

Movimentação de Contêineres nos Portos Brasileiros – (Em TEU)

Cabotagem + Longo Curso

1ª parte

Portos	Ano 2014	Ano 2015	Ano 2016*
Santos (SP)	3.684.845	3.027.208	1.311.903
Portonave (SC)	676.675	662.590	416.411
Paranaguá (PR)	757.319	782.346	366.813
Rio Grande (RS)	678.882	726.785	348.977
Embraport (SP)	529.869	618.240	302.355
Itapoá (SC)	465.665	559.005	271.745
Total nos Anos	9.986.977	9.150.556	4.255.049

Elaboração: Alex Rotmeister/CBC. Fonte: Datamar/ANTAQ

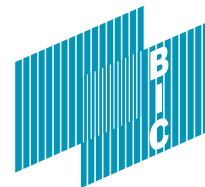
*1º Semestre



Aluísio Sobreira e delegação visitaram o Porto de Leixões.



Washington Soares: ecoeficiência e logística sustentável.



BIC disponibiliza banco de dados para consulta.

Pág. 03

Pág. 03

Pág. 04



Câmara Brasileira de Contêineres

Notícias



Informativo da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC ■ setembro 2016

CBC CHEGANDO AOS 40 ANOS



Entrega da Placa Comemorativa dos 15 anos da CBC às Personalidades do Setor e às Autoridades do Governo Federal – ano de 1992. Da esquerda para a direita: José Carvalho, Silvio Campos, Jorge Almeida e Fernando Campos.

Em 2017 a CBC completará 40 anos de atividades e os motivos para celebrar são muitos.

Fundada em abril de 1977, a Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal é a entidade mais antiga com o foco nesse recipiente, que revolucionou o transporte de cargas, o Contêiner. Há quase 40 anos a CBC vem buscando a evolução do uso do contêiner e atuando como o elo entre as empresas associadas e todas as esferas de governos, bem como órgãos técnicos. Muitos são os pleitos e as conquistas da Câmara, que ainda tem muito trabalho pela frente junto aos seus parceiros.

A CBC firmou-se tanto no setor empresarial, quanto no âmbito dos governos e entidades in-

ternacionais. É representante no Brasil do *Bureau International des Containers et du Transport Intermodal* (BIC), e por intermédio da Câmara Interamericana de Transportes (CIT), tem o reconhecimento da Associação Latino Americana de Integração (ALADI); do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL); da União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU-TIR); da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD – ONU); e da Organização dos Estados Americanos (OEA).

No Brasil, a importância e credibilidade da Câmara resultaram no reconhecimento por par-

te do Ministério dos Transportes, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e da Marinha do Brasil, por intermédio da Diretoria de Portos e Costas (DPC). A CBC ainda atua junto as entidades empresariais de classe e órgãos técnicos do governo, como: Comissões do Congresso Nacional; Comissão Portos; Câmara de Logística Integrada da Associação de Comércio Exterior do Brasil (CLI da AEB); Seção de Infraestrutura de Transporte e Logística da CNT e Conselhos SEST/SENAT; Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos dos Estados do Rio de Janeiro de São Paulo (COMUS); Conselho Empresarial de Transporte da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ); Grupo de Análise de Performance Aduaneira (GAP - Aduaneira) e Aliança Pró-Modernização Logística do Comércio Exterior (Procomex).

A CBC mantém relacionamento estreito com a Comunidade Marítima e Portuária de todo país e entidades, como o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO); Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Câmara de Comércio Exterior (CAMEX); Secretaria de Comércio Exterior (SECEX); Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (COANA); e Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

Os Destaques da CBC

A atuação da Câmara, as conexões e parcerias realizadas, resultaram em pleitos de sucesso que alavancaram a utilização do contêiner. Um dos pontos altos da interferência da CBC foi durante a criação da Lei 6.288/75, que regulamentou o uso do contêiner no Brasil, es-

Palavra do Presidente

Estamos a poucos meses de comemorarmos os 40 anos de existência da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC, fato esse que muito me enche de orgulho, pois foi em São Paulo, no meu escritório, que demos início às primeiras reuniões com os Membros do setor envolvidos com o Contêiner, para formatarmos o primeiro Estatuto da CBC.

A primeira reunião dos Membros do setor com registro em ata foi realizada em 18 de novembro de 1976, quando foi criado o que viria a ser a Câmara. Naquele primeiro momento a CBC se chamaria Câmara de Contentores do Brasil – CCB. Em abril de 1977, data oficial da sua fundação, foi “batizada” de Câmara Brasileira de Containers - CBC. E assim, se passaram quarenta anos, dos quais fui Presidente em 10 mandatos, somando mais de 20 anos no cargo.

As principais conquistas e atividades da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC são os temas do nosso informativo de setembro. Vamos preparar um grande evento para Abril de 2017, congregando Associados, Autoridades e Amigos do Setor.

Viva a CBC!

Silvio Vasco Campos Jorge
Presidente



Silvio Campos entre os Ex-Presidentes da CBC (da esquerda para a direita): Fernando Cunha, Silvio Campos, Comandante Valentim e Carlos Miranda. 1º Simpósio sobre Contêiner da CBC, em Santos (SP) – maio de 1984.

pecificamente no trecho no qual é abordada a liberação do contêiner estrangeiro para o transporte em território nacional e a sua utilização após a saída do ramo de transporte. Destaca-se ainda a regulamentação da nacionalização dos contêineres inservíveis e a dispensa de controle da Receita Federal do Brasil na entrada e saída de contêiner em território nacional, onde a Guia de Admissão Temporária (GAT) e a Declaração de Unidade de Carga/Equipamento (DUC) foram eliminadas do documento de controle.

Graças aos esforços da CBC, hoje temos uma das melhores legislações para o uso do Contêiner: a Lei 9.611, de 1988 – OTM.

A Câmara participou de outros pleitos relacionados ao contêiner, como as normas para contêineres tank e reefer, além da regulamentação da obrigatoriedade dos quatro pinos de fixação das carretas porta contêiner, evitando graves acidentes no transporte rodoviário.

Mas na prática, qual é a real importância dessas conquistas para o setor? As intervenções da CBC geraram um grande ganho para todo o setor envolvido no ramo de contêiner, ganhos esses que se refletem no Custo Brasil, como a desburocratização da entrada dos con-

têineres, livre utilização do contêiner estrangeiro em transporte nacional, o que representa uma economia de milhões de reais para as empresas brasileiras.

O Presidente e o livro

Em seu décimo mandato na Câmara, Silvio Campos afirma que seu trabalho é realizado com muito prazer desde o primeiro dia. “Criei certo amor pelo cargo e sempre lutei e trabalhei com todo afinco para que o setor caminhasse da melhor maneira possível, visando sempre à maior utilização do contêiner, tanto no âmbito do mercado nacional como no internacional”. Campos declarou ainda que espera concluir, durante seu mandato, o convênio a ser firmado entre o BIC e a Secretaria da Receita Federal do Brasil.

A experiência à frente da CBC e sua vivência como empresário no setor, inspiraram Silvio Campos a escrever um livro sobre a história do contêiner no Brasil, com finalização prevista para novembro de 2016. “Há uma frase que diz: todo homem deve plantar uma árvore, ter filhos e escrever um livro. O livro era o que ainda me faltava”, finalizou Campos. ■

Diretoria Executiva: Biênio 2016/2018

Presidente:

> Silvio Vasco Campos Jorge

Vice-Presidente de Contêiner:

> Carlos Oswaldo Bezerra de Miranda

Vice-Presidente de Transporte Ferroviário:

> Washington Luiz Pereira Soares

Vice-Presidente de Transporte Multimodal:

> Aluisio de Souza Sobreira

Diretor Executivo:

> Cláudio Luiz de Viveiros

Diretor de Planejamento:

> Jorge Antonio de Almeida

Diretor de Desenvolvimento:

> Ian Gordon Petersen

Diretor Institucional:

> José Nicola Benedetti

Visita ao porto de Leixões



Delegação brasileira visitou o Porto de Leixões, para conhecer de perto a eficiência de suas operações.

Missão brasileira visitou o Porto de Leixões, em Portugal, a fim de observar *in loco* a agilidade de um porto, que realiza suas operações com o mínimo de burocracia e baixo custo. Organizada pela Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), a visita realizada nos dias 11 e 12 de julho de 2016 contou com a participação de Aluísio Sobreira, diretor da AEB e vice-presidente de Transporte Multimodal da CBC; Paulo Bertinetti, diretor-presidente do Tecon Rio Grande e presidente do Sindicato dos Terminais Marítimos de Graneis Sólidos e Líquidos em Geral e de Contêineres no Porto do Rio Grande (SINTERMAR); Janir Branco, superintendente do Porto de Rio Grande; e Darcí Tártari, diretor técnico do Porto de Rio Grande.

Os integrantes da missão foram recepciona-

dos pelo presidente do Conselho de Administração do Porto de Leixões, Eng^o Brôgueira Dias, bem como pelos Diretores de Operação e Marketing respectivamente e durante a visita foi possível conhecer o Centro de Coordenação de Navios, Terminais Portuários, e a Plataforma Logística de Leixões. Também foram apresentados os sistemas de gestão portuária Janela Única Portuária (JUP), Sistema de gestão de processos portuários de base georreferenciada (3Port) e *Logistic Single Window* (LSW), além do Sistema AQUA-SAFE de monitoramento meteoceanográfico.

Segundo Aluísio Sobreira, o Porto de Leixões é um exemplo de tudo que o Brasil almeja para seus portos, a saber: sistemas de controle operacional como o VTMS, previsões meteorológicas e oceanográficas funcionando de forma integra-

da; sistema JUP, o qual permite que o desembarço junto às autoridades aduaneiras, marítimas e portuárias seja célere, com fluxo de mercadorias desburocratizado e sem retenção de cargas.

Sobreira assegurou que os representantes do porto se dispuseram a firmar acordos, para a realização de trabalhos conjuntos, que dinamizem as relações entre Brasil e Portugal, em benefício do comércio. “É preciso lembrar que Portugal é um país que fala a nossa língua, tem a mesma cultura e está localizado na Europa. Temos que trazê-los ao Brasil e materializar essa parceria, para que esta não fique apenas no discurso” e no Protocolo formalizado entre os dois países no ano passado.

Hidrovia do Douro

Um dos objetivos da delegação na visita a Portugal foi também conhecer a expertise lusitana empregada na navegação de hidrovia do Rio Douro que esta sendo modernizada e aplicada no que couber a navegação interior no Brasil. Atualmente, a hidrovia está centrada no aspecto turístico, com grande número de passageiros interessados em apreciar as vinícolas e paisagens exuberantes. No entanto, já existem investimentos em tecnologia da informação e ferramentas que maximizam a utilização da hidrovia de forma geral, permitem a navegação noturna com segurança. O Rio Douro pode ser inspiração para o iminente retorno do transporte de contêineres na Lagoa dos Patos, ligando o município de Triunfo ao Porto de Rio Grande, uma iniciativa do TECON – Terminal de Contêineres de Rio Grande (grupo Wilson Sons) e a Braskem por meio de seu terminal em Santa Clara (município de Triunfo, próximo a Porto Alegre). ■

O Direito Ambiental Internacional - Por uma Logística Sustentável

Como conciliar o desenvolvimento econômico e o consequente aumento no fluxo de cargas, com a preservação ambiental? Washington Luiz P. Soares, Vice-Presidente de Transporte Ferroviário da CBC afirma que o caminho será por meio de medidas inovadoras que proporcionem o desenvolvimento de Logística Sustentável.

Soares explica que, adotando como referência as práticas do Direito Ambiental Internacional, vislumbra-se associar

métodos inovadores e contribuir significativamente com a Política Nacional de Mudança do Clima (PNMC). Tais contribuições serão frutos das pesquisas realizadas no ambiente acadêmico e terão como meta a busca de práticas ecoeficientes no transporte.

Com base nestas tratativas, um estudo de práticas de ferrovias em portos foi destaque em pesquisa apresentada no *27th Annual Production and Operations Management Society (POMS) Conference*, realizado de 6 a 9 de maio de 2016,

em Orlando (USA). No painel Operações Sustentáveis, foram propostas novas tecnologias de propulsão multimodal de ecoeficiência, onde o contêiner foi enaltecido como tecnologia fomentadora do crescimento da ecoeficiência de forma multimodal. Foi destacado que o equipamento é um dispositivo facilitador de medições. Com ele é possível promover a leitura individual por *Stock keeping Unit* (SKU), e auxiliar o usuário que desejar controlar as emissões de gases de efeito estufa por TEUs, independente do modal. Segundo a pesquisa, a movimentação de carga por meio de contêineres é a

expediente

CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES,
TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL

Rua Uruguaiana, nº 10 – sala 1508 – Centro

CEP: 20050-090 – Rio de Janeiro – RJ

Tels.: (21) 2263-1645 e 2233-2333

Tel/fax: (21) 2233-9258

E-mail: secretaria@cbccontainer.org.br

Site: <http://www.cbccontainer.org.br>

DIRETORIA GERAL

Presidente: **Silvio Vasco Campos Jorge** ■ Vice-presidente de Contêiner: **Carlos Oswaldo Bezerra de Miranda** ■ Vice-presidente de Transporte Ferroviário: **Washington Luiz Pereira Soares** ■ Vice-presidente de Transporte Multimodal: **Aluisio de Souza Sobreira** ■ Diretor Executivo: **Cláudio Luiz de Viveiros** ■ Diretor de Planejamento: **Jorge Antonio de Almeida** ■ Diretor de Desenvolvimento: **Ian Gordon Petersen** ■ Diretor Institucional: **José Nicola Benedetti**

DIRETORIAS REGIONAIS

Diretor da Região Sudeste: **André Machado de Oliveira** ■ Diretor da Região Sul: **Ronaldo Cury Hultmann** ■ Diretor da Região Nordeste: **Manoel Carvalho Ferreira da Silva Jr.** ■ Diretor do Estado de São Paulo: **Jorge Coelho**

CONSELHO FISCAL

Presidente: **Paulo Treu** ■ Membro Efetivo: **Jorge Luiz Vieira Coelho** ■ Membro Efetivo: **Washington Perissini** ■ Membro Suplente: **José Roberto Tavares da Silva** ■ Membro Suplente: **Raphael Galvão Flores Júnior** ■ Membro Suplente: **André Machado de Oliveira**

CBC Notícias é uma publicação da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC.

COORDENAÇÃO EDITORIAL

Alex Rotmeister ■ Secretário-Executivo

JORNALISTA RESPONSÁVEL

Andréia Paim - MTB 27819/RJ

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

SmartFrog Criações

TIRAGEM: 1.000 EXEMPLARES

mais próxima do ideal, visto que facilita a auditoria de aferição ambiental por movimento de carga, o que torna possível prever e prevenir os impactos ambientais.

Transporte Multimodal

Considerando suas dimensões continentais, o Brasil é naturalmente um país gerador de atividades de transporte. No entanto, ainda não há uma tradição de desenvolvimento sustentável dos transportes, visto que o modal rodoviário reina absoluto, em detrimento do uso de modais ecoeficientes como o transporte marítimo (cabotagem) e o ferroviário.

A falta de reconhecimento da real importância do transporte multimodal pode ser observada pela ausência de benefícios fiscais e tributários, além da carência de investimentos nas companhias marítimas nacionais, cujo comportamento organizacional

de estagnação se estende por décadas.

Washington Soares assegura que um modelo mais sustentável do gerenciamento do transporte no Brasil, depende de regras em *compliance* mais coercitivas e descritivas aos usuários de portos públicos e privados. "Faz-se necessária a criação de um modelo de *compliance* ambiental voltado à ecoeficiência e sua elaboração cabe ao ambiente acadêmico", argumentou. ■



BIC disponibiliza banco de dados

Bureau International des Containers (BIC) viabilizou a consulta gratuita ao banco de dados, para os envolvidos na movimentação de contêineres.

O BIC ativou recentemente o banco de dados *Technical Characteristics Database* (TCD), com cerca de meio milhão de informações já disponíveis para consulta. O TCD foi criado em resposta à nova exigência do Comitê SOLAS (Salvaguarda da Vida Humana no Mar) da IMO (Organização Marítima Internacional), que vigora desde 1º de julho de 2016, em todos os países signatários da SOLAS/IMO (mais de 170 países em todo o mundo).

De acordo com a nova regra internacional de pesagem, os armadores devem solicitar aos embarcadores o *Verified Gross Mass / Peso Bruto Verificado* (VGM) de cada contêiner, sob a pena deste não conseguir sua autorização para embarque, gerando custos extras com demurrage, armazenagem e taxas administrativas, dentre outras penalidades.

O BIC incita proprietários de contêineres, operadores, transportadores e embarcadores para um engajamento, no sentido de utilizar o banco de dados e assim evitar atrasos e aumento de custos para o transporte. Os donos de contêineres e operadores estão convidados a inscreverem-se para fazer o upload das informações de seus equipamentos e, por sua vez os transportadores e outros intermediários estão sendo incentivados a consultar esse banco de dados que, diariamente, é alimentado com mais informações.

Atualmente, as informações mínimas ne-

cessárias à participação no TCD são os números de identificação dos contêineres e a tara, mas o BIC incentiva que os proprietários informem o maior detalhamento técnico possível, para que em futuro próximo, todos tenham uma fonte riquíssima de dados, que serão acessados utilizando apenas o número operacional e que beneficiarão diversos elos da cadeia logística.

O TCD é particularmente útil aos transportadores que utilizarão o chamado "Método 2" (soma do peso da carga, pallets e outros materiais, além da tara do contêiner, resultando no peso total do contêiner para informação do VGM). No entanto, também beneficia as operadoras e empresas de leasing, que serão capazes de fornecer a tara em acesso automatizado, sem investimentos de tempo e dinheiro em várias integrações ou pedidos de pesagens individuais. O TCD ainda simplificará o acesso à tara no caso do contêiner ser negociado entre as partes e, na ocasião de um acidente, as seguradoras poderão utilizar detalhes técnicos.

A fase inicial do banco de dados será estendida até o final do ano e, após a avaliação junto a parceiros da indústria, será implantado integralmente. O TCD pode ser acessado pelo site www.bic-boxtech.org, sem custos. Para maiores informações sobre o TCD, consulte www.bic-boxtech.org/faqs/ ou escreva para info@bic-boxtech.org. ■