

Revista BR

Editada pela NTC - Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas

nº 215 - Setembro - 1984

Cr\$ 1.700,00

*Vamos
Vista
P8 22*

MT - DNER IIª DRF
TRECHO SOB
JURISDIÇÃO FEDERAL

PORTO VELHO
SANTARÉM



**BR-364,
a integração
Centro-Oeste**

**A Volkswagen
desbravando a Amazônia**



Os rumos do transporte no País

O Multimodal-84 - Transportes no Brasil foi marcado pelo intenso debate e participação dos representantes do mundo dos transportes nacional, que compareceram ao Palácio das Convenções do Anhembi durante os dias 18, 19 e 20 de setembro último.

O seminário, promovido pela NTC, realizou-se paralelamente à IV Feira Nacional dos Transportes - Brasil Transpo aproveitando o clima de interesse suscitado e a oportunidade de reunião dos elementos dessa área de importância vital na economia brasileira.

Apresentamos aqui um resumo sucinto das palestras que tiveram um conteúdo de alto nível e que posteriormente serão detalhadas nas próximas edições da Revista BR. Elas foram as seguintes: "O Governo e o Transporte Intermodal", apresentada pelo presidente do Geipot, Marcelo Perrupato e Silva; "A Regulamentação do Transporte Rodoviário de Carga e a Intermodalidade", por Thiers Fattori Costa, presidente da NTC; "A Infra-Estrutura do Transporte Rodoviário de

Cargas", pelo diretor do DNER, João Cataldo Pinto; "A Intermodalidade na visão dos Transportadores Rodoviários de Cargas", por Oswaldo Dias de Castro, presidente da Fenatac - Federação Nacional das Empresas de Transportes de Carga; "A Intermodalidade no Estado de São Paulo", proferida pelo Secretário dos Transportes do Estado de São Paulo, Adriano Murgel Branco; "A Navegação de Longo Curso e o Transporte Intermodal", por Gunther Sckeidt, diretor da AABLC - Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso; "A Importância da Embalagem no Transporte Intermodal", apresentada por José Geraldo S. Vantini, diretor do IMAM - Instituto de Movimentação e Armazenagem de Materiais; "As Vantagens do Roll-On-Roll-Off na Cabotagem e Longo Curso", feita pelo almirante Antônio Leopoldo Amaral Sabóia, presidente da ABARO - Associação Brasileira dos Armadores de Roll-On-Roll-Off; "O Sistema Convencional de Cabotagem e Transporte Intermodal", por Alarico Ribeiro Salomão, presidente

da ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem; "A Infra-Estrutura Portuária e o Transporte Intermodal", pelo presidente da Portobrás, Arno Oscar Markus; "A Renovação da Frota Mercante e o Transporte Intermodal", proferida pelo Alm. Jonas Corrêa Costa Sobrinho, superintendente da Sunamam; "O Transporte Ferroviário e a Intermodalidade", por Mauro Rolf Fernandes Knudsen, diretor da RFF S/A - Rede Ferroviária Federal; e finalmente "O Que Cabe ao Transporte Aéreo no Sistema Intermodal", apresentada por Mário Furegatti, presidente da ABACA - Associação Brasileira dos Agentes de Carga Aérea.

Abriendo o seminário, Marcelo Perrupato e Silva ressaltou a importância de se racionalizar a movimentação de mercadorias no território nacional ainda em grande parte realizada pelo transporte rodoviário, para nos liberar ao máximo da dependência energética do petróleo. Uma das soluções, na sua opinião, é a integração das modalidades de transportes, ob-



Hermenegildo Fração

comodidade, para o usuário: "Sete ou oito degraus para subir. Uma pessoa de idade tem de ser levada lá para cima".

Hermenegildo ressalta que aquilo não é um coletivo: "Demonstrei, em uma conversa na Scania, que esse ônibus está agredindo um mercado que não é deles. Não imaginava que pudessem trazer um prejuízo tão grande ao sistema do TRC. Se esse ônibus "pegar", vai ser um desastre. Não existe uma legislação que determine o que é uma encomenda".

E uma promessa: "A classe tem uma idéia, firme e forte, de tentar, pelo diálogo com as autoridades e empresários de passageiros, demovê-los dessa agressão. E obter a definição do que é encomenda. Mas se não conseguirmos isso, pelo diálogo, vamos desencadear um movimento nacional para defender nossos interesses. Há um consenso formado e firmado nesse sentido entre os empresários de carga".

DESTAQUES - O diretor da Transmercúrio ressaltou a evolução "em termos de dimensão dos veículos e modernização da parte eletrônica", lamentando o pouco tempo disponível para visitar a Brasil Transpo. Já Gastão Azambuja destacou, em termos de equipamento, as carretas da Randon e os caminhões da Volvo e da Scania. Concordando com Odilon, da Dici, acha que os carros pequenos vão desaparecer, e o que se vai consolidar será o de grande tonelagem e a containerização da carga.

MINICONTEINERES - O estande da Salvacarga mereceu, portanto, atenção especial, com seu sistema de miniconteineres. "A idéia é muito boa, principalmente para nós, no Sul. Quando estivermos ocupando nosso porto seco, pretendemos fazer uma espécie de cooperativa. Em lugar de administrarmos o caminhão que

faz o longo curso, entregaremos a uma firma. Esses caminhões passariam pela filiais, recolhendo esses pequenos contêineres, muito práticos", explica Gastão.

A alta tecnologia apresentada também foi elogiada por Luiz Henrique, diretor presidente da Transdroga, com a ressalva de que o momento não é bom para o transportador, que atravessa uma fase muito difícil. E uma crítica: a Feira está mais voltada para o produtor, para o fabricante e para o fornecedor de peças do que para o transportador como expositor. Embora a organização esteja perfeita, com bom atendimento e divulgação, deveria ter um outro enfoque, permitindo, incentivando a presença maior de estande de transportadores, onde pudessem expor seus serviços e frotas para o grande público.

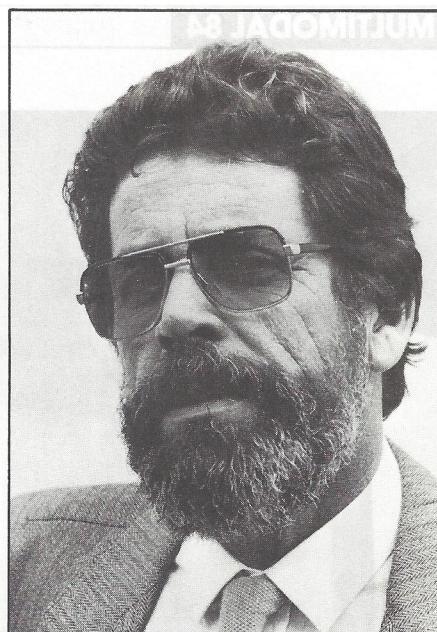
"Conjugar a Brasil Transpo com a Feira Náutica, por exemplo, foi uma excelente idéia, atraindo público de poder aquisitivo mais elevado. Por que não fazer algo nesse sentido, atraindo o público consumidor dos serviços de transporte?"

Carlos Peixoto, da Transcontainer, achou fraca a Feira, por causa das dificuldades que se criaram para os empresários de gerência, de 2º escalão. "Normalmente, de 2ª a 6ª feira, que são os dias que os interessados em materiais, aquisição de peças e conhecimentos de um modo geral viriam, eles estão cobrando entrada. O erro começa aí. Eu sou empresário, faço parte de um grupo de empresários e acho que o fim não é lucrativo. A falta de facilidade para ter acesso à informação prejudica."

NÁUTICA SENSACIONAL - Peixoto elogia, no entanto, a parte náutica, muito bem organizada e de muito bom gosto. "Na parte de transporte, você nunca vai ter um choque. Você vê inovação em cores, mas o motor é o mesmo que saía desde 76. A tecnologia deixa a desejar. Quanto aos motores diesel/álcool, vou esperar para ver resultados. Acredito no álcool, mas espero primeiro resultados. De maneira geral, a Feira corresponde à expectativa, mas deixa a desejar. A gente espera sempre mais."

Franco Di Gregório, da Di Gregório Transportes e Navegação, considera que das três Feiras realizadas anteriormente, esta é a melhor. "Está ótima. As montadoras resolveram fazer os lançamentos mais significativos agora, nem esperaram o Salão do Automóvel. Isso deu um colorido especial."

Como destaques, também a Feira Náutica e, tecnicamente, os novos lançamentos de ônibus, os novos lançamentos da Mercedes e os novos da Volvo. "Correspondeu, e muito, à minha expectativa." Mas quanto a comprar algo novo, Di Gregório, como todos os outros, salienta "que a coisa está muito brava, mas como transportador eu não poderia faltar". Quanto às inovações tecnológicas, Di



Gastão Azambuja

Gregório salienta que "nos dois últimos anos, em termos de transporte, houve mudanças brutais. Você nota a nova linha e o *design* das empresas, das montadoras, os novos ônibus, novas soluções na área de combustíveis alternativos. Neste último campo, afirma não conhecer profundamente o problema álcool, não podendo dizer se nele acredita ou não. "Eu sou tradicionalista. Fico no diesel e na gasolina."

E Neuto Gonçalves dos Reis, ex-secretário técnico da NTC, também faz um pequeno balanço: "As coisas que estão aí não são novidades para nós que acompanhamos o setor. Talvez para o grande público sim. São poucas as novidades. Nós podemos destacar duas coisas importantes. A nova linha de caminhões pesados da Mercedes, o 1524 — que pode tracionar 35 t, o 1929 e o 1932. Segundo Neuto, a Mercedes posiciona-se no mercado de caminhões pesados com produtos novos e com possibilidades de conquistar uma boa fatia desse mercado. "Porque se você verificar, a Fiat Diesel, por exemplo, está passando por dificuldades, que todos nós sabemos, e talvez seja ela que acabe perdendo mercado aí. A própria Volvo, que não acreditou muito na reativação do mercado de caminhões e não se preparou para atender a um aumento de demanda, está perdendo mercado para a Scania, que está absoluta. Vejo o espaço a curto prazo para a Mercedes. E a médio prazo, até quem sabe a própria Ford possa se aventurar no mercado." Quanto à Volks, "o que a gente sente é uma certa perda de imagem por causa da fusão com a Volks automóveis. Pode até não corresponder à realidade, mas dá impressão que a fábrica se encolhe um pouco; de que as coisas não vão lá muito bem".

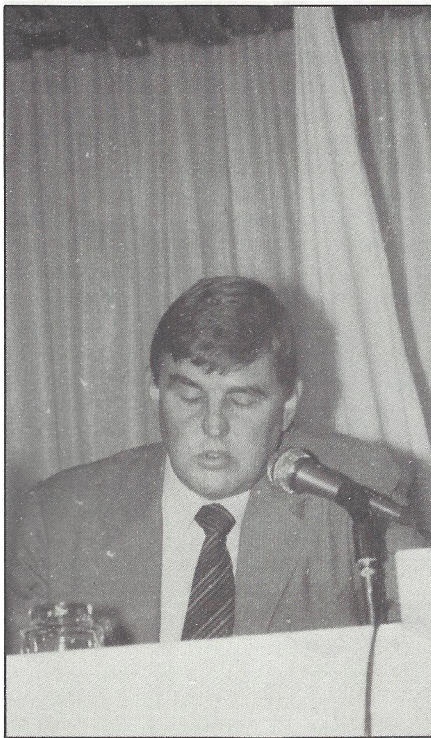
tendo o máximo de eficiência de cada área de operação, resultando em menores custos e conseqüentemente, em maior competitividade dos produtos brasileiros no exterior. Marcelo traçou também um rápido painel da ação do Governo Federal e da atuação do Geipot nesse setor, reforçado por quadros e dados estatísticos, além de ressaltar um ponto importantíssimo: "No Brasil, o transporte intermodal não pode existir sem a participação efetiva do transporte rodoviário".

"O TRC VIVE UM PERÍODO DE GRANDES CONTRADIÇÕES" - Com essa dramática afirmação, Thiers Fattori Costa, presidente da NTC resumiu a atual situação da área em que milita como empresário e líder de classe. Exemplificando com fatos concretos, ele apontou de um lado as últimas conquistas realizadas junto ao Governo, como a criação da Fenatac e a regulamentação do setor, mas apontou, em contra-partida, a profunda crise em que o setor está mergulhado, devida principalmente à recessão econômica.

Para Thiers, as conseqüências serão imprevisíveis se não forem tomadas providências enérgicas urgentemente, pois só com uma mudança positiva no quadro atual do setor é que será possível com que a intermodalidade dos transportes no Brasil seja uma realidade e o País saia da estagnação que atualmente se encontra.

João Cataldo Pinto, diretor do DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem esboçou em seus diversos aspectos a infra-estrutura atual do transporte rodoviário e os esforços empreendidos pelo DNER para melhorar as condições do transporte na rede rodoviária nacional. Ressaltou que através da recém-criada Diretoria de Transportes de Cargas, o órgão a que pertence vai desempenhar um efetivo papel no disciplinamento e em sua racionalização operacional, mas advertiu que ele só poderia ser bem-sucedido se houver uma participação conjunta do DNER e dos transportadores rodoviários, além dos órgãos e operadores de outras modalidades.

O presidente da Fenatac - Federação Nacional das Empresas de Transportes de Carga, Oswaldo Dias de Castro concluiu em sua palestra que a problemática dos transportes no Brasil é mais originada pelas dificuldades naturais de um país em desenvolvimento como o nosso. Ao ressaltar que, em sua opinião, o sistema de transporte mais apropriado para o nosso País ainda é o rodoviário, devido às características do Brasil, ele advertiu no sentido de que os três modais (rodoviário, ferroviário e de navegação) tenham um conhecimento maior entre si para um desenvolvimento mais rápido; conhecimento esse que foi um dos objetivos propostos pelo Multimodal. Finalizando sua palestra, Oswaldo manifestou ainda a opi-



Gunthter Sckeidt, da AABLC

nião de que se os modais ferroviários e de navegação tivessem um tratamento diferenciado em termos de preço com os operadores rodoviários (que têm maior capacidade de captação de cargas), talvez esses manifestassem um maior interesse em examinar a possibilidade de uma operação intermodal.



Alarico R. Salomão, da ABAC

"ESTAMOS ABERTOS AO DIÁLOGO COM A CLASSE" - Em sua apresentação, o secretário dos Transportes do Estado de São Paulo, Adriano Murgel Branco traçou um quadro geral da atual situação do transporte intermodal de cargas em São Paulo e sua estrutura, citando como exemplos os portos de Santos, Panorama e Presidente Epitácio, terminais ferroviários, aeroportuários e outros. Ressaltou ainda que não é intenção do Estado realizar seu próprio transporte, mas dar condições de que ele seja bem executado em seu território, citando detalhadamente, para exemplificar, vários programas em andamento.

Ele informou que sua secretaria pretende incrementar o transporte intermodal partindo basicamente da elaboração de um plano inexistente até então. Nesse sentido, convocou os empresários do setor de transportes para um amplo diálogo e debate a partir daquela data para a elaboração de um planejamento efetivo que traçará as diretrizes gerais do programa.

Dividida em três pontos distintos, a palestra de Gunther Skeidt, diretor da AABLC - Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, focalizou inicialmente o serviço containerizado de longo curso e a importância dos terminais de contêineres na convergência e no despacho dos navios, plataformas ferroviárias e chassis rodoviários. Enfatizando a importância do operador de contêineres no transporte intermodal, Skeidt esclareceu que a consolidação das firmas operadoras de contêineres deve-se à necessidade cada vez mais premente, por parte dos armadores, de obterem um perfeito entrosamento entre os diversos segmentos de transporte em termos operacionais e de custo.

Discorrendo sobre a "Importância da Embalagem no Transporte Intermodal", José Geraldo Vantini, diretor do IMAM - Instituto de Movimentação e Armazenagem de Materiais, ressaltou a necessidade da criação da embalagem intermodal, que nada mais é que a embalagem adequada aos meios de transporte, movimentação e armazenagem, no sentido de se evitar expressivos prejuízos em avarias em produtos manufaturados para exportação. Dentro do conceito de embalagem modular intermodal, Vantini fez as seguintes propostas: padronização dos *pallets* de acordo com as conferências de frete no transporte marítimo de longo curso; a padronização da dimensão básica dos *pallets* e dos elementos modais de transporte; a uniformização da taxas portuárias para cargas unitizadas; e finalmente o início urgente do debate sobre a importância da embalagem intermodal.

"TODOS OS PORTOS BRASILEIROS ESTÃO APTOS A OPERAR NAVIOS ROLL-ON-ROOL-OFF" - O presidente →

da Abaro - Associação Brasileira dos Armadores de Roll-On-Roll-Off, almirante Antônio Leopoldo Amaral Sabóia, fez uma descrição do sistema "Roll-On-Roll-Off" (Ro/Ro) e sua importância nos tempos atuais, sua implantação no Brasil, questões operacionais, legislações específicas vigentes. Em sua conclusão, o almirante Sabóia apresentou uma importante constatação: a de que todos os portos brasileiros têm condições operacionais para os navios Ro/Ro, sem a necessidade de obras complementares e instalações específicas, já que independem dos meios existentes nos portos.

Na opinião do presidente da Abac - Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem, Alarico Ribeiro Salomão, a utilização do navio convencional no transporte intermodal pode e deve ser incentivada, apesar das dificuldades existentes. Ele acha que para isso, torna-se necessário que as partes envolvidas se dispõem a enfrentar a situação e dela tirar o maior proveito.

A containerização e o uso do Ro/Ro deverão surgir como aperfeiçoamento intermodal, evitando assim os insucessos já ocorridos em algumas empresas.

Resumindo, Alarico acha que, principalmente nos tempos atuais de crise, se deve utilizar os recursos e meios já existentes, deixando os novos investimentos para os empreendimentos já comprovadamente bem-sucedidos, colocando a ABAC à disposição da NTC para a busca destes objetivos.

O presidente da Portobrás, Arno Oscar Markus após apresentar dados sobre a evolução tecnológica portuária e um breve esboço da infra-estrutura portuária nacional, com os melhoramentos que estão sendo empreendidos, afirmou que a movimentação e o transporte de cargas em contêineres e por Ro/Ro apresentam uma nítida tendência de crescimento para os portos brasileiros. Na conclusão de sua palestra alertou que o Brasil não pode ficar alheio à crescente exigência de nossos mercados e à evolução tecnológica do transporte por navegação, principalmente a marítima. Para recuperar o tempo perdido, ele considera indispensável a aplicação maciça de recursos na implantação de terminais específicos para contêiner, apesar de que os existentes são insuficientes, mas manifestou a esperança de que os recursos dos próximos anos venham a permitir a concretização dessa meta.

"O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO É O MAIS ECONÔMICO" - De acordo com João Alberto Difini, presidente da Abani - Associação Brasileira dos Armadores de Navegação Interior, o transporte hidroviário sob o ponto de vista energético é o mais econômico, pois gasta 28 Kcal (quilograma/caloria) por tonelada/milha, en-



Rolf Knudsen, da RFF

quanto o ferroviário gasta 50 Kcal, o rodoviário, 300 Kcal e o aéreo cerca de 5 mil Kcal.

Mas apesar disso ele advertiu que não é auto-suficiente, sendo apenas um elo intermediário de transporte é o sistema que mais necessita de integração com os ou-



José S. Vantini,

tros meios de transporte. Por isso sua aplicação é justificada em determinadas regiões como a região Sul, onde a Bacia do Sudeste comporta a construção de terminais particulares e governamentais com alto ritmo operacional e baixo custo, além de uma grande demanda de mercadorias, ao contrário da Bacia Amazônica que está na fase inicial de interiorização.

O almirante Jonas Corrêa Costa Sobrinho, superintendente da Sunaman, em sua palestra "A Renovação da Frota Mercante e o Transporte Intermodal", após expor diversos dados referentes ao dimensionamento das frotas de carga geral, concluiu não ser recomendável a expansão da capacidade de transporte da frota própria, mas que a crescente necessidade de adequação de nossa frota às exigências do mercado internacional de carga geral, demandam a substituição da atual frota convencional por navios especializados, como por exemplo, navios porta-contêineres, uma tendência a ser considerada como prioritária.

Em sua palestra, o diretor da RFF S/A, Mauro Rolf Knudsen, frisou a constatação de a rede ferroviária partir para um novo patamar de produção, com isso procurando a conjugação com o transporte rodoviário, no sentido de participar de um mercado de cargas aparentemente não-tradicionais do mercado ferroviário, como por exemplo, produtos farmacêuticos, etc.

Ele reafirmou que, mais que uma pressão, essa é uma convocação ao transportador rodoviário para tal conjugação que certamente trará benefícios para ambos os lados.

Na última palestra do seminário, Mario Furegatti, presidente da Abaca - Associação Brasileira dos Agentes de Carga Aérea, ressaltou a importância da criação do Operador de Transporte Multimodal para a integração de todas as modalidades de transporte, colocando o Brasil em condições de competir com os demais países desenvolvidos do mundo. Conclamou os transportadores das quatro modalidades a integrar suas operações para maior desenvolvimento do setor, com a ajuda dos Agentes de Carga, para que se consiga um transporte mais ágil e seguro, com as melhores tarifas possíveis.

Ao encerrar o seminário, Marcelo Perupato e Silva, alertou para a constatação de que muita coisa está mudando no País e que apesar da atual recessão em que ele vive, novas fases de desenvolvimento estão por vir brevemente.

Nesse sentido alertou que a responsabilidade do setor é grande, pois deverá estar à altura da retomada do desenvolvimento nacional, zelando para isso por sua eficiência operacional, sendo essa uma das finalidades do Multimodal-84, que acreditou ter trazido bons frutos a serem colhidos num futuro bem próximo.

BR