

# TRANSPORTE DE CARGA 2011

www.revistatransportemoderno.com.br - Ano 16 - 2011 - R\$ 50,00



## É PRECISO ORDEM NESSE PROGRESSO

Rodoviário entra na  
rota da maioria

Ferrovário pede  
investimento maciço

Aéreo opera em  
céu de brigadeiro

Hidroviário vence  
obstáculos

Suape, um porto  
sedutor de indústrias

Logística vive  
fase promissora

Mercado exige  
caminhões sob medida

Implementos dão  
asas à criatividade

Peças remanufaturadas  
atraem montadoras

Setor de pneus  
em plena expansão

Motores preparados  
para o Euro 5



**VISA**  
CARGO

Tecnologia pesa.  
Economia pesa.  
É por isso que você  
escolhe a Vipal.



Muitas coisas pesam na hora em que você decide reformar pneus. A qualidade da reforma, a tecnologia, a economia por quilômetro rodado e o desempenho. Se você colocar tudo na balança, vai sempre escolher a marca com a maior rede de reformadoras do Brasil: Vipal.

Para todas as estradas, para toda a vida.

[www.vipal.com.br/reformadepneus](http://www.vipal.com.br/reformadepneus)

Respeite a sinalização de trânsito.

 **VIPAL**®

# O insubstituível conteúdo

**A**

edição que está chegando aos seus olhos, por certo não é perfeita, mas, esteja certo, é uma obra realizada com dedicação e acuidade por todos quanto estiveram envolvidos na sua execução.

Nesses tempos ágeis de intercâmbio digital de informação, a Internet, por certo, facilita a vida de quem se propõe a construir e a fornecer conteúdo editorial.

Este Anuário do Transporte de Carga usou e abusou do intercâmbio digital como fonte para enriquecer o conteúdo de suas 250 páginas, diga-se, a maior das 16 edições até aqui publicadas. O mundo digital, se facilita e dá ritmo ao intercâmbio de informações, é incapaz de produzir milagres. Por isso mesmo, ao lado da indispensável TI, reforçamos o time de jornalistas para apurar e redigir as reportagens que integram o cardápio dessa edição.

Além da mobilização de uma dezena de jornalistas, este Anuário contou com a providencial colaboração de diagramadores e diretor de arte que trataram de dar beleza gráfica ao conteúdo. Na questão do conteúdo, não foi menos importante a diligente contribuição da equipe de OTM Editora que tratou de dar corpo e estruturar mais de uma centena de páginas de guias e tabelas que compõem essa edição feita sob medida para você.

Tenha uma boa e proveitosa leitura!

---

#### Quem participou da edição

Amarilis Bertachini, Ariverson Feltrin, Eduardo de Gragnani Jr., Etiene Ramos, Glenda Pereira, Laudicéa Santos, Mariana de Gragnani, Márcia Pinna Raspanti, Pedro Antônio Cássio Silva, Renata Passos, Sonia Moraes, Wagner Oliveira

**REDAÇÃO****DIRETOR**Marcelo Ricardo Fontana  
marcelofontana@otmeditora.com.br**EDITOR**

Ariverson Feltrin

**COLABORADORES**Amarilis Bertachini, Etienne Ramos,  
Márcia Pinna Raspanti, Pedro Antônio Cássio Silva,  
Renata Passos, Sonia Moraes, Wagner de Oliveira**EXECUTIVOS DE CONTAS**Carlos A. Criscuolo  
carlos@otmeditora.com.brVito Cardaci Neto  
vito@otmeditora.com.brGustavo Feltrin  
gustavofeltrin@otmeditora.com.brAlcindo Fontana  
fontal@otmeditora.com.br**SECRETÁRIA EXECUTIVA**Maria Penha da Silva  
mariapenha@otmeditora.com.br**FINANCEIRO**Vidal Rodrigues  
vidal@otmeditora.com.br**MARKETING/EVENTOS CORPORATIVOS**Samanta Soares  
samanta.soares@otmeditora.com.br**CURSOS**Ana Paula Silva Duarte  
anapaula@otmeditora.com.br**Projeto Gráfico**Artworks Comunicação  
www.artworks.com.br**CIRCULAÇÃO**Tania Nascimento  
tania@otmeditora.com.brRepresentante Paraná e Santa Catarina  
Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva  
Tel.: (41) 3027-5565 - spala@spalamkt.com.br**Tiragem**

10.000 exemplares

**Impressão:**

Neoband

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro 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. A edição circula no mês subsequente ao de capa

**SUMÁRIO**

AO LEITOR	3
APRESENTAÇÃO	6
INDICADORES ECONÔMICOS	250

**ANÁLISE****Um balanço das concessões**

Após a concessão à iniciativa privada dos sistemas portuário, ferroviário e rodoviário, empresários e governo analisam melhorias e soluções para gargalos ainda existentes 10

**RODOVIÁRIO****Tempos de abertura**

Frete recomposto e cargas em alta estimulam transportadores a projetar passos que incluem expansão, aquisições e abertura de capital 20

**FERROVIÁRIO****Matriz nos trilhos**

Setor avançou nestes 15 anos de privatização, mas ainda é pouco para um País que precisa colocar nos trilhos sua matriz de transporte 24

**HIDROVIÁRIO****Canal livre**

Cenário para os próximos anos indica consistente expansão no volume de cargas pelo modo fluvial, o que tem estimulado a entrada de novos operadores 30

**AÉREO****Céu de brigadeiro**

Operadores privados e Infraero promovem investimentos sem precedentes para acompanhar a demanda ascendente de carga 36

**CABOTAGEM****Rota de expansão**

Mesmo com os problemas recorrentes dos portos, geridos sob critérios políticos e inibidores do profissionalismo, navegação costeira cresce e atrai armadores 42

**PORTOS****Luz verde**

Investimentos, como a nova fábrica de carros da Fiat Automóveis, consolidam a vocação de Suape, em Pernambuco, como porto-indústria 46

**MONTADORAS**

Agrale	56	Mercedes-Benz	84
Citroën	58	Mitsubishi	92
Fiat	60	Nissan	93
Ford	64	Peugeot	94
General Motors	68	Renault	96
Hyundai	70	Scania	98
International	71	Toyota	100
Iveco	72	Volkswagen	101
MAN	76	Volvo	102

**APLICAÇÕES****Caminhão sob medida**

Montadoras reconhecem a vontade do cliente que exige cada vez mais veículos 'taylor made', projetados para oferecer a melhor relação custo/benefício 51

**IMPLEMENTOS****Mercado seletivo**

Quer por mudanças na legislação, seja pela contínua segmentação do transporte, portfólio de implementos está cada vez mais afinado com as novas exigências do mercado 154

**LOGÍSTICA****Mais musculatura**

Aceleração do movimento de terceirização deverá fomentar processo de fusões e aquisições como forma de preparar operadores para enfrentar os novos desafios 194

**MOTORES****Dentro do Euro 5**

Fabricantes definem tecnologias que vão utilizar em seus propulsores em função da nova etapa da lei de emissões, Euro 5, que passa a vigorar em 2012 212

**PNEUS NOVOS****Em livre ascensão**

Indústrias investem em produtos e aumento de capacidade para dar conta da demanda, principalmente para caminhões, com alta de 45% em 2010 216

**PNEUS REFORMADOS****Vários apelos**

Além de um ato de racionalidade pela economia que faz e traz ao bolso, a reforma colabora também para a preservação da natureza 218

**PEÇAS REMANUFATURADAS****Aposta das montadoras**

Mesmo debaixo de forte competição, fabricantes de caminhões reforçam áreas dedicadas aos processo de remanufatura 222

**FICHAS TÉCNICAS 104****GUIAS**

Fabricantes de Implementos	158
Transportadoras	161
Operadores Logísticos	198
Rastreamento	204
Fornecedores de Componentes, Peças e Serviços	226

**Redação, Administração,****Publicidade e Correspondência:**Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707  
Campo Belo  
CEP 04604-006 - São Paulo, SP  
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



www.anatec.org.br

Circula no mês subsequente ao de capa



# Actros. O gigante em tecnologia da Mercedes.

Tudo o que você sempre imaginou em um caminhão no que se refere à tecnologia, você encontra no Actros. E até o que você nunca imaginou também. Vá conhecer o Actros em um Concessionário Mercedes-Benz, no site [www.actros.com.br](http://www.actros.com.br) ou ligue 0800 7 A C T R O S.

228767



- Câmbio automatizado PowerShift G 330 de 12 marchas.
- Sistema de Frenagem Ativa (Active Brake Assist), exclusivo na versão Megaspaces Segurança.
- Bloqueio de deslocamento para partida em rampa.
- Suspensão a ar com 4 bolsões por eixo.

Respeite a sinalização de trânsito.



Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.

# Infraestrutura em descompasso

**E**sta edição que chega às mãos do leitor, o 16º Anuário do Transporte de Carga, mobilizou um time de executores. Uma dezena de jornalistas, por exemplo, foi escalada para entrevistar empresários, especialistas e gestores públicos. O resultado é um balanço que retrata a quantas andam os diversos modais de transporte.

Há um rosário de problemas, o que não é novidade numa atividade que depende visceralmente de fortes investimentos. A novela de descaso com a infraestrutura é feita de muitos capítulos que conduzem a um resultado nada salutar para a logística brasileira.

Assim como águas passadas não movem moinhos, verbas mal gastas, desviadas, também não repõem a infraestrutura que o Brasil precisaria ter para, neste momento de expansão da economia, apresentar uma logística eficaz.

Não é propósito deste Anuário remover esqueletos de armário. Nesse sentido, num Brasil que progride e tem pressa de mudanças, há felizmente operadores do transporte e logística empenhados na tarefa cotidiana de vencer os obstáculos.

“O cenário para 2011, e para os anos subsequentes, é de aumento da carga a ser transportada, principalmente commodities e minérios”, diz o experimentado empresário gaúcho Irani Bertolini, baseado na Amazônia e um dos mais destacados operadores de transporte fluvial do País.

Não é à toa que os rios atraíram empresas de um porte da Transpetro, braço de logística da Petrobras, empenhada em construir 80 barcas e 20 empurradores para transportar etanol pela Hidrovia Tietê-Paraná, operação marcada para começar em 2013. O transporte do etanol pela hidrovia substituirá o equivalente a 40 mil viagens de caminhão por ano, com ganhos ambientais, econômicos e de segurança.

Assim como os rios, os céus apresentam-se como promiss-

sores canais para o escoamento de transporte de cargas. Com o embalo da economia interna, as empresas de carga aérea apresentam crescimento nos negócios e trabalham em clima de otimismo, com projeção de aumento de demanda de serviços para 2011 e anos seguintes.

Em meio a diferentes opiniões sobre se serão ou não feitos investimentos necessários a tempo de atender a essas novas demandas, a Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) informa que toca um plano de investimentos de curto, médio e longo prazo para manter e expandir a infraestrutura de logística para a movimentação de cargas em toda a sua rede de 34 Terminais de Logística de Carga (Teca). Até 2015 está prevista a aplicação de R\$ 571 milhões em modernização e ampliação de áreas de armazenagem e em novos complexos de logística.

Nada melhor do que um ambiente econômico favorável para impulsionar planos. Assim, transportadores rodoviários preparam suas empresas para novos saltos que envolvem abertura de capital, atuação intermodal, aquisições, investimentos em frotas e filiais. Tudo isso para crescer e reforçar o foco no negócio de transporte e logística. É o caso da Braspress, que, em 2012, vai entrar na casa de R\$ 1 bilhão de faturamento. Para não perder o pique, o fundador Urubatan Helou olha para frente. “Em 2015 pensamos em abrir o capital”, diz.

Fundado em 1969, o Rodoviário Schio planeja para 2013 entrar no clube dos transportadores de R\$ 1 bilhão por ano. Para em tão pouco tempo dobrar o faturamento (em 2011, deverá atingir R\$ 500 milhões), o presidente José Pio X Schio não poderá contar apenas com expansão orgânica. Dentro desse contexto, a ordem será seguir a rota de aquisições.

O setor que engloba a operação logística no Brasil deverá

passar nos próximos anos por uma onda de fusões e aquisições, processo que resultará na consolidação da atividade. Esse movimento deverá fazer com que as prestadoras de serviços logísticos cresçam para atender as necessidades dos clientes que também estão ampliando seus negócios junto com a expansão da economia nacional.

Paulo Roberto Guedes, presidente da Veloce Logística, acredita que processo de aquisição e fusões é tendência de mercado porque muitas empresas perceberam que precisam disso para crescer. "As operadoras logísticas mais que dobrarão de tamanho nos próximos cinco anos", prevê Antonio Wroblewski Filho, sócio da Awro Associados Logística e Participações. "O País tem deficiências, gargalos, e a logística não pode mais só esperar pelo crescimento orgânico e vegetativo. Ela tem que fazer um movimento de fusão que apresse o crescimento e coloque as empresas no patamar das empresas mundiais".

Apesar do avanço que a privatização trouxe às ferrovias, é inegável que muito ainda está por fazer. "A ampliação da malha é uma necessidade urgente. Para dar conta da demanda atual de carga seriam necessários 52 mil quilômetros de malha. Ou seja, além de déficit de 24 mil quilômetros há necessidade de correções na malha existente. Em um País de dimensões continentais, a participação de 25% do modal ferroviário na matriz dos transportes é muito pequena", diz Rodrigo Vilaça, diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários de Carga (ANTF).

O governo federal, por meio do Ministério dos Transportes, busca colocar em prática projetos de ampliação de ferrovias. A primeira que saiu do papel foi a Ferrovia Norte-Sul, ainda no governo de José Sarney no final dos anos 1980. As obras só foram possíveis em razão de um novo modelo de concessão. Nele, o governo, por meio da Valec, constrói a malha, que depois é operada pela empresa que vencer a licitação e pagar pela concessão. No caso da Ferrovia Norte-Sul, o primeiro trecho licenciado ficou com a Vale, que desembolsou R\$ 1,5 bilhão pela via, que vai até Palmas, no Tocantins.

Outra obra que saiu do papel graças a esse tipo de arranjo foi a extensão da malha norte da América Latina Logística (ALL). O projeto Rondonópolis exigiu a construção de 260 quilômetros de via ligando as cidades de Rondonópolis e Alto Araguaia, no Mato Grosso. Pela estruturação, a ALL somente vai operar a malha, em



*Paulo Resende:  
"Os portos no Brasil são  
muito afetados pelos  
feudos políticos"*

construção pela Camargo Corrêa.

A iniciativa privada tem entrado decididamente não só na operação, mas também na execução de alguns projetos de infraestrutura portuária. O Brasil tem pressa, por exemplo, de dotar os terminais marítimos de condições para receber navios de grande porte, uma tendência mundial. A necessidade esbarra na gestão pública: "Os apadrinhados de partidos políticos continuam assumindo cargos nas administrações portuárias", diz Wilen Manteli, presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP). O professor de logística empresarial da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende, também cutuca: "Os portos no Brasil são muito afetados pelos feudos políticos."

Despolitizar e profissionalizar, eis as receitas aviadas por Manteli, que deixa uma sugestão: "É preciso que cada porto tenha um CEO que estruture e organize todas as atividades e pense no porto como um shopping center. Pense na entrada, nas áreas comuns e no marketing para possibilitar que as lojas, no caso os terminais sejam competitivos", compara.

Osvaldo Agripino Junior, pós-doutor pela Universidade de Harvard e professor de Legislação Marítima e Portuária da Universidade do Vale do Itajaí, também deixa uma recomendação: "O problema é que não se pensa o sistema de transporte como um todo", diz.

Na falta de ordem para disciplinar o progresso do transporte o professor Agripino identifica também um problema de capacitação de pessoal: "Precisamos de infraestrutura intelectual."

você imaginou que um cartão pudesse trazer  
tanta evolução para as nossas estradas?

visa  
car





## Chegou Visa Cargo. Uma evolução nas estradas.

Agora, a carta-frete vai dar lugar a esse cartão. É menos burocracia e muito mais controle e agilidade nos processos de pagamento de frete. As transferências de valores para caminhoneiros são muito mais seguras, eficientes e flexíveis. Além de ser aceito em milhões de estabelecimentos pelo Brasil e pelo mundo.

mais pessoas ao redor  
do mundo **vão** com Visa.  
[visa.com.br/cargo](http://visa.com.br/cargo)



# Brasil ainda tem muito por **avançar**



Após a implantação da concessão das operações à iniciativa privada nos sistemas portuário, ferroviário e rodoviário, empresários e governo analisam melhorias e buscam soluções para gargalos ainda existentes

Ranata Passos



O Brasil vivencia um momento único. É a primeira vez que o mundo olha o País com outros olhos e não enxerga apenas os estereótipos da nação do futebol e do Carnaval. Hoje todos querem descobrir como os brasileiros conseguiram se recuperar tão rapidamente da crise econômica internacional, expandir a economia e diminuir a miséria em tão pouco tempo.

A definição pelo Brasil como sede da Copa de 2014 e das Olimpíadas em 2016 é um dos principais reflexos dessa mudança. Mas não é o único. Apesar da alta carga tributária brasileira, muitas empresas multinacionais estão investindo no Brasil.

Como a questão dos impostos parece 'amarrada', cabe à iniciativa privada, com o apoio do governo, melhorar o que está ao seu alcance: a logística e o transporte de cargas. Com uma análise de tudo que foi feito desde o processo de concessão, iniciado pelo sistema portuário há 18 anos, seguido pelas ferrovias e rodovias, empresários, governo e especialistas verificam o que ainda precisa ser melhorado para que o Brasil não perca essa oportunidade de deixar efetivamente de ser promessa de país do futuro.

## **FERROVIAS: Modal movimentada 25% da carga brasileira, mas ainda é pouco**

Talvez o segmento mais beneficiado pelo processo de abertura de operações à iniciativa privada tenha sido o ferroviário, pois não para de crescer. Desde a concessão das ferrovias, em 1997, até o final de 2010, a movimentação de cargas aumentou 86%. Saltou de 253,3 milhões de toneladas para 471,1 milhões de toneladas por ano.

Esse aumento foi alavancado principalmente pelo transporte de produtos siderúrgicos e de commodities agrícolas como soja, milho e arroz. Com o aquecimento da economia, os petroquímicos e materiais da construção civil também tiveram incremento.

Com isso, embora o modal rodoviário ainda seja predominante no País, hoje as ferrovias transportam 25% de todas as cargas movimentadas no território nacional, apesar da extensão da malha ferroviária, que é de apenas 28.476 quilômetros. Antes da concessão das ferrovias para a iniciativa privada, essa participação era de 17%.

Para o professor e pesquisador de Logística Empresarial, Planejamento de Transporte e Supply Chain da Fundação Dom Cabral (FDC), Paulo Resende, o processo de concessão das ferrovias à iniciativa privada foi muito positivo. "A RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) gerava um prejuízo de US\$ 1 milhão por dia. Além disso, o sistema (que inclui as vias, material rodante e pátios) estava totalmente deteriorado. Agora, quando o processo de concessão completa 15 anos, verificamos que a entrada da iniciativa privada nas ferrovias foi extremamente positiva".

O crescimento do setor tem superado o da economia brasileira. Desde o início da concessão, segundo a ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários), a produção das ferrovias cresceu 104,1%, de 110,2 bilhões de TKU (tonelada por quilômetro útil) para 280,1 bilhões de TKU ano passado. No mesmo período o PIB, a soma de todas as riquezas geradas no País, subiu 47,8%.

A demanda é crescente. O volume de 2010 cresceu 15,1% sobre 2009. E, segundo o diretor-executivo da ANTF, Rodrigo Vilaça, a expectativa é que o setor movimente 12,5% mais em 2011.

Apesar do crescimento das ferrovias, a participação de 25% do setor na matriz de transporte ainda é pequena se comparada com a de outros países. Para mudar tal quadro, segundo Vilaça, é necessário um

planejamento com execução e um orçamento determinado para o setor. "Neste momento da economia mundial, o governo brasileiro não pode abrir mão da participação da iniciativa privada na ferrovia. Afora isso, o governo deve responsabilizar-se por instrumentos seguros nos ambientes jurídico, patrimonial, ambiental e regulatório, para que as obras não sofram prejuízos. Enfim, temos de avançar com atitudes nos âmbitos públicos e privados, melhor ainda quando em conjunto, na solução dos gargalos na malha existente e na ampliação das vias ferroviárias".

Para Resende, da Fundação Dom Cabral, a expansão da malha deve priorizar a região agrícola no Centro-Oeste em direção à região Norte. "Além disso, é necessário tentar criar mais diversidade do transporte de carga, ainda muito dependente do minério de ferro, especialmente na região Sudeste. O novo modelo ferroviário que está sendo proposto precisa considerar uma ampliação do portfólio de cargas transportadas. É importante ainda implementar um simulador para definir distinção entre os fretes dos modais. Hoje, há uma concorrência entre a rodovia e a ferrovia no Brasil e isso não pode continuar assim".

Os recursos aplicados pela iniciativa privada na malha ferroviária, de 1997 a 2010, somaram mais de R\$ 24 bilhões. Só ano passado foram cerca de R\$ 3 bilhões, quase 40% a mais do que em 2009 (R\$ 2,1 bilhões). Os investimentos foram destinados à recuperação da malha, adoção de novas tecnologias, redução de acidentes, capacitação profissional e aquisição e reforma de material rodante (locomotivas e vagões).

Durante os quase 15 anos de concessão, a frota aumentou 128%. Em 1997, eram 1.154 locomotivas e 43.816 vagões em operação. Em 2010, a frota contabilizava 3.130 locomotivas e 99.531 vagões. A idade média dos vagões caiu de 42 para 25 anos. As locomotivas hoje são dotadas de equipamentos como computador de bordo, rastreador via satélite, alarmes de alerta e sistema de comunicação por rádio

e GPS (Sistema de Posicionamento Global).

Além de investir alto, as concessionárias recolheram aos cofres públicos, em 2010, R\$ 1,91 bilhão em parcelas de concessão e arrendamento, impostos municipais, estaduais, federais e Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico). Esses recolhimentos totalizam mais de R\$ 14 bilhões recebidos pela União desde a implantação do modelo de concessões – uma soma superior ao déficit acumulado pela FRRSA antes de 1997.

**Desafios ferroviários** – Apesar de acumular resultados positivos desde o processo de concessão, as ferrovias de carga ainda têm muitos desafios pela frente, como a eliminação dos gargalos que dificultam a desempenho do setor.

“Pelo menos 200 mil famílias residem nas faixas de domínio das ferrovias e ainda existem 12,5 mil passagens de nível críticas, que são cruzamentos entre estradas e ferrovias. Há, ainda, as travessias em áreas que foram se tornando densamente povoadas e que precisam urgentemente da construção de contornos ferroviários”, informa Vilaça.

Afora isso, como a malha é centenária e há muitos túneis, não se viabiliza o uso dos vagões tipo double stack, que transporta dois contêineres empilhados. Para solucionar esta questão, a Brado Logística (empresa criada pela parceria da ALL e Standard) deve adaptar um vagão mais longo, denominado de single stack, para transportar mais contêineres (ver mais restrição).

De acordo com o executivo, há ainda outros problemas sérios que afetam o crescimento do transporte de cargas: o sistema tributário, a dificuldade de acesso e operação nos portos brasileiros, que acabam gerando atrasos nos carregamentos dos navios e consequente pagamento de multas (demurrage), além da falta de integração entre os modais. “Precisamos melhorar os modais com um plano integrado da matriz de transportes”, destaca Vilaça. Afirma ainda que o governo deveria dar mais atenção ao planejamento orçamentário, às mudanças no licenciamento ambiental e nas desapropriações de terrenos.

A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) também discute a criação de um modelo operacional. Para isso, foram realizadas três consultas públicas. A primeira tratou da possibilidade do cliente de ferrovia ter sua composição (locomotiva e vagões) para fazer o transporte da sua carga, pagando apenas pelo direito de passagem na linha da concessionária – similar ao modelo espanhol. Outra medida para organizar o setor ferroviário seria a regulamentação do direito de passagem e tráfego mútuo. As concessionárias só permitem que outra composição de trens passe pela sua linha caso não seja possível fazê-lo por tráfego mútuo. A terceira e última proposta da agência refere-se aos procedimentos para pactuação das metas de produção e segurança por trecho para as concessionárias. As ferrovias passam a ter que declarar o volume de carga transportada por trecho, tornando as concessionárias mais agressivas nas suas metas de produção.

Sobre o novo modelo de operações, Vilaça diz que o Brasil precisa identificar um padrão que esteja de acordo com a realidade do País e que também seja possível projetá-lo para os próximos 30 anos. “Temos ferrovias de carga pesada e nos assemelhamos aos Estados Unidos e Austrália. O exemplo espanhol é um equívoco e reflete mais a passageiros, como toda a Europa de maneira geral”.





Rodovias paulistas privatizadas “São de altíssimo padrão, mas têm um pedágio muito elevado”, diz coordenador técnico da NTC

## RODOVIAS:

### Modelo de cobrança de pedágio ainda em discussão

A concessão das rodovias também recebe elogios. No entanto, os sistemas de cobranças de pedágios de São Paulo e o do restante do Brasil ainda são muito comparados. “As rodovias paulistas, maior malha privatizada do País, são de altíssimo padrão, mas têm um pedágio muito elevado”, opina o coordenador técnico da NTC (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística), Neuto Gonçalves dos Reis.

Marcelo Pierrri, gerente de manutenção da Golden Cargo (empresa de transporte rodoviário), diz que é favorável ao sistema de cobrança de pedágio por ser justo, pois paga quem utiliza a estrada. “No entanto, o valor dos pedágios das estradas paulistas não é justificado porque as mesmas já tinham um bom nível de manutenção antes da concessão”.

Pierrri diz que os valores dos pedágios não chegam a ser compensados com a diminuição do custo com manutenção, pois os veículos precisam circular em todo o País. “Quando um caminhão sai das regiões Sul e Sudeste do País, as condições de conservação das rodovias agridem os veículos e temos gastos com pneus, rodas,

suspensão, amortecedor, entre outros. Além do dispêndio com manutenção, as condições das estradas causam perda da produtividade e insatisfação dos clientes. É preferível pagar pedágio a ter degradação do caminhão. No entanto, é necessário que os pedágios sejam justos e não abusivos como os de São Paulo”, reclama.

Para Resende, da Fundação Dom Cabral, é necessário discutir qual é o melhor modelo de pedágio de forma mais técnica e menos política. “De qualquer forma, a privatização nas rodovias foi muito positiva para o Brasil. Agora, é preciso expandir o processo de concessão o mais rápido possível e com pedágios justos”, opina.

O governo de São Paulo anunciou que estuda mudanças no modelo de cobrança nas praças de pedágio das rodovias paulistas. As medidas devem ser apresentadas a partir de junho. Entre as mudanças, estuda-se a cobrança do pedágio por quilômetro rodado e a possibilidade de diferenciar valores de acordo com o período utilizado. Ou seja, a tarifa pode ficar mais em conta para quem opera fora do horário de pico. A proposta também visa reduzir as filas nas praças de pedágio.

O governo paulista avalia que as alterações só devem sair do papel em três anos. Nesse período, será preciso colocar chips em toda a frota. Uma das saídas apontadas

pelo governador Geraldo Alckmin (PSDB) é a oferecer o “sem parar” gratuitamente. Hoje, o motorista paga uma adesão de R\$ 60,78 e mensalidades de R\$ 10,84.

**Indexador inadequado** — Neuto Gonçalves dos Reis, da NTC, diz que o governo não teria como investir sozinho na infraestrutura de transporte. “Sem as concessões não seria possível recuperar a malha. Os investimentos privados impediram que o sistema parasse”. Segundo ele, hoje são 14 mil quilômetros de rodovias concedidas no Brasil, 6,5% dos 214 mil quilômetros de vias pavimentadas.

Segundo ele, no entanto, houve erros. Um deles foi estabelecer o reajuste do pedágio pelo IGPM (Índice Geral de Preços do Mercado), um indexador com as maiores elevações. “Outro equívoco do modelo atual é que os contratos, em geral, estabelecem apenas a manutenção das vias e há pouca previsão de expansão. “As duas pistas da via Dutra, por exemplo, tendem a saturar e não há expectativa para ampliação no número de faixas”, ressalta.

Para o especialista da NTC, está na hora de adotar um modelo melhor, que inclua investimentos públicos e privados. Segundo ele, investimentos realizados em infraestrutura de transporte por meio do PAC 1 e 2, apesar de estarem atrasados, são muito



**Dobrar a tração é transportar com mais eficiência e segurança.  
Novo Volkswagen Constellation 26-370 Tractor 6x4.**



Shutterstock.com

Hand holding a brown paper bag handle against a bright, blurred background.



Manutenções preventivas e corretivas gratuitas, incluindo peças e mão de obra aplicadas, limitadas a 200.000 km ou 24 meses da data de venda, o que ocorrer primeiro. Equipamento de telemetria, logística e rastreamento instalado, com 90 dias de prestação de serviços gratuitos.

### Volkswagen Constellation 26-370 Tractor 6x4.

O novo Constellation 26-370 chega para completar a linha de produtos ultrapassados Volkswagen. Com tração 6x4, sistema de bloqueio interdiferencial e capacidade para 57 toneladas de carga, foi desenvolvido para enfrentar as mais variadas aplicações, além de atender perfeitamente à resolução do Contran, que derrota os cavaleiros mecânicos para tracionar bitrens. Constellation 26-370 é mais uma alternativa sob medida para o seu negócio. E você ainda conta com os serviços:



**VolksTotal** Manutenções grátis nos primeiros 200.000 km ou 24 meses.<sup>1</sup>



**VOLKSWAGEN** Aparelho de monitoramento gratuito.<sup>2</sup>

Uma marca da MAN Latin America. [www.vwcaminhoeseonibus.com.br](http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br)

Caminhões sob medida.





maiores do que os recursos aplicados anteriormente. "No entanto, são absolutamente insuficientes e é preciso triplicar esse valor" O Programa de Aceleração do Crescimento na segunda fase prevê investimentos de R\$ 100 bilhões em infraestrutura de transportes

até 2014 - o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), desenvolvido pelo Confederação Nacional do Transporte (CNT), sugere investimentos de quase R\$ 300 bilhões até 2025".

Mas não é apenas o sistema de pedágio

e os investimentos insuficientes que preocupam o setor. "Faltam motoristas qualificados para operar as novas tecnologias instaladas nos caminhões. Além disso, estamos sentindo a falta de novos motoristas também, conclui o diretor da NTC.

*Um grande avanço na área da iniciativa pública foi a criação do Programa Nacional de Dragagem. Agora, o maior problema é o acesso terrestre*



## **PORTOS: Apesar das melhorias, acessos e administração ainda são motivos de queixas**

Em função da Lei de Modernização dos Portos, 8.630/93, os portos foram os primeiros entre os sistemas de infraestrutura de transporte a receber aportes da iniciativa privada. Desde então, muita coisa mudou. De acordo com o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Wilen Manteli, os empresários do setor já aplicaram acima de US\$ 2 bilhões apenas em terminais para operações de contêineres nos portos públicos. "O Brasil movimentou 6,8 milhões de TEU no ano passado. Se considerarmos o tamanho da nossa economia, esse núme-

ro não é expressivo. O porto de Hamburgo sozinho movimenta mais do que isso. No entanto, a tendência é de crescimento, pois o contêiner foi uma das grandes invenções do setor de logística", registra o executivo.

Os investimentos das empresas em portos privados, como os da Vale e Petrobras, por exemplo, também foram significativos e hoje esses terminais têm grande importância na movimentação de cargas. Por meio de números, Manteli apresenta a representatividade dos terminais privados. "Em 2010, os portos brasileiros movimentaram 833 milhões de toneladas de cargas de importação e exportação. Os terminais de uso público responderam por 288 milhões de toneladas e os terminais privados por 545 milhões de toneladas".

Um grande avanço na área da iniciativa pública, segundo Manteli, foi a criação do Programa Nacional de Dragagem. "Agora,

o maior problema é o acesso terrestre".

As atuais administrações portuárias, na opinião de Manteli, representam um outro gargalo do setor. "Mesmo com os esforços do ex-ministro da Secretaria Especial de Portos (SEP), Pedro Brito, no sentido de profissionalizar as companhias docas, ele mesmo reconheceu que houve pouca evolução nesse aspecto. Os apadrinhados de partidos políticos continuam assumindo cargos nas administrações portuárias".

Segundo Manteli, um modelo com maior autonomia, formado por entidades privadas, estatais ou um sistema misto, mas com dirigentes efetivamente profissionais e que não sejam trocados todos os anos, pode ser a solução para uma administração portuária mais eficiente.

"É preciso que cada porto tenha um CEO que estruture e organize todas as atividades portuárias e pense no porto como um shopping center. Pense na entrada, nas



*Elias Gedeon: é preciso licitar novos terminais, expandir os atuais e aumentar o calado nos canais para o acesso de navios de maior porte*

áreas comuns e no marketing para possibilitar que as lojas, no caso os terminais, sejam competitivos”, compara Manteli. Para ele, o governo precisa discutir com a sociedade o melhor modelo.

Resende concorda com Manteli e também diz que o maior problema nos portos é a gestão. “Os portos no Brasil são muito afetados com pelos feudos políticos. Muito deles estão ligados aos governos estaduais e suas prioridades nem sempre coincidem com as federais. Piora quando há disputa política entre os dois”.

### **Normatização contraditória**

— Para Elias Gedeon, diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação (Centronave), entidade que representa as 30 maiores empresas de navegação em operação no Brasil, o problema não é a falta de ação do governo. E uma prova disso é a criação da Secretaria Especial de Portos. “No nosso entendimento, no que toca à infraestrutura portuária, andamos no sentido contrário da Lei com o Decreto dos Portos (6.620/2008), que inibiu investimentos ao impor regras restritivas, como a obrigatoriedade de todo terminal privativo de uso misto ser autossustentável com carga própria. Ora, o operador portuário tem como finalidade a presta-

ção de serviços portuários. Por que ele teria carga própria em volume suficiente para garantir a viabilidade econômica de seu porto?” Na opinião de Gedeon, não podem ser criadas regras restritivas aos investimentos. Ele diz que quanto maior a liberdade de investir no setor, maiores serão os ganhos em termos de infraestrutura.

Entre os gargalos físicos, o dirigente do Centronave aponta déficit de infraestrutura portuária, como berços de atracação; restrições nos canais de acesso aos portos (que começam a melhorar com as obras de dragagem); falta de maior integração intermodal; dificuldade de acesso aos terminais por rodovias e ferrovias; excesso de burocracia; falta de integração entre os órgãos que atuam nos portos; legislação trabalhista anacrônica, entre outros.

Segundo Gedeon, problemas na infraestrutura causam aumento significativo no tempo de espera para atracação e embarque de navios porta-contêineres. Os 17 principais terminais tiveram 850 cancelamentos de escalas em 2010, 85% a mais em relação ao ano anterior.

De acordo com o levantamento do Centronave, os atrasos nas operações de embarques e desembarques em 2010, ocasionados pelo congestionamento nos terminais, alcançou um total de 4 mil dias. O segmento de navegação calcula que, somente em Santos, os custos adicionais causados pelos atrasos em 2010 podem ter chegado a US\$ 95 milhões ou o equivalente a US\$ 73 por contêiner cheio. Para não perder as janelas nos portos do exterior, o armador é obrigado a cancelar escalas — o índice de cancelamentos em Santos é hoje de 10%. Nos portos do Sul, por causa dos problemas em Santos, esse índice é bem maior. Em Paranaguá cerca de uma em cada quatro escalas foi cancelada, número semelhante ao observado em Rio Grande.

Na opinião de Gedeon, o gargalo tende a aumentar na mesma proporção em que comércio exterior brasileiro cresce. Nos últimos dez anos, o volume de contêineres movimentado nos terminais de

Santos avançou 215%, enquanto houve aumento de apenas 6% no comprimento dos berços de atracação e de 49% na área alfandegada — o que explica o aumento nos congestionamentos.

Paralelamente, diz Gedeon, o aumento médio do comprimento dos navios (tendência mundial para dar ganhos de escala ao transporte marítimo) é uma dificuldade adicional. Há dois problemas sérios: os berços de atracação não foram prolongados e há limitação de calado dos canais de acesso aos terminais. O resultado conjugado da soma de problemas é mais tempo de espera para atracação. Recentemente, navios denominados liners esperaram até cinco dias em Santos para atracar, o que caracteriza esse tipo de serviço, cujo conceito é a agilidade no embarque e desembarque.

Para reverter este quadro, algumas providências urgentes precisam ser tomadas. Entre elas estão a facilitação para instalação de novas áreas retroportuárias alfandegadas, aumento do quadro de fiscais da Receita Federal e disseminação do conceito de ‘Porto 24 horas’, a fim de garantir a agilidade no desembarque da carga. “No longo prazo, é preciso promover a licitação de novos terminais, bem como a expansão dos atuais, além de aumentar o calado nos canais de acesso, para permitir a entrada de navios de maior porte”.

Apesar dos problemas, executivos ressaltam a importância da concessão das operações de infraestrutura de transporte à iniciativa privada. Resende, da Fundação Dom Cabral, diz que para o País ganhar eficiência e seus produtos serem competitivos é imprescindível ampliar os investimentos. “Países emergentes como China, Índia, Singapura e Coreia do Sul aplicam entre 8% e 10% do PIB em infraestrutura. Enquanto isso, o Brasil investe menos de 3%. Além disso, nos últimos 30 anos, o País investiu, em média, menos de 1% do PIB em infraestrutura. Por isso, diante das oportunidades que os eventos esportivos devem trazer ao Brasil, precisamos ampliar os investimentos e recuperar o tempo perdido”, conclui.

# Transporte de cargas líquidas

em todo o Brasil  
e no Mercosul

- Gordura Vegetal Hidrogenada
- Glicose
- Óleo Vegetal
- Combustíveis Inflamáveis
- Produtos Escuros (Bunker, Asfalto)
- Setor Agrícola

- Frota 100% rastreada
- Funcionários e motoristas altamente capacitados e treinados
- Soluções customizadas, desenvolvidas para as necessidades específicas de cada cliente.

RODOVIÁRIO  
**MAT SUDA**

Compromisso  
em movimento



EMPRESA  
CERTIFICADA  
SASSMAQ: 2005



CERTIFICAÇÃO  
NBR ISO 9001:2008

Matriz: Rodovia PR 317 Km 02 - Maringá - PR - CEP 87065-000 - Fone: (44) 3027-9000

Filiais em todo o Brasil

[www.rodomatsuda.com.br](http://www.rodomatsuda.com.br)