



TRANSPORTE INTERMODAL



**VISÃO DO USUÁRIO DO TRANSPORTE
RELEVANTE DE CARGA**

Usuário do Transporte Relevante de Carga

EMPRESAS :

Produtos Siderúrgicos

- ACESITA
- AÇOMINAS
- AÇOS VILLARES
- BELGO – MINEIRA
- COSIPA
- CSN
- CST
- GERDAU
- USIMINAS
- V & M DO BRASIL
- VEGA DO SUL

Ferro-Gusa

- COSIPAR
- MINAS METAIS

Cimento e Argamassas

- GRUPO HOLCIM
- ITABIRA AGRO INDUSTRIAL
- VOTORANTIM CIMENTO

Grãos e Alimentos

- ADM DO BRASIL
- BUNGE ALIMENTOS
- CIA IMP. E EXP. COIMEX

Fertilizantes

- BUNGE FERTILIZANTES
- FOSFERTIL
- COPEBRÁS

Químicos e Derivados de Petróleo

- BRASKEM
- CARBOCLORO
- DETEN QUÍMICA
- DOW BRASIL
- POLITENO

Madeira, Papel e Celulose

- CELULOSE NIPO-BRASILEIRA
- VOTORANTIM CELULOSE E PAPEL

Alumínio, Metais não Ferrosos e Usuários Diversos

- VOTORANTIM ZINCO

AFILIADAS:

- AEB
- AÇÃO EMPRESARIAL

CONFEDERAÇÕES:

- CNC
- CNI
- CNA

Um Conceito de Transporte Intermodal

- No contexto do Fórum Intermodal FGV – CELog, o TRANSPORTE INTERMODAL é entendido como o transporte através de dois ou mais modais de transporte, utilizando as melhores características de cada modal, de forma a reduzir os custos e as resistências ao fluxo contínuo de cargas desde a origem até o destino.
- Esse conceito pressupõe a eficiência das interfaces (pontos de transbordo, terminais, pontos de controle), as quais têm influência decisiva sobre a eficiência e a eficácia do processo de transporte. Daí a expressão terminal intermodal.

Características Atuais do Transporte Intermodal no Brasil

- Uso sucessivo de no máximo 2 modais.
- Conhecimentos de embarque distintos.
- Sob responsabilidade de transportadores distintos.
- Uso incipiente, embora crescente, de centros logísticos com infra-estrutura completa de transporte, comunicações e armazenagem.
- Tem sido imposto mais pela rarefação da malha viária, do que pela preocupação com a logística integrada.

Empresas Prestadoras de Serviços de Logística Integrada

- Contratação e gerenciamento de fretes.
- Consolidação e separação de matérias primas, insumos e produtos.
- Controle de inventário.
- Embalagem.
- Documentação/despacho aduaneiro.
- Inspeção pré-viagem.
- Distribuição.

Perfil do Mercado de Serviços Logísticos

- Baixa capacidade de suporte global ou mesmo regional ao cliente.
- Baixa capacidade de desenvolvimento de estratégias logísticas customizadas.
- Resistência ainda arraigada do cliente em aceitar revisão de sua estratégia tradicional – adaptação cultural; capacidade própria de fazer; aviltamento do preço do frete rodoviário.
- Fragmentação da responsabilidade sobre o transporte – forte limitador à qualidade e custo do serviço e, por conseqüência, à expansão do mercado.

Movimentação Ferroviária

Matérias Primas e Produtos Siderúrgicos



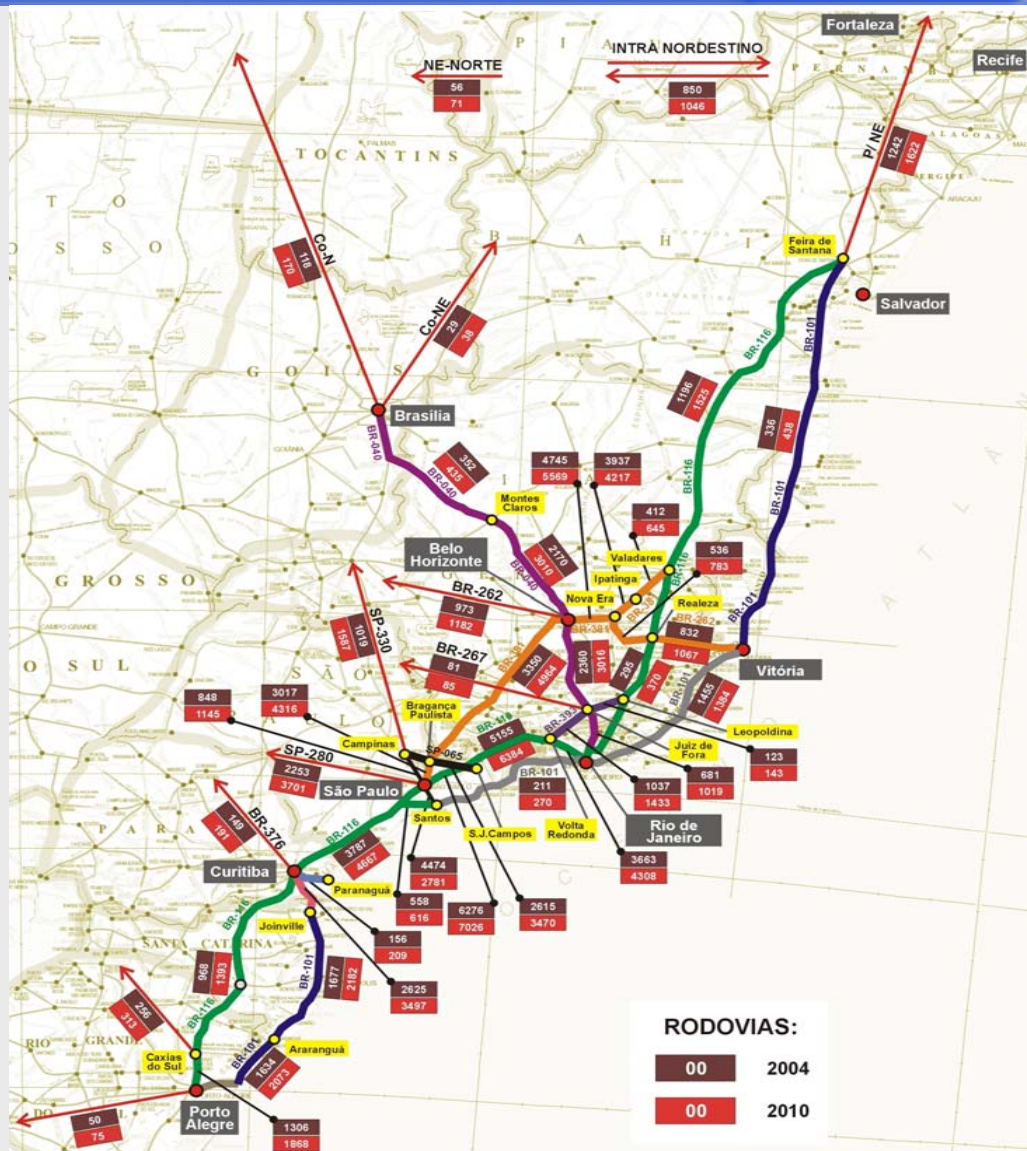
LEGENDA: (1.000 toneladas)



Obs.: Exclui exportação de minério de ferro CSN em 2010

Transporte Rodoviário

Matérias Primas e Produtos Siderúrgicos



Produtos por Modais

1.000 toneladas

Ano	Transporte Direto		Transporte Intermodal				Total Geral
	Ferrovia	Rodovia	Ferrovia e Cabotagem	Rodovia e Cabotagem	Ferrovia e Rodovia	Total	
2004	8.221	16.624	543	133	2.719	3.395	28.240
2010	14.458	21.955	1.541	148	3.192	4.881	41.294

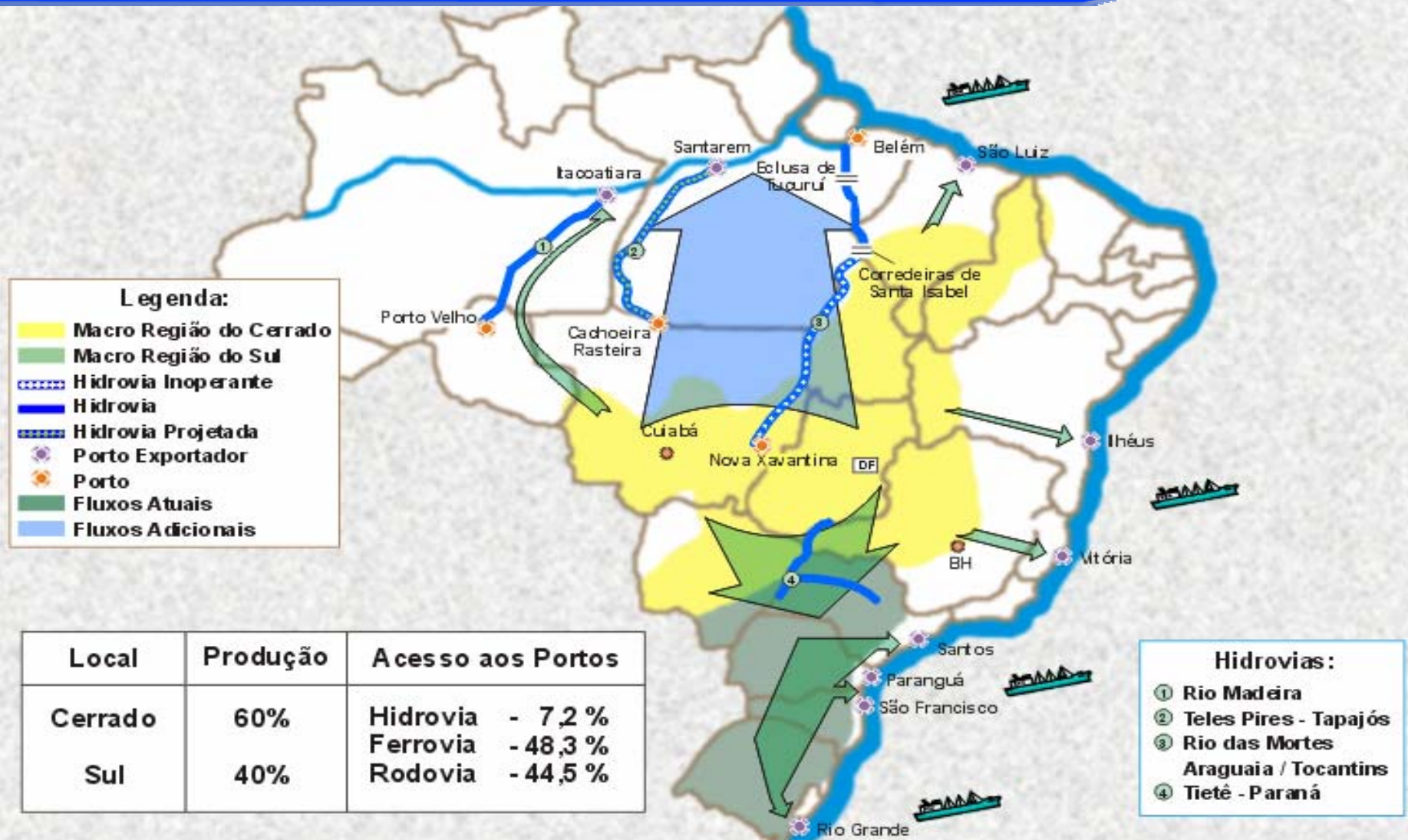
Matérias Primas por Modais

1.000 toneladas

Ano	Transporte Direto		Transporte Intermodal				Total Geral
	Ferrovias	Rodovias	Ferrovias e Cabotagem	Rodovias e Cabotagem	Ferrovias e Rodovias	Total	
2004	56.042	21.735	493	186	6.424	7.113	84.890
2010	85.128	25.649	2.131	-	4.768	6.899	117.676

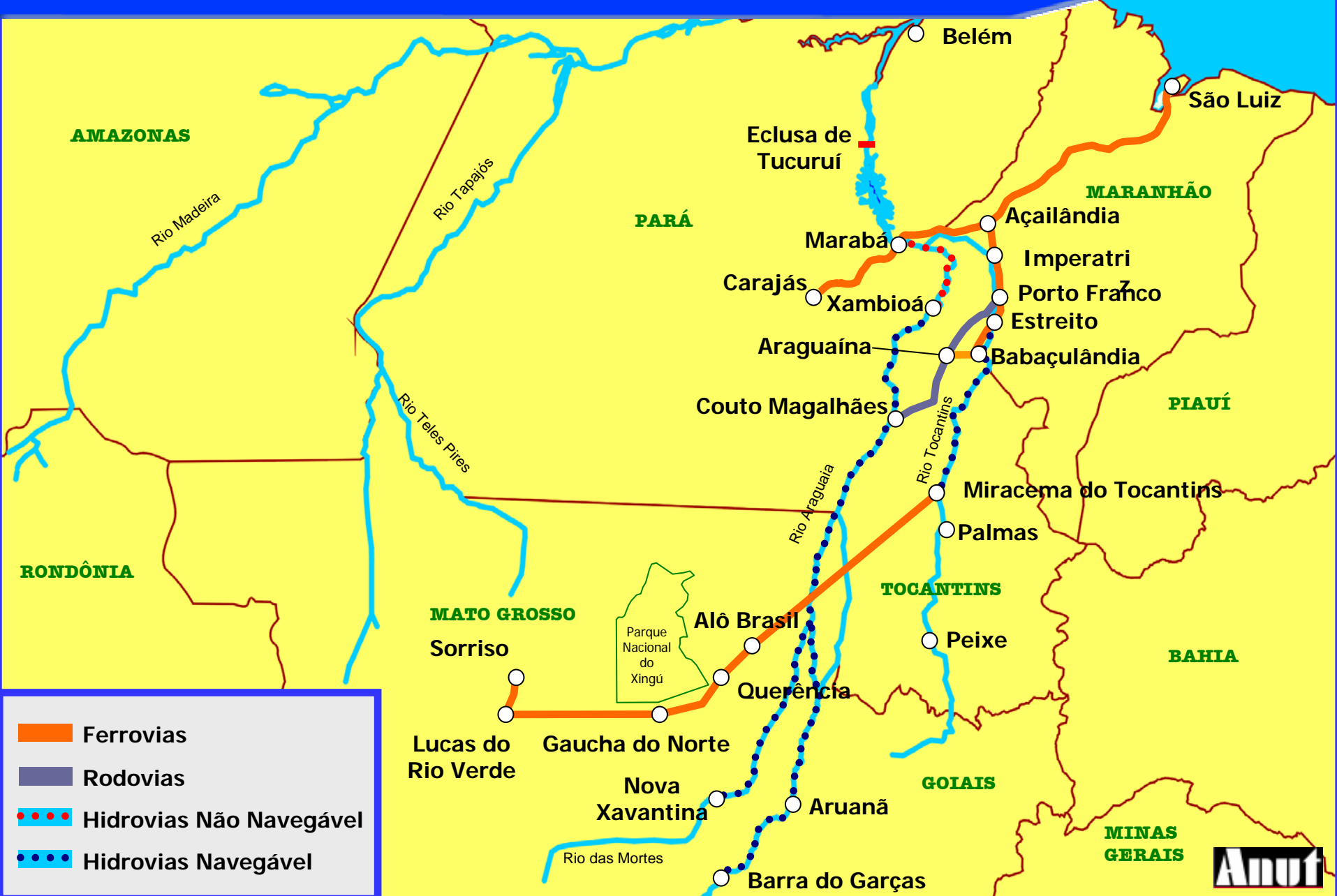
Um Grande nó Logístico Brasileiro

Fragilidade do Modelo Atual de Intermodalismo



Fonte: ANUT

Ferrovia Setentrional



- Regido por um único contrato, utiliza dois ou mais modais, desde a origem até o destino e é executado sob a responsabilidade única de um OTM;
- É nacional ou internacional;
- Compreende, além do transporte, a coleta, unitização, desunitização, movimentação, armazenagem e entrega da carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas.

Operador de Transporte Multimodal

- Pessoa jurídica contratada como principal para a realização do transporte da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros;
- Pode ser transportador ou não transportador;
- Cabe-lhe emitir o Conhecimento de Transporte Multimodal de Carga (CTMC).

Responsabilidades do OTM Perante o Contratante

- Pela execução do serviço do local de recebimento até a entrega no destino;
- Pelos prejuízos de perdas, danos e avarias, bem como de atraso na entrega;
- Pelas ações ou omissões de empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados, como se essas ações ou omissões fossem próprias, com direito a ações regressivas contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir das indenizações que houver pago.

Operador de Transporte Multimodal Estado da Arte

- 185 habilitados pela ANTT– nacional e internacional, entre eles CVRD, Brasil Ferrovias e ALL;
- Modelo de CTMC já existente – CONFAZ –Ajuste SINEF 006/2003; procedimentos de utilização ainda não estão claros;
- Estados receiam perder receitas;
- Operadores temem comprometimento do sigilo comercial;
- Operadores e embarcadores temem bi-tributação.
- A SRF ainda não regulamentou o transporte multimodal internacional.

Operação Multimodal Situações de Fato

- Modelo ferroviário atual – concentração de poder em mãos das concessionárias.
- Regime do tráfego mútuo nas ferrovias – encarecimento e conflitos.
- Inexistência a figura do Operador Ferroviário Independente.
- Dúvida quanto à eficácia do direito de regresso do OTM contra terceiros. contratados ou subcontratados.
- Baixíssima disponibilidade de transporte hidroviário e de cabotagem.
- Custo da cabotagem muito elevado.
- Armazenagem de grãos deficiente.
- Lentidão das operações de transbordo marítimo.
- Risco de cartelização.

Algumas Reflexões

- A fragmentação da responsabilidade sobre o transporte intermodal impõe um “teto” à qualidade do serviço prestado, impedindo a otimização do uso dos modais disponíveis e dificultando o processo de integração da logística.
- A operação multimodal requer operadores de elevada capacidade técnica e econômica, e valoriza o uso intensivo de tecnologia de informática, comunicações e rastreamento.
- Não podemos incorrer no erro de retardar a habilitação de OTM internacionais, porque isso cerceará o fortalecimento das empresas habilitadas para a operação em âmbito nacional.
- Ninguém tem mais o direito de ignorar que a inexistência do transporte multimodal compromete a competitividade do agronegócio e da indústria brasileiros, motivo pelo qual não podemos continuar perdendo tempo.

**“ SOLUÇÃO PARA A
COMPETITIVIDADE LOGÍSTICA ”**

Dilema do Empresariado Brasileiro

- Não poder deixar de crescer, sob pena de perder a escala de produção exigida pela concorrência globalizada.

- Temor de não conseguir transportar o que produziu e vendeu.

- Mobilização do empresariado, liderada pela Ação Empresarial, em apoio ao Governo e em prol da concretização de um verdadeiro pacto para adoção e implementação de uma Agenda Crítica Público Privada, objetivando a recuperação e posterior expansão, modernização e otimização da infraestrutura de transporte do País.

Conclusão



A ANUT está ajudando a arquitetar um grande projeto de ação conjunta Governo-Empresariado, imprescindível ao crescimento sustentável do agronegócio e da indústria brasileiros.

Temos plena convicção da importância da participação dos senhores nesse grandioso esforço.

Juntem-se a nós!



OBIGADO

Visite nosso site:

www.anut.org.br

Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

