

# Ingerência estatal no transporte recebe críticas

Da Sucursal do Rio

Paulo Cerciar

O desenvolvimento do intermodalismo no Brasil pressupõe uma redefinição do papel do Estado enquanto regulador do transporte de cargas. A tese é do engenheiro e economista José Cândido de Almeida Senna, 35, coordenador do programa de transporte intermodal de carga da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) — órgão ligado ao Ministério dos Transportes — e crítico da “excessiva ingerência governamental” em determinadas modalidades de transporte no país.

Senna defende a “desregulamentação gradativa” do transporte de cargas como forma de se obter maior eficiência da iniciativa privada, através da livre concorrência: “Ao Estado, deve caber apenas legislar sobre a segurança da população, como no caso do transporte de cargas perigosas”. Segundo dados do Geipot, na distribuição das cargas entre os diferentes modais, o transporte aéreo fica com cerca de 5%, o aquaviário com 15%, o ferroviário com 20% e o rodoviário com 60%. “Os números mostram que, onde a ingerência do Estado é maior, menor é a capacidade de arregimentação de cargas devido à falta de concorrência”, afirma.

A crítica maior do coordenador do Geipot é com relação à navegação marítima, onde, na sua opinião, se verifica uma forte presença do Estado na regulamentação da atividade. “Além de deter grande parcela da própria operação, o Estado também determina quem entra ou quem não entra na atividade”, observa Senna, citando, como exemplo, o sistema de participação das empresas de navegação nas conferências de fretes, definido em 1967: “De lá para cá, decorreram vinte anos e o quadro pouco foi mudado”.

Segundo José Cândido Senna, a partir da discussão da relação Estado versus iniciativa privada no transporte de cargas, a questão seguinte a ser abordada, visando o desenvolvimento do intermodalismo, são as medidas práticas que devem ser tomadas pelo governo com este fim. Uma delas, a seu ver, é a adoção

## Geipot atualiza manual de cargas

A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) está atualizando o Manual de Utilização de Cargas para Exportação, que lançou em 84, enviando aos seus usuários 61 páginas com informações atuais (válidas para 86) sobre as condições de transporte de unidade de carga na navegação de longo curso e formas de aplicação de sobretaxa de combustível nos fretes, nas conferências, acordos e linhas pioneiras.

Além desses dois itens, está sendo atualizada também a lista de equipamentos, capacitados para a movimentação de carga unitizada, que estão em funcionamento nos portos brasileiros. O manual, elaborado por técnicos do Programa de Transporte Intermodal de Carga do Geipot, traz informações básicas para os exportadores e transportadores sobre as formas mais adequadas de acondi-

onamentos de mercadorias destinadas à exportação.

Os dados atualizados do manual mostram, por exemplo, que o frete básico mínimo de um container frigorífico na Conferência Interamericana de Fretes (CIAF) baixou de US\$ 51 por metro cúbico (a cubagem de um container de vinte pés é de 31 metros cúbicos), em 1984, para US\$ 47,75 por metro cúbico. Na Conferência Costa do Pacífico/ Rio da Prata/ Brasil, a redução do frete mínimo para o container com vinte pés de carga seca foi de US\$ 1.901, em 84, para US\$ 1.600 em 85.

Com relação aos equipamentos, os dados fornecidos pelo Geipot, obtidos com a Portobrás, não são tão atuais (os primeiros são de 83 e dos novos são de 84). Em 83, os portos tinham 444 guindastes elétricos de pórtico em funcionamento e em 84 passaram para 477.

do Conhecimento de Transporte Intermodal, ou Conhecimento Único de Embarque, documento que permitirá ao transporte intermodal um comando único. Um modelo deste documento foi elaborado pelo Conselho Interministerial de Desenvolvimento do Transporte Intermodal (Cideti) e aguarda sua aprovação pelo governo.

### Atividade não reconhecida

Outra medida que o coordenador de transporte intermodal do Geipot considera necessária é o reconhecimento, por parte do governo, dos OMTs (Operadores Multimodais e Transitários) que agenciam o transporte, embora sem operar em nenhuma modalidade. Os transitários de carga equivalem aos NVOCCs (Nom Vessel Operator Comon Carrier) dos Estados Unidos, mas no Brasil não são reconhecidos oficialmente, o que lhes impede de emitir conhecimento de embarque.

Para José Cândido Senna, o transitário de carga é o arquiteto do

transporte intermodal, pois a ele cabe escolher as modalidades mais adequadas ao interesse do embarcador. Embora não sejam reconhecidos no Brasil, os transitários operam com a garantia de bancos estrangeiros quando são registrados na Fiata (Federação Internacional das Associações de Transitários). “Neste caso, a prática comercial é que prevalece”, afirma Senna, observando que as dificuldades impostas pelo governo brasileiro à operação têm propiciado a grande presença de empresas estrangeiras no setor.

Mesmo com todas essas dificuldades, o intermodalismo já é feito no Brasil em linhas como Santos/ Manaus (marítimo e rodoviário), nos corredores de exportação (ferroviário e marítimo) e nos embarques de derivados de petróleo no interior do país (ferroviário, hidroviário e rodoviário). Nas operações com carga geral, o recurso fundamental tem sido a unitização da carga, como forma de se reduzir o risco de avarias nos transbordo das mercado-



José Cândido Senna, do Geipot

rias entre os diferentes modais. “Nesse contexto, o container é a grande vedete, com dias de glória assegurados”, prevê Senna.

### Manual de unitização

Segundo o economista, foi visando orientar o transporte da carga unitizada no comércio exterior que o Geipot elaborou, em 1984, o Manual de Unitização de Cargas para Exportação, contendo informações básicas sobre essa operação nas conferências de fretes (ver texto acima). O manual relaciona as vantagens e desvantagens de cada tipo de unidade de carga; as condições físicas mais adequadas para sua movimentação; as condições de transporte dessas cargas na navegação de longo curso, por conferência, acordo de fretes e linha pioneira; e os elementos de custo de transporte, considerando as opções container, palete e carga solta.

Um dos objetivos do trabalho, segundo Senna, é mostrar a viabilidade de acondicionamentos alternativos ao container.