mecânicos mais potentes, o que implica compras técnicas para otimizar o investimento e garantir o retorno adequado

56



IMPLEMENTOS – Problemas na agricultura, que já se apresentaram em 2005 e persistiram no corrente ano com o câmbio pouco atrativo, levam o setor a buscar alternativas nas atividades sucroalcooleira e de mineração **104**

LOGÍSTICA – Distante dos eficientes modelos europeus e americanos, a distribuição urbana no Brasil, carente de estrutura física e legislação adequadas, convive com entraves que dificultam e encarecem a operação **114**

RASTREAMENTO – Grande número de concorrentes, se de um lado aumenta o leque de opções, de outro dificulta a escolha e confunde o operador sobre qual sistema a adotar no momento de decidir compra **126**

GERENCIAMENTO DE RISCOS – Roubos e desvios de cargas são enfrentados com ferramentas que procuram inibir as ocorrências, incluindo uso de aparato tecnológico, mas os registros continuam a aumentar as estatísticas **130**

PNEUS – Mercado ficou estagnado em 2005 e, para complicar a vida dos fabricantes locais, a entrada dos importados da China trazem vantagens de serem vendidos com valores até 320% menores **136**

RECAUCHUTAGEM – Escassez de carcaças e dificuldades econômicas causam retração no setor de reformas e incitam a polêmica sobre a importação de pneus usados **138**

TRANSPORTADORAS – Dossiê traz lista de 240 operadoras de cargas, que informam quantidade da frota, marca e idade média, quantidade de quilômetros rodados, combustível consumido, pneus trocados e outras informações inéditas **143**

Montadoras	
Agrale	61
Fiat	62
Ford	63
General Motors	64
Iveco	68
Kia	70
Mercedes-Benz	72
Renault	74
Scania	77
Volkswagen	78
Volvo	82
Toyota	87
Fichas técnicas	89

Guias	
Fabricantes de implementos	61
Operadores logísticos	62
Transportadoras	63
Fornecedores	64



09:10 PRÉ-PAGO



09:25 PREÇO ÚNICO



09:40 SEM BUROCRACIA



09:51 COMPRAS PELA



10:20 ENTREGA



10:25 COMODIDADE



10:35 EFICIÊNCIA



O Gollog Pré-Pago é ideal para quem sempre envia encomendas para outras cidades. Com ele, você tem uma cota de remessas para usar num determinado período. E confere tudo no seu saldo, conforme usa. Isso garante muito mais agilidade e comodidade na

324

ENVIADO

059

RECEBIDO

057

ENVIADO

450

RECEBIDO

RECEBIDO

004

ENVIADO

132

RECEBIDO

TRANSPORTAMOS ENCOMENDAS
COM A MESMA EFICIÊNCIA
QUE TRANSPORTAMOS PESSOAS.
CHEGOU GOLLOG PRÉ-PAGO.

hora de despachar, porque você não precisa pegar nem pesar suas encomendas. Além disso, só com o Gollog Pré-Pago você tem preço único para fazer remessas para 40 destinos no Brasil. Acesse o site da Gollog ou visite uma das lojas Gollog para saber mais.

Gollog
O serviço de cargas da Gol

www.gollog.com.br

0800 90 2001



Drible às barreiras em nome da eficiência

Embarcadores exigentes e logística que se refina promovem melhoria nos indicadores de qualidade e produtividade, mesmo com as mazelas, entre elas a deficiente infraestrutura

A operação dos serviços de transporte, mesmo enfrentando deficiências causadas por desleixo de investimentos em infra-estrutura, seguramente está evoluindo. Tal quadro, que poderia soar como contraditório, tem a ver com a incorporação de técnicas de logística como complementos fundamentais ao transporte.

Estoques mínimos de matérias-primas e produtos finais exigiram operações ágeis

no abastecimento, transferência e distribuição. Para isso, o embarcador, em vez de contemplar a quantidade de fornecedores, passou a fazer opção pela seleção baseada em quesitos de qualidade.

É o caso da Santista Têxtil, gigante com sete fábricas no Brasil e vizinhos da América do Sul, que desde 1999 tem o denominado Prêmio Santista Suprimentos e Logística como referência para aperfeiçoar suas operações de suprimento, transferência e distribuição.

A consequência direta dessa avalia-

ção sistemática dos quesitos que envolvem qualidade, pontualidade, atendimento e satisfação dos clientes interno e externo estão expressas em números que a Santista exhibe: antes da premiação, em 1998, o índice de eficiência das transportadoras, nas entregas a clientes, era de 84%. A partir de então este número foi melhorando e atingiu 96% em 2005.

Outra consequência da avaliação foi o enxugamento do número de fornecedores. De 53 transportadoras contratadas

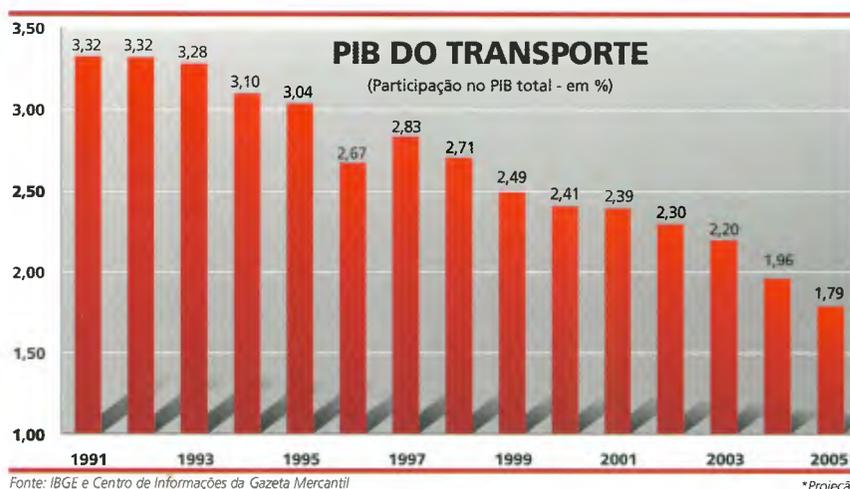
para operar no Brasil, o número baixou para cinco na etapa da distribuição. A vocação regional do transportador é elemento vital para a eficiência – o quinteto de fornecedores da Santista tem essas raízes essenciais não só para ganhos de escala operacional mas também na identificação das demandas dos destinatários das cargas.

A vinculação indissociável da logística ao transporte tem valorizado cada vez mais o conceito do serviço porta-a-porta. A concretização desse objetivo independe do modo de transporte. A América Latina Logística, que privatizou a região Sul das ferrovias brasileiras, desde o início de suas operações, em 1997, incorporou a logística como diferencial competitivo. Seu braço rodoviário, com a aquisição do controle da Delara, tem dado suporte para o crescimento das chamadas cargas industriais, que já representam 50% do seu portfólio de negócios.

As parcerias com embarcadores, principalmente nas reformas de vagões e compras de material rodante, com contratos que prevêem descontos nos fretes, têm sido praticadas não só pela ALL, mas pelas demais operadoras privadas de ferrovias. Tal prática – ao lado de novos métodos gerenciais e implantação de tecnologias eletrônicas de controles de trens e monitoramento de linhas – têm sido fundamentais para acelerar o ritmo de crescimento do modo ferroviário. No período de 1997 a 2005 para a soma de R\$ 1 bilhão que a ALL investiu no negócio, os clientes colocaram outro tanto.

A privatização dos serviços portuários também acelerou o desenvolvimento do transporte aquaviário. Antes, colocados como empecilhos à expansão do País, os terminais marítimos têm demonstrado eficiência e redução de custos.

Reflexos no PIB – Determinada pelas leis de mercado, a racionalização tem feito o transporte reduzir sua participação no Produto Interno Bruto (PIB). Com



efeito, nos últimos 15 anos, o transporte perdeu praticamente metade de sua força. Com mais de 3% no início dos anos 90, a atividade chegou a 2005 representando 1,79% do PIB, registra a apuração feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Está claro também que, junto com a racionalização na atividade, houve aceleração na competição, o que acabou por provocar achatamento de fretes e tarifas. Levantamento da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) mostra que há quase 120 mil empresas de transporte inscritas no Registro Nacional de transporte Rodoviário de Cargas (RNTRC). A maioria desses estabelecimentos é formada por pequeníssimas empresas com posse declarada de um veículo. Além desse grande universo, há um exército superior a 600 mil autônomos, igualmente descapitalizados, donos de uma frota com idade média de 20 anos.

Como o País não mantém crescimento econômico sustentado há muito tempo, o enorme contingente de transportadores tem pressionado para baixo os fretes.

"Enquanto isso, aumentou o custo dos insumos, incluindo a manutenção, causada pela deficiência das estradas", diz Hugo Yoshizaki, professor de Logística da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP).

Particularmente em 2005, foi quase

impossível repassar a alta dos insumos aos fretes, nem mesmo o aumento do diesel que produz efeito imediato no custo operacional dos veículos.

Além dos efeitos conjunturais provocados pelo ritmo ciclotímico da economia, a queda da participação do transporte no PIB pode ser atribuída à queda vertiginosa da inflação, que reduziu os estoques e os conhecidos "passeios" da carga. Era comum, em regime de inflação acalorada, a mercadoria ter vários transferências, um método que seguramente gerava mais demanda de transporte. Nessas épocas, o frete poderia ser diluído facilmente no repasse de preço da mercadoria, situação que não se repete com inflação sob severo controle. Não é sem razão que o IBGE registra crescimento do PIB superior ao do transporte. Em 1997, por exemplo, o País cresceu 0,13% enquanto o transporte recuou 3,64%; em 1999 a relação foi de PIB geral de 0,79% para uma desaceleração no transporte de 1,56%.

Não há dúvida, porém, que em paralelo às conhecidas mazelas da macroeconomia, a logística pode ter uma boa parcela da responsabilidade pela redução da participação do transporte no PIB.

Quanto mais desenvolvida é a logística, maior é a produtividade de transporte. Ninguém duvida que houve um refinamento na logística brasileira, até porque o estoque é um dos itens mais importantes

na composição dos custos logísticos. Se até meados de 1994, a farrá da inflação protegia e até estimulava a formação de estoques e suas múltiplas transferências, daí em diante eles passaram a ser combatidos e reduzidos por meio de controles severos, facilitados sobremaneira pelos avanços da tecnologia de informação.

Se a racionalização logística, entre outras causas, concorre para reduzir o peso do transporte no PIB, não se deve esquecer que esse indicador também leva em conta o valor agregado com a movimentação de passageiros. Nesse aspecto, a redução do emprego formal que atingiu a economia brasileira a partir de meados de 1995 fez emergir um mar de competidores. Peruas de lotação são portas abertas para recepcionar os excluídos em momentos de crises. Maior oferta em geral implica uma menor força de negociação. Em quase todo o país as peruas de lotações passaram a competir com os sistemas regulares de ônibus. Esse processo, iniciado na segunda metade da década de 1990, estendeu-se pelos anos seguintes. Atualmente, os pequenos transportadores estão se enquadrando dentro de um regime de regularização.

Apesar disso, ainda é grande a quantidade de transportadores que, por diversos motivos, encontram-se na informalidade, ficando de fora da pesquisa que serve para o cálculo do PIB do setor e que considera o valor agregado pela atividade somente das empresas regulares como explica Heloísa Valverde Filgueiras, consultora do IBGE.

Setor aguerrido – Caminhões de última geração, trens informatizados, frota aérea moderna, sistemas de rastreamento com tecnologia de ponta e apurados serviços de logística. São meios a que lança mão o transporte brasileiro

no seu dia-a-dia. Mas, na hora de enfrentar as vias de acesso – sejam elas rodoviárias, ferroviárias, marítimas, aéreas ou fluviais – a carga brasileira se depara continuamente com estruturas físicas cada vez mais obsoletas, que parecem haver parado no tempo, frente à demanda que cresceu de forma vertiginosa nos últimos dez anos. O maior e mais importante modo de transporte, o rodoviário, vem suportando com galhardia as precárias condições de tráfego em algumas das mais importantes estradas brasileiras. Sobre os resultados da recente operação tapa-buracos lançada pelo governo, temos apenas as informações divulgadas pela mídia impressa: a cada dois buracos tapados, dois voltam a abrir.



A execução das obras necessárias de reestruturação das linhas coube às concessionárias ferroviárias

Vejam o caso das ferrovias brasileiras: em 1995, o total de carga transportada pelos trilhos nacionais ultrapassou a marca dos 135 bilhões de tku's. Em 2005, esse volume chegou à marca de 221 bilhões de tku's, o que significa um crescimento de cerca de 65% nas operações realizadas pelo modal – no entanto, durante esse período, o poder público sequer sinalizou com uma possível execução de algumas das obras necessárias de manutenção e reestruturação das linhas – missão que

lhe coube desde o início do acordo com as onze concessões ferroviárias. Essas empresas buscam, agora, novos caminhos, literalmente: querem expandir suas malhas, ampliando assim a área de cobertura e, com isso, diversificar suas tradicionais carreiras de clientes *heavy haul*, como fabricantes de cimento e insumos agrícolas.

O transporte fluvial, modal promissor mas totalmente esquecido pelo poder público, tem a seu favor um enorme potencial a ser explorado: dos 43 mil quilômetros de rios possivelmente navegáveis, apenas 11 mil mantêm rotas permanentes de transporte. Em 2005, passaram pelos rios brasileiros algo em torno de 28 milhões de toneladas, se for considerado o crescimento de 5,7% sobre dados referentes à 2000, último levantamento feito pelo Fundo Nacional de Infra-estrutura de Transportes do governo federal.

No caso do transporte marítimo e por cabotagem, o *boom* das exportações que moldou um novo perfil econômico para o País não encontrou reflexo nas estruturas portuárias domésticas: faltam acessos rodoviários e ferroviários adequados, calado compatível com navios de grande porte e equipamentos modernos que acelerem o embarque e desembarque de produtos. Ainda assim, o setor tem perspectiva de crescer 50% até 2010: no ano passado, entre agronegócio, produtos siderúrgicos, mineração e contêineres foram exportados 550 milhões de toneladas.

O modo de transporte com a infraestrutura mais apropriada – e também o mais caro – é o aéreo: as operações internas de transporte e as exportações obtiveram resultados consideráveis durante 2005. Reflexo disso é que tanto a Varig Log, que tem *share* de 47% no mercado doméstico, quanto a Absa Aerolíneas Brasileiras, uma novata com perfil promissor, têm programada a compra de novos aviões cargueiros para 2006.



“ É uma tranquilidade poder deixar o trabalho na mão de um especialista, um parceiro que tem a nossa confiança. ”

Sérgio Lucrar - Gerente de Manutenção da TA (Transportadora Americana)



Fátima Araújo
Especialista DPaschoal
em Americana



Rec-O-Matic

O mais moderno sistema de recapagem

Rodar SAF

Análise e diagnóstico de pneus nas frotas clientes

Gestão de frotas

Equipes treinadas otimizam a gestão de produtos e serviços na sua frota

Ciclo Total do Pneu

Acompanhamento de toda a vida útil do pneu, da montagem ao descarte ambientalmente correto

Rodar System

Software para gerenciamento de pneus

TransCred

- Tudo em até 18x
- Data de pagamento à sua escolha
- Consórcio de produtos

Pneus Goodyear para caminhões, ônibus e produtos das melhores marcas

O especialista com você



Carga rodoviária dá salto

Se o rodoviário movimentou 110 milhões de toneladas a mais e as ferrovias ampliaram o volume de carga em 31 milhões de toneladas, há de se considerar, no entanto, que o caminhão vinha em ritmo estável enquanto o trem tem mantido contínua expansão

A fatia do PIB nacional que cabe aos serviços de transporte chegou a 1,8% em 2005. O crescimento de 10% esperado para a safra de grãos em 2006 poderá fazer com que esta participação aumente ainda que timidamente, se for considerada apenas a variação percentual.

Mas, trata-se de grande conquista quando se leva em conta que seria a primeira elevação em vários anos de seguidas quedas explicadas, entre outros motivos, pelo fim do chamado "passeio da carga".

A carga que circulou pelo País em 2004 engordou em R\$ 5,6 bilhões os cofres das empresas transportadoras, R\$ 1,2 bilhão a mais que no ano anterior, segundo le-

vantamento da revista Maiores e Melhores do Transporte. Se neste total for incluída a receita dos operadores logísticos a cifra sobe para quase R\$ 9 bilhões.

Os balanços destes transportadores, que serão publicados pela revista Maiores do Transporte no segundo semestre deste ano, vão apresentar quais foram os resultados financeiros obtidos pela ele-

MATRIZ DO TRANSPORTE
R\$ bilhões

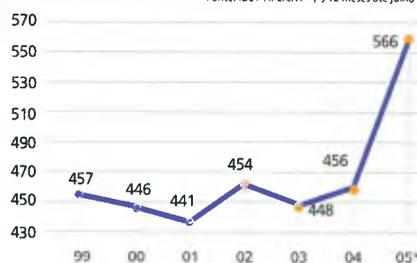
Fonte: ANTT



CARGA RODOVIÁRIA

Milhões de toneladas transportadas

Fonte: IDET-FIPEICNT - (*) 12 meses até julho



EXPORTAÇÕES POR SANTOS

% do total exportado

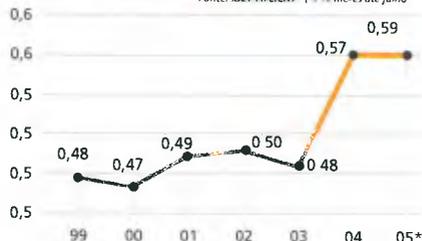
Fonte: Secex - * 12 meses até março



CARGA AÉREA

Milhões de toneladas transportadas

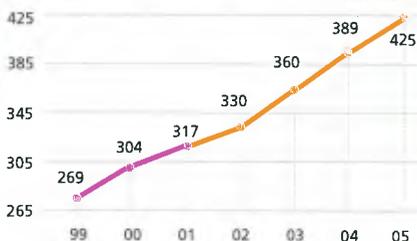
Fonte: IDET-FIPEICNT - (*) 12 meses até julho



CARGA FERROVIÁRIA

Milhões de toneladas transportadas

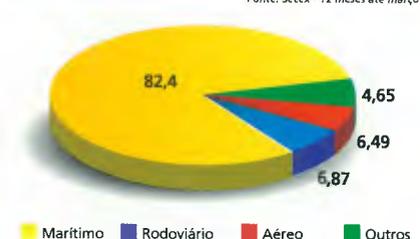
Fonte: IDET-FIPEICNT



EXPORTAÇÕES - 2006*

Via de transporte - % do total

Fonte: Secex - 12 meses até março



vação do volume de carga que transitou pelas ferrovias e rodovias. No rodoviário, o aumento foi de 110 milhões de toneladas no ano passado, pelo fluxo de veículos pesados que pagaram pedágio em 2005 ou pelos seguidos recordes que o País vem apresentando em seu comércio exterior com mais de 82% de suas mercadorias sendo transportadas por via marítima, com destaque para o Porto de San-

tos, porta de saída de quase um terço de todo o volume de US\$ 125 bilhões exportados pelo Brasil nos últimos 12 meses terminados em março.

A carga que anda sobre trilhos, impulsionada pela administração privada da operação, tem mantido uma expansão acelerada. Fora movimentados 425 milhões de toneladas em 2005, mais 7,8% sobre o ano anterior ou 40% acima, por exemplo, da

carga transportada no ano 2000.

A carga rodoviária cresceu mais que a ferroviária – uma expansão de 25% sobre 2004. Mas, antes disso, a partir de 1999, vinha num patamar de estabilidade, em torno de 450 milhões de toneladas por ano.

Caminhões e locomotivas são movidos a diesel, combustível que em 2005 teve 82,1% de seu consumo absorvidos pelo setor de transporte, seja de cargas ou passageiros.

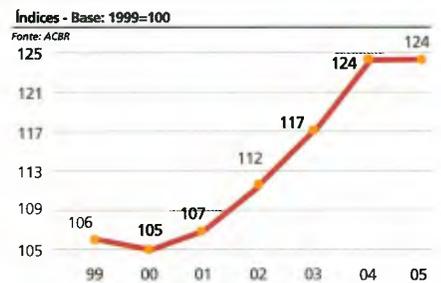
PIB DO TRANSPORTE



RECEITA DO TRC*



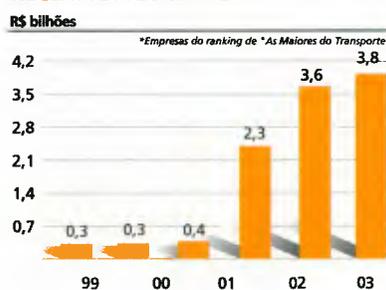
PEDÁGIO VEÍCULOS PESADOS



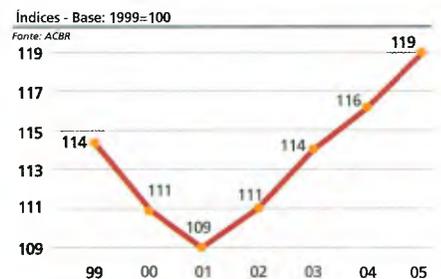
PIB DO TRANSPORTE



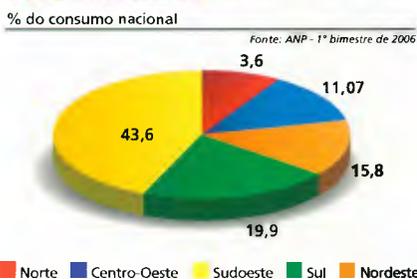
RECEITA DA LOGÍSTICA*



PEDÁGIO VEÍCULOS LEVES



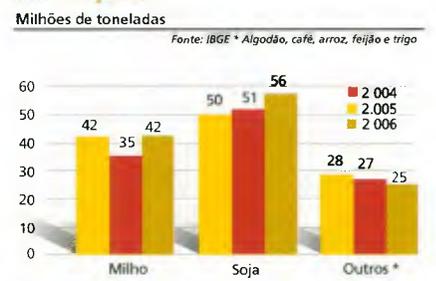
CONSUMO REGIONAL DE DIESEL



DIESEL NO TRANSPORTE



PRODUÇÃO DE GRÃOS





Números desnudam a intimidade do gigante

Registro nacional do setor rodoviário de carga mostra a extrema concentração de pequenas empresas e o grande universo de autônomos rodando com uma frota para lá de velha

O transporte rodoviário de carga definitivamente está pulverizado em microempresas. As médias e grandes, se classificadas com frota acima de 30 veículos, são um microcosmo dentro do universo de transportadoras. Assim, das 117.971 empresas de transporte inscritas no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC), documento compilado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), 115.140 transportadoras (97,6%) são classificadas como donas de até 30 veículos.

Do total de empresas, 51.101 (43,3%)

têm apenas um veículo. Com dois veículos há 22.340 transportadoras (18,9%). Na faixa de três a cinco veículos aparecem 23.398 empresas (19,8%). De 6 a 10 veículos há 10.956 transportadoras (9,3%). Entre 11 a 30 veículos surgem 7.402 empresas (6,3%). E com mais de 30 veículos aparecem apenas 2.774 empresas (2,4%).

Do universo de 117.971 empresas que reúnem frota total de 632.758 veículos (média de 5,4 veículos por transportador) 86% têm atuação nacional. Com abrangência estadual são 8,5%. Regionalmente, estão inscritas 3,5%. E de caráter municipal figuram as restantes 2%.

O caminhão simples predomina na fro-

ta das empresas. São 266.154 veículos dessa categoria (42% da frota). O caminhão trator soma 128.976 unidades (20%). Os semi-reboques correspondem a 171.354 unidades (27%). Os reboques totalizam 24.073 unidades (4%). Outros tipos de veículos representam 7%.

Os dados da ANTT são até 6 de abril de 2006 e fornecem um panorama do que se supunha ser o setor empresarial rodoviário de carga — uma atividade extremamente pulverizada, praticante de uma política suicida de fretes que não remunera o negócio e acaba num ciclo vicioso que limita o crescimento.

As quase 118 mil empresas, se distribuídas equitativamente pelos 5,5 mil mu-

**IDADE MÉDIA DA FROTA***

Categoria	anos
Autônomo	19,9
Empresa	9,9
Cooperativa	12,6
Geral	15,6

*Idade média dos veículos autotracionados e rebocáveis
Até 6 de abril de 2006
Fonte: ANTT

nícipios do País resultariam numa média de 21,5 empresas por cidade. A ANTT ficou boquiaberta com o resultado das inscrições, pois supunha existirem no Brasil apenas 40 mil transportadoras.

O maior número de empresas está em São Paulo, estado que abriga 27,4 mil transportadoras, 23% do total. Em segundo lugar aparece Minas Gerais, que tem inscritas 16,7 mil operadoras, 14% do universo. Com pouco mais de 14 mil empresas cada, Santa Catarina e Rio Grande do Sul estão respectivamente na terceira e quarta posições do ranking de registros. O Paraná tem cerca de 12 mil transportadores e se classifica na quinta posição. Estes cinco estados, no conjunto, com 84 mil empresas, detêm em torno de 71% das operadoras listadas na ANTT, o que dá em média 16,8 mil empresas para cada uma dessas unidades da Federação. Os demais 22 estados reúnem os restantes 34 mil operadores, média de 1,5 mil empresas por unidade.

As empresas têm uma frota com idade média de 9,9 anos – envelhecida, mas, ainda assim, bem mais nova que os veículos pertencentes aos caminhoneiros autônomos, cuja frota está com 19,9 anos.

QUANTO CADA UM TEM

Categoria	Número de registros	Número de veículos	Veículos por categoria
Autônomo	653.039	838.105	1,3
Empresa	117.971	632.758	5,4
Cooperativa	555	7.773	14,0
TOTAL	771.565	1.478.636	1,9

Até 6 de abril de 2006

Fonte: ANTT

Os autônomos somam 653.039 registros na ANTT com uma frota de 838.105 veículos (1,3 veículo por autônomo). A maior concentração dessa categoria está em São Paulo, com 172 mil inscritos, donos de uma frota de 215 mil veículos. O estado paulista reúne 26% dos autônomos e da frota do País. Minas tem pouco mais de 100 mil registros com 123 mil veículos (15%).

O Paraná surge com o terceiro maior contingente: 73 mil inscritos com 102 mil veículos (12%). O Rio Grande do Sul, quarto colocado, tem 60 mil autônomos, donos de 78 mil veículos (9%). Na quinta posição no ranking dos caminhoneiros vem o Rio de Janeiro, com 40 mil inscritos e 49 mil veículos (6%). Santa Catarina aparece na sexta posição: 36 mil registros e 48 mil veículos (em torno de 5,5% do total). Estes seis estados reúnem 615 mil veículos de autônomos e 73,5% da frota.

Entre as empresas, com frota de 9,9 anos e os caminhoneiros, 19,9 anos, estão as cooperativas, cujos veículos têm idade média de 12,6 anos. Os registros da ANTT somam 555 cooperativas, donas de 7.773 veículos – média de 14 veículos por cooperativa.

Especificidades da frota – A frota inscrita no RNTRC até 6 de abril era de 1.478.636 veículos, assim formados: 849.303 caminhões simples, 222.918 cavalos-mecânicos, 243.795 semi-reboques, 38.651 reboques, 70.953 camionetes e furgões e mais 53.016 veículos denominados de apoio operacional.

A maioria dessa frota está inscrita com os autônomos – 838.105 veículos (56,7%). As empresas detêm 632.758 unidades (42,8%) e as cooperativas os restantes 7.773 veículos (0,5%).

Caminhão simples, caminhão trator (ou cavalo-mecânico), semi-reboque e reboque totalizam

O TAMANHO DA FROTA*

Categoria	Nº de veículos
Autônomo	838.105
Empresa	632.758
Cooperativa	7.773
Total	1.478.636

*Inclui caminhão simples, caminhão-trator, semi-reboque, caminhonete e furgão e veículo de apoio operacional - Até 6 de abril de 2006
Fonte: ANTT

1.354.667 unidades, assim distribuídas: 756.544 veículos de autônomos (55,8%), 590.557 veículos de empresas (43,6%) e 7.566 de cooperativas (0,6%). Dos veículos registrados pelos caminhoneiros, 93,1% são de sua propriedade e 6,9% são arrendados. As empresas têm 85,5% próprios e 14,5% arrendados. E as cooperativas são proprietárias de 63,2% e arrendatárias de 36,8%.

Uma leitura mais detalhada do quadro do RNTRC mostra o que já se sabia: avançado número de transportadores, que acirra extremamente a competitividade, vulgariza a remuneração dos fretes e dificulta a renovação da frota. A idade média do quase 1,5 milhão de veículos de cargas em poder de caminhoneiros, empresas e cooperativas é de 15,6 anos.

Não há, e nunca houve, política governamental explícita para o setor rodoviário de carga. O tamanho da importância da atividade assusta e, talvez por isso, paralisa governantes, que preferem deixar como está para ver como fica. O RNTRC poderia servir de base para o planejamento de políticas, ainda que mínimas. O temor é que a maçaroca de dados acabe empoeirada, envelhecida, e, sem serventia, como, aliás, ocorreu na década de 1970 com o cadastramento nacional da atividade feito à época e que por falta de uso acabou inservível.

A regulamentação da atividade sempre foi um bicho-papão no Brasil por temor à força que ela representa. Se o setor rodoviário de carga é estratégico, como tal deveria ser tratado e, não, simplesmente ignorado, como se faz por essas plagas de há muito e muito tempo.

Ambiente em mutação

Mudanças de normas técnicas e exigência de qualificação por parte das transportadoras, decorrentes de pressões ambientais, provocam enxugamento no segmento de produtos perigosos

A partir de janeiro de 2006, as transportadoras rodoviárias de carga perigosa estão convivendo com mais uma exigência do mercado – a necessidade de ter a certificação do Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade (Sassmaq). Não se trata de uma obrigatoriedade legal, mas uma qualificação que credencia a empresa de transporte junto às embarcadoras do setor químico, pelo menos junto às maiores.

Quem impulsionou essa qualificação foi a Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), que congrega empresas responsáveis pela produção de 80% do volume de carga perigosa movimentada no Brasil. Em 2001, a entidade reuniu em um sistema as normas que acreditava serem necessárias às transportadoras seguirem para se qualificar como fornecedoras ao setor químico. Tomou como referência um sistema europeu praticado pelo Cefic (Conselho Europeu das Federações das Indústrias Químicas).

A partir disso, orientou todas as 140 associadas a requererem o selo de qualidade de suas prestadoras de serviço, calculadas em torno de cinco mil transportadoras ro-

doviárias. "A entidade não obriga, mas recomenda às suas associadas que requeiram de seus fornecedores de transporte esse selo, por razões de segurança", afirma Eduardo Sartor, coordenador da Comissão de Transporte da Abiquim.

Em março de 2005, entrou em vigor o compromisso das empresas associadas à Abiquim de somente contratarem empresas avaliadas pelo Sassmaq para o transporte rodoviário de produtos químicos a granel. A partir de janeiro deste ano, o mesmo compromisso foi estendido ao transporte rodoviário de produtos químicos embalados.

Novos regulamentos – Paralelamente a isso, no final de 2004, a Associação Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou os novos regulamentos técnicos para o setor de transporte de produtos perigosos, reunindo as novas instruções na Resolução 420/2004. Os regulamentos foram desenvolvidos com base em estudos técnicos, testes e experimentos feitos pelo Instituto de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro).

No Brasil, o transporte de produtos perigosos começou a ser alvo de estudos específicos a partir da década de 1970. As



As empresas associadas da Abiquim reque-rem o selo de qualidade de suas transportadoras rodoviárias

referências vinham, e ainda vêm, de regras européias e americanas, que são adaptadas às condições brasileiras. Os especialistas, operadores interessados, fabricantes e órgãos do governo envolvidos com o assunto se debruçavam sobre o que era estabelecido para o setor e providenciavam as adequações. Em 1983 foi criado o primeiro instrumento normativo oficial, instituído pelo Ministério dos Transportes por meio do Decreto-lei 88.821.

Atualmente, as regras para o transporte de produtos perigosos abrangem desde a identificação do produto, que somam mais de 3.300 tipos diferentes, até o método construtivo e a manutenção dos implementos que fazem esse transporte. Tipos de embalagens, materiais usados, procedimentos, manuseio, embarque e desembarque, tudo é regulamentado e especificado.

"O transporte de produtos perigosos é uma atividade potencialmente geradora