



PLANO MOBILIDADESC

ETAPA 1

ZONA LITORÂNEA



CABOTAGEM

ALTERNATIVA PARA
A MELHORIA DA MOBILIDADE
E COMPETITIVIDADE

Realização:



Execução:



Apoio:



Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC
Diretoria de Relações Industriais – DRI
Unidade de Competitividade Industrial – COI
Câmara para Assuntos de Transportes e Logística do Sistema FIESC

Realização:
Sistema FIESC

Execução:
Clara Rejane Sholles
Especialista em Logística
Diretora da Pratical One



APRESENTAÇÃO

O presente estudo é uma realização da FIESC, executado por intermédio de consultoria especializada, com o objetivo de promover o uso da cabotagem como alternativa para a melhoria da mobilidade e da competitividade.

Esta iniciativa é parte do **Plano Mobilidade SC Etapa 1/Litoral**, considerando que a utilização do referido modal pode contribuir para a diminuição do tráfego de caminhões na malha rodoviária nacional, que apresenta situação precária e alto índice de movimentação de veículos, comprometendo a mobilidade, a qualidade de vida da população e a eficiência do transporte e da logística no País.

Além disso, a cabotagem pode representar benefícios econômicos, sociais e ambientais, dentre outros: a redução dos custos logísticos, de perdas e avarias, das emissões de gases do efeito estufa, além de propiciar maior segurança no transporte de bens.

O documento reúne informações estratégicas que indicam a percepção da indústria catarinense sobre o uso do modal de transporte por cabotagem, conforme dados coletados no primeiro trimestre de 2013, de um grupo representativo dos principais setores industriais e regiões do Estado de Santa Catarina. Também relaciona alguns aspectos que serão objeto de ações institucionais da FIESC, no sentido de estimular o uso dessa importante alternativa de transporte.

GLAUCO JOSÉ CÔRTE

Presidente do Sistema Fiesc



SUMÁRIO

1. RESULTADOS DA PESQUISA	6
1.1 Setores Industriais e Empresas Participantes	6
1.2 Setores Industriais – Ocorrência	7
1.3 Setores Industriais – Demonstrativo	8
1.4 Resultados aplicados à pesquisa	9
2. OBSTÁCULOS PARA A PROMOÇÃO DA CABOTAGEM:	
OFERTA E DEMANDA	19
3. CONCLUSÃO	21
4. EMPRESAS PARTICIPANTES	22
5. QUESTIONÁRIO APLICADO	23

1. RESULTADOS DA PESQUISA

1.1 Setores Industriais e Empresas Participantes

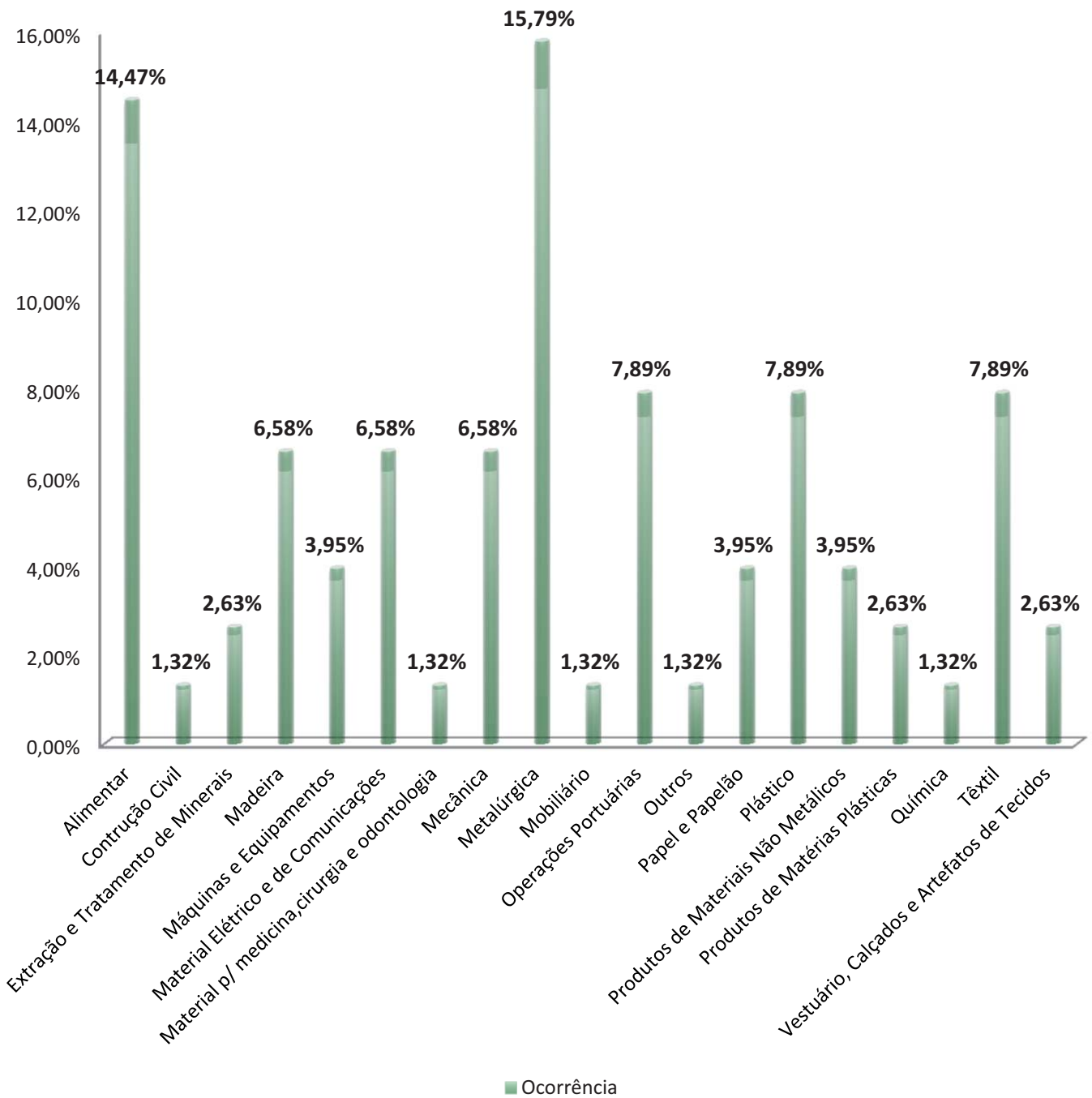
Setores Industriais	Número de empresas participantes
Alimentar	11
Construção Civil	1
Extração e Tratamento de Minerais	2
Madeira	5
Máquinas e Equipamentos	3
Material Elétrico e de Comunicações	5
Material p/ medicina, cirurgia e odontologia	1
Mecânica	5
Metalúrgica	12
Mobiliário	1
Operações Portuárias	6
Outros	1
Papel e Papelão	3
Plástico	6
Produtos de Materiais Não Metálicos	3
Produtos de Matérias Plásticas	2
Química	1
Têxtil	6
Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecidos	2
Total	76



1.2 Setores Industriais – Ocorrência

Opção	Ocorrência	
Alimentar	14,47%	11
Construção Civil	1,32%	1
Extração e Tratamento de Minerais	2,63%	2
Madeira	6,58%	5
Máquinas e Equipamentos	3,95%	3
Material Elétrico e de Comunicações	6,58%	5
Material p/ medicina, cirurgia e odontologia	1,32%	1
Mecânica	6,58%	5
Metalúrgica	15,79%	12
Mobiliário	1,32%	1
Operações Portuárias	7,89%	6
Outros	1,32%	1
Papel e Papelão	3,95%	3
Plástico	7,89%	6
Produtos de Materiais Não Metálicos	3,95%	3
Produtos de Matérias Plásticas	2,63%	2
Química	1,32%	1
Têxtil	7,89%	6
Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecidos	2,63%	2
Total		76

1.3 Setores Industriais – Demonstrativo

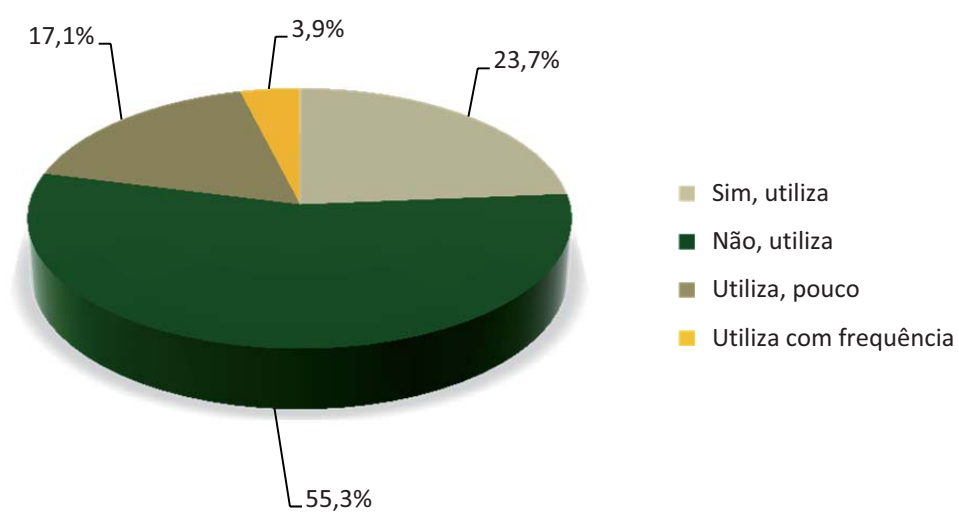




1.4 Resultados aplicados à pesquisa

1) A empresa utiliza o modal de cabotagem no transporte de seus produtos?

Opção	Ocorrência	
Sim, utiliza	23,7%	18
Não, utiliza	55,3%	42
Utiliza, pouco	17,1%	13
Utiliza com frequência	3,9%	3



2) Caso Utilize a cabotagem, que critérios são mais importantes na escolha da cabotagem como meio de transporte? Selecione de 1 a 4 nas opções abaixo sendo 1 para a mais importante e 4 para a menos importante.

Opção

Economia: Valores de fretes são menores do que outros modais de transportes.

Segurança: redução de aviarias e risco de roubo de carga.

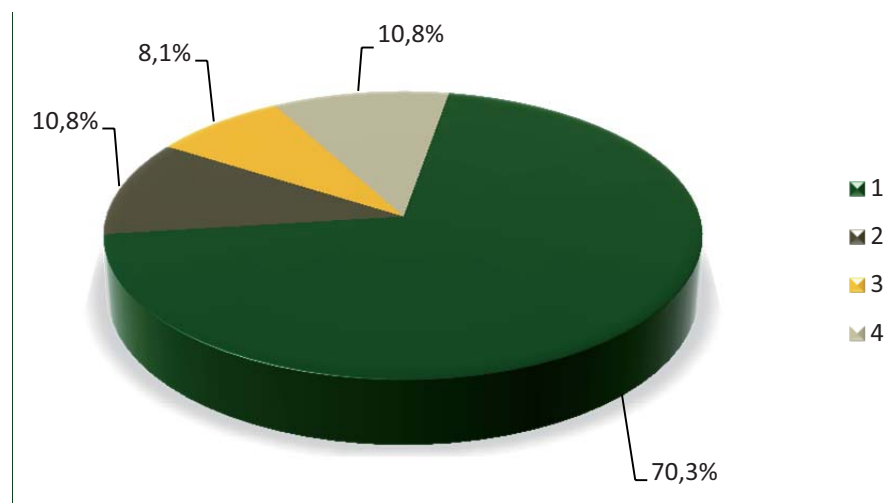
Sustentabilidade: é um modal menos poluente.

Outros. Especifique

* Outros. Quais: Opções de operadoras , frequência de navios, espaços, preço do frete e prazo de entrega.

Economia

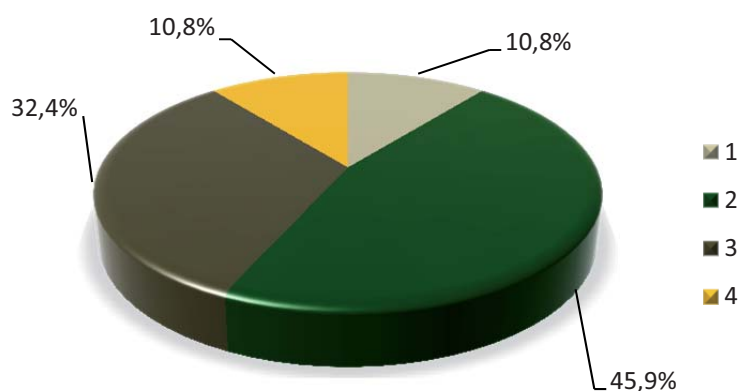
Opção	Ocorrência	
1	70,3%	26
2	10,8%	4
3	8,1%	3
4	10,8%	4





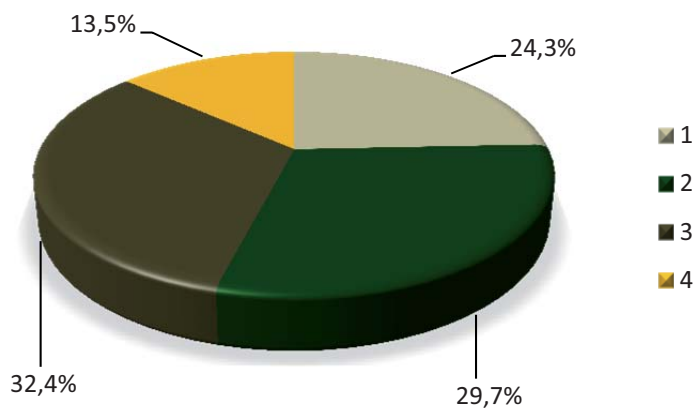
Segurança

Opção	Ocorrência	
1	10,8%	4
2	45,9%	17
3	32,4%	12
4	10,8%	4



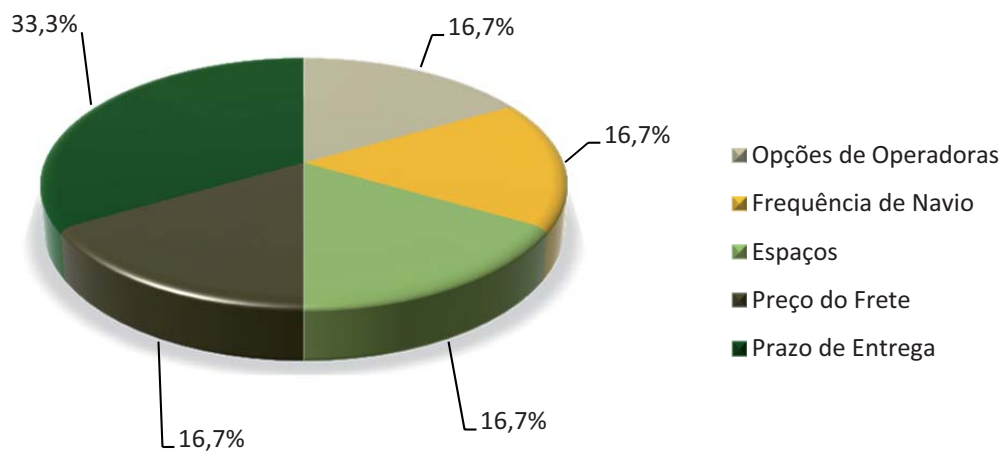
Sustentabilidade

Opção	Ocorrência	
1	24,3%	9
2	29,7%	11
3	32,4%	12
4	13,5%	5



Outros

Opção	Ocorrência	
Opções de Operadoras	16,7%	1
Frequência de Navio	16,7%	1
Espaços	16,7%	1
Preço do Frete	16,7%	1
Prazo de Entrega	33,3%	2



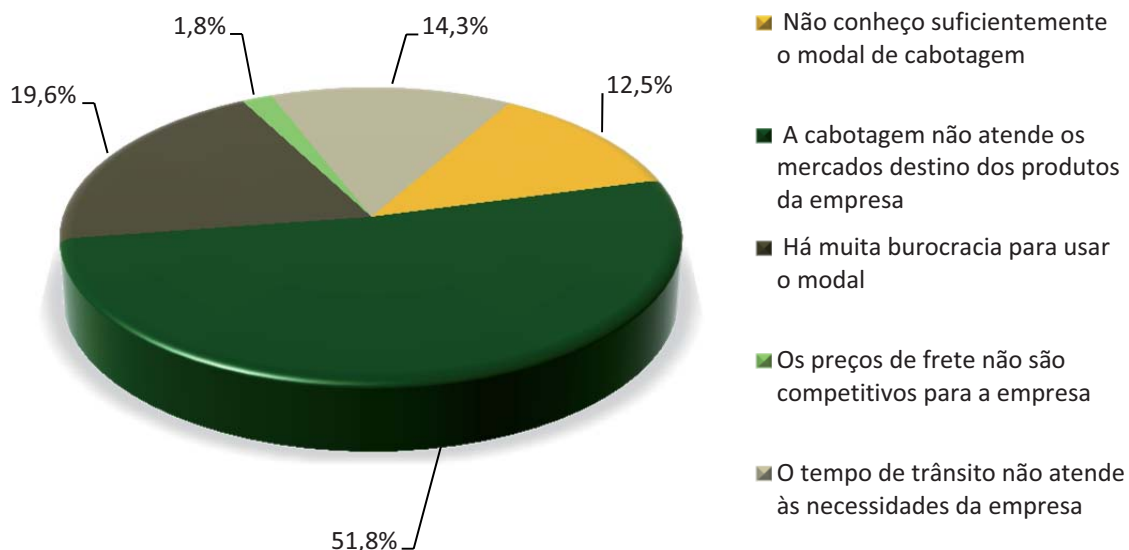
Justificativa: Da amostragem de 76 empresas que responderam a pesquisa de cabotagem, somente 6 responderam a opção outros, sendo estes os principais itens citados: Opções de operadoras , frequência de navios, espaços, preço do frete e prazo de entrega.



3) Caso não utilize ou utilize muito pouco a cabotagem como modal de transporte de seus produtos, assinale a seguir as 2 principais razões que justifiquem essa decisão.

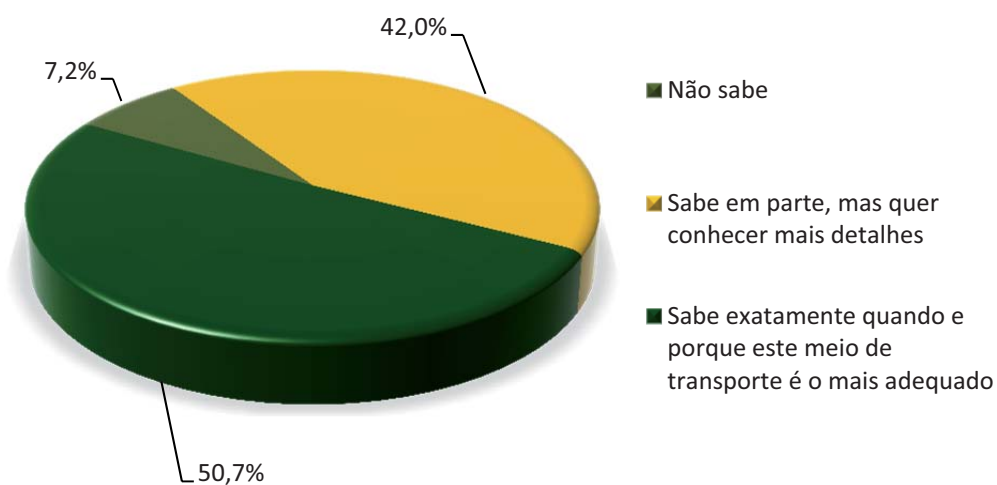
Opção	Ocorrência	
Não conheço suficientemente o modal de cabotagem	12,5%	7
A cabotagem não atende os mercados destino dos produtos da empresa	51,8%	29
Há muita burocracia para usar o modal	19,6%	11
Os preços de frete não são competitivos para a empresa	1,8%	1
O tempo de trânsito não atende às necessidades da empresa	14,3%	8

* **Outros. Quais:** A cabotagem está muito focada ainda na carga fechada, alto custo, não tem informações suficiente.



4) A empresa sabe em que situações a cabotagem é um modal de transporte competitivo?

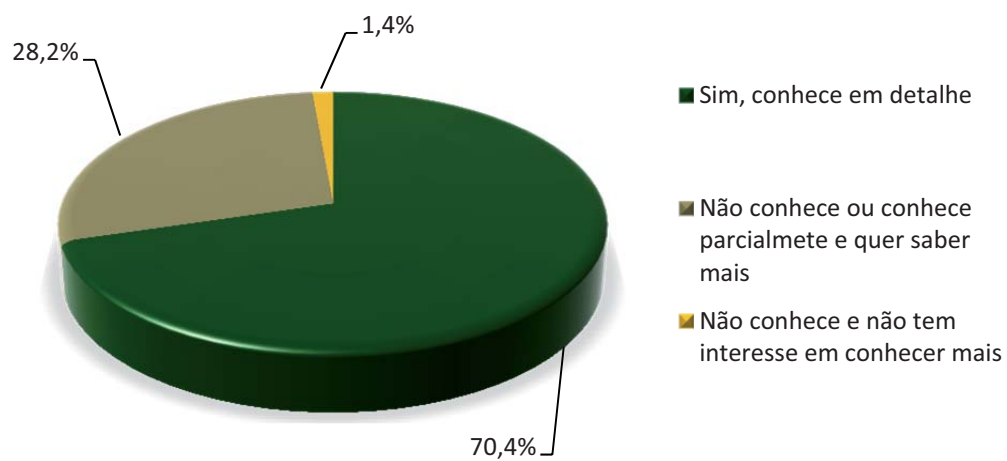
Opção	Ocorrência	
Não sabe	7,2%	5
Sabe em parte, mas quer conhecer mais detalhes	42,0%	29
Sabe exatamente quando e porque este meio de transporte é o mais adequado	50,7%	35





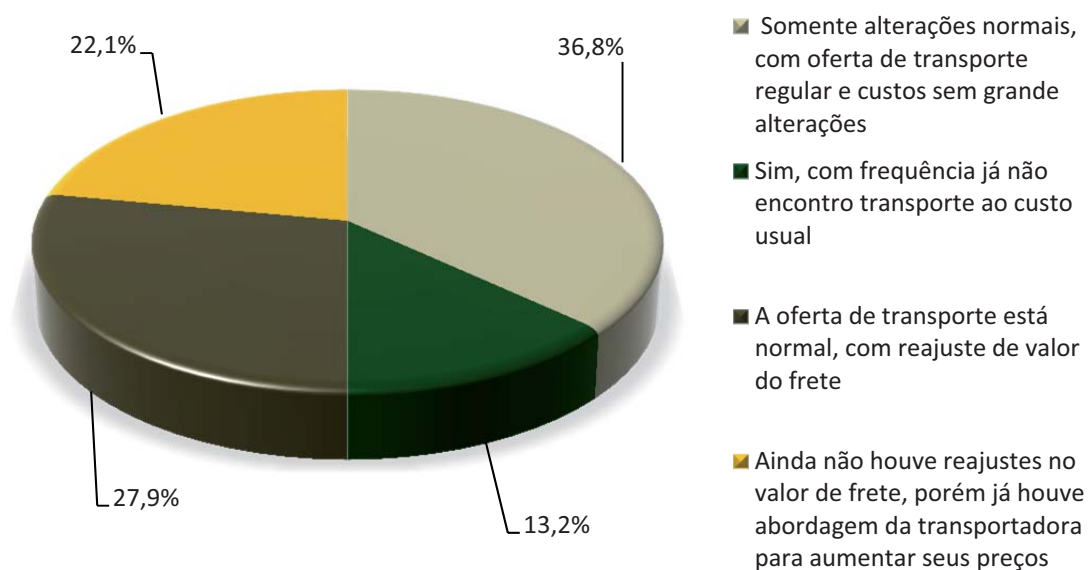
5) A empresa conhece os impactos da lei do motorista (lei 12.619/2012) no custo do transporte rodoviário?

Opção	Ocorrência
Sim, conhece em detalhe	70,4% 50
Não conhece ou conhece parcialmente e quer saber mais	28,2% 20
Não conhece e não tem interesse em conhecer mais	1,4% 1



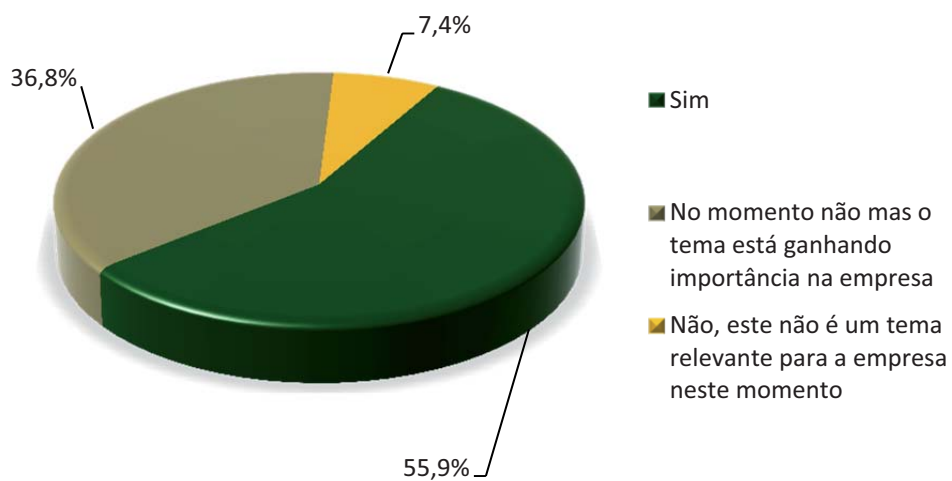
6) Houve alterações na oferta e custo do transporte rodoviário em 2012?

Opção	Ocorrência	
Somente alterações normais, com oferta de transporte regular e custos sem grandes alterações	36,8%	25
Sim, com frequência já não encontro transporte ao custo usual	13,2%	9
A oferta de transporte está normal, com reajuste de valor do frete	27,9%	19
Ainda não houve reajustes no valor de frete, porém já houve abordagem da transportadora para aumentar seus preços	22,1%	15



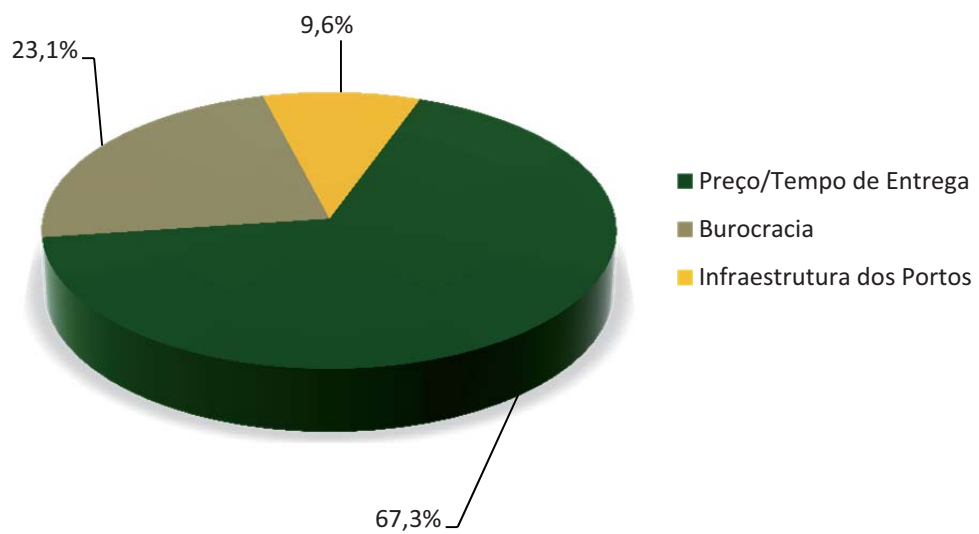
**7) Há metas de redução de emissões de poluentes na empresa?**

Opção	Ocorrência	
Sim	55,9%	38
No momento não, mas o tema está ganhando importância na empresa.	36,8%	25
Não, este não é um tema relevante para a empresa neste momento.	7,4%	5



8) Que aspectos precisam ser melhorados para que a empresa use mais o modal da cabotagem? Cite os 3 aspectos essenciais para a sua empresa, em ordem de prioridade.

Opção	Ocorrência	
Preço/Tempo de Entrega	67,3%	35
Burocracia	23,1%	12
Infraestrutura dos Portos	9,6%	5



2. OBSTÁCULOS PARA A PROMOÇÃO DA CABOTAGEM: OFERTA E DEMANDA

Considerando as longas distâncias do transporte de produtos no Brasil, a Cabotagem é o meio que mais rapidamente pode mudar a matriz de transportes brasileira. A estrada está pronta! Falta incentivar o seu uso, criando ou melhorando as condições de acesso. Em Santa Catarina há cinco terminais marítimos – Imbituba, Itajaí, Navegantes, São Francisco do Sul e Itapoá – prontos ou se adequando para receber mais volumes.

Do lado da demanda, a indústria catarinense mostra uma preocupação com a sustentabilidade econômica, ambiental e social de seguir focando sua logística tão fortemente no modal rodoviário. Há demanda reprimida para o uso da Cabotagem nas longas distâncias, porém há obstáculos a serem vencidos na adequação da logística intermodal, combinando o transporte rodoviário e ferroviário e o uso da Cabotagem. A mudança exige vencer as burocracias que ainda afastam o transportador de cabotagem da indústria e vice-versa. Maior divulgação, esclarecimento quanto ao uso do modal, ajustes de processos e seus tempos em ambos os lados são um caminho para maior sucesso. Encontrar uma solução para os pedidos cada vez menores, como a consolidação de cargas fracionadas, vai levar ainda mais volumes ao modal.

Melhorias dos acessos portuários, de forma a acomodar as demandas atuais e futuras por rodovia, ferrovia e por água seguirão sendo um investimento essencial para o acesso à “estrada marítima”.

Do lado da oferta, há uma série de fatores estruturais e regulatórios que desafiam o avanço do uso da Cabotagem no Brasil. Em entrevista com o presidente da Associação Brasileira de Empresas de Cabotagem (ABAC), Cleber Lucas discorreu sobre os cinco pontos mais relevantes que impedem maior competitividade para a navegação de cabotagem. Ele salienta que todas as empresas atuantes no setor, acreditam na cabotagem e tem ampliado suas frotas. No entanto, precisam ser aliviadas dos custos dos itens listados a seguir:

1) **Combustível ou *Bunker***

Item responsável por cerca de 50% do custo de operação do navio de cabotagem. A cabotagem concorre diretamente com o transporte rodoviário de longa distância, que tem o diesel subsidiado. O combustível usado na navegação de cabotagem é exposto a dois fatores externos: o preço do petróleo no mercado internacional e a variação do câmbio em US\$. Não bastasse isso, a cabotagem ainda é sujeita ao pagamento do ICMS sobre o *Bunker* adquirido no Brasil o que a torna cerca de 18% menos competitiva que a navegação de

longo curso que leva a exportação e traz a importação brasileira. O pleito da ABAC é a indexação do *bunker* ao diesel usado no transporte rodoviário.

2) Pessoal: formação de mão de obra, a tripulação do navio

A formação de mão de obra marítima é prerrogativa da Marinha do Brasil. Em especial a formação de oficiais tem sido absorvida pela indústria do petróleo gerando um descompasso entre oferta e demanda. Há um déficit, portanto, que tem puxado o custo médio da tripulação brasileira para as alturas.

O problema é a escassez de mão de obra e o seu custo. O custo da mão de obra para um navio de cabotagem está em US\$ 10 à US\$ 12 mil por dia enquanto que a tripulação de um navio estrangeiro equivalente custa ao redor de US\$ 5 a US\$ 6 mil por dia.

3) Praticagem: contratação de piloto para a entrada e saída do navio no porto

A praticagem é obrigatória e não regulada o que equivale a um monopólio não regulado. No Brasil, os preços da praticagem, são considerados bem mais altos que em outras partes do mundo. A ABAC entende que há sensibilidade do governo para regular a atividade no Brasil e foi criada comissão para este fim.

4) Burocracia

Há muitos órgãos intervenientes, cujas exigências devem ser atendidas a cada escala de navio. O armador deve lançar a escala do navio no Siscarga 5 dias antes da chegada, atestar presença de carga, obter autorização da Receita Federal para embarque, ter a visita da Anvisa em cada escala, entre outros. Tudo isso gera demoras e custos. Em março de 2013 foi implantado o Conhecimento de Transporte Eletrônico (CTe) que pode ser a porta de entrada para a simplificação do processo na cabotagem uma vez que contém todos os dados da carga e é completamente eletrônico.

Se o Porto sem Papel cumprisse sua função, poderia ser parte da solução. Por enquanto só trouxe mais papel, mais burocracia para o processo.

5) AFRMM: Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante

Dispositivo interessante e vital para o estímulo e ampliação da frota mercante brasileira. Apresenta evolução positiva nos últimos anos com relação à transparência e velocidade de acesso ao recurso. O AFRMM tem seu uso autorizado para a construção de navios no Brasil e para a manutenção preventiva do navio.

Apesar dos progressos, ainda leva dois anos, em média, para a liberação do recurso. O questionamento da ABAC é se cada CTe que gera direito ao AFRMM, também gera obrigações como o recolhimento do ICMS e PIS/CONFINS que são pagas dentro do mês de sua geração, porquê a liberação do AFRMM não pode ser feito no mesmo prazo de 30 dias?

3. CONCLUSÃO

Os dados coletados nesta pesquisa indicam que parte significativa da indústria catarinense está preocupada com os custos crescentes e disponibilidade do transporte rodoviário para longas distâncias, seja por força de legislação, aumentos de combustíveis, risco de roubos ou escassez de oferta. Tem metas específicas de redução de emissões de poluentes e ressenite as burocracias no uso do modal da Cabotagem em oposição ao transporte rodoviário.

Por outro lado, há dúvidas sobre quando o modal da Cabotagem é adequado com demonstrações claras de receptividade em conhecer mais a respeito. A constatação de que o segmento de cargas fracionadas ainda não está contemplado também fica evidenciada.

O preço do transporte, o tempo de entrega, a remoção de “burocracias” e maior agilidade na entrada e saída dos terminais portuários são fatores críticos para maior adesão ao modal.

As consideradas “burocracias” merecem atenção dos operadores de Cabotagem, visto haver um leque de itens desde demoras na execução dos processos bem como a necessidade de maior planejamento por parte do usuário.

Aliando o resultado da pesquisa respondida pela indústria catarinense às necessidades do armador de Cabotagem para que seus custos com itens como combustível, formação mão de obra e da praticagem além de maior agilidade no trato pelos órgãos intervenientes e na liberação de recursos do AFRMM, forma-se um panorama de demandas do setor para ampliar o uso do modal.

A Cabotagem é o modal que mais rapidamente pode mudar a distribuição da matriz de transportes brasileira pela rápida alocação de mais navios, transportando um número elevado de contêineres numa estrada pronta e de baixo custo de manutenção. A exigência da ponta rodoviária, como complemento do transporte intermodal, desloca o caminhão para onde este obtém melhor rentabilidade. Portanto, a Cabotagem é a oportunidade de contribuir com maior sustentabilidade econômica, energética, ambiental e social à matriz de transporte brasileira, auxiliando na competitividade da indústria e mobilidade em geral.

4. EMPRESAS PARTICIPANTES

1	Condor S.A	39	Parati S.A
2	Carbonifera Belluno Ltda.	40	Rudolph Usinados S.A
3	Metisa Metalúrgica Timboense S.A	41	Porcelanas Industriais Germer
4	Companhia de Gás de Santa Catarina	42	Klabin S.A
5	Certa Cerâmica	43	Arcelormittal Vega
6	Buschle & Lepper S.A	44	Cristal Master Ind. e Com. Ltda.
7	Fábrica de Tecidos Carlos Renaux S.A	45	Móveis Rudnick S.A
8	Construtora Fontana Ltda.	46	Rohden Portas e Artefatos de Madeira Ltda.
9	Canguru S.A Indústria e Comércio de Produtos Plásticos	47	Wetzel S.A
10	Cleamar Engenharia	48	Caribor Tecnologia da Borracha Ltda.
11	Frame Madeiras Especiais Ltda.	49	Seara Alimentos Ltda.
12	Novack Papel Embalagens S.A	50	Teka Tecelagem Kuehnrich S.A
13	Mueller Eletrodomésticos Ltda.	51	Electro Aço Altona S.A
14	MSC Shipping do Brasil	52	Thermosystem Ind. Eletroeletrônica Ltda.
15	Urbano Agroindustrial Ltda.	53	Agroveneto S.A - Indústria de Alimentos
16	Agropel Agroindustrial Perazzoli Ltda.	54	Brasilux
17	Víqua Ind. de Plásticos Ltda.	55	Motormac Rental Locação de Equipamentos
18	Metalúrgica Riosulense S.A	56	Tyson do Brasil Alimentos Ltda.
19	Palmasola S.A - Madeiras e Agricultura	57	Sul Fabril S.A
20	Nutrisul S.A Produtos Alimentícios	58	Curtume Viposa S.A Indústria e Comércio
21	Döhler S.A	59	Sincol S.A Indústria e Comércio
22	Cia Fabril Lepper	60	Remy Automotive Brasil Ltda.
23	Cremer S.A	61	Cerâmica Urussanga S.A
24	ZM S.A	62	Multilog S.A
25	Metalúrgica Fey Ltda.	63	Bosch Rexroth Ltda.
26	Adami Madeiras S.A	64	Schulz S.A
27	Cecrisa Revestimentos Cerâmicos S.A	65	Electro Aço Altona S.A
28	Itacex Comissária de Despachos Aduaneiros Ltda.	66	Distribuidora Meridional de Motores Cummins S.A
29	Tractebel Energia S.A	67	Irmãos Fischer S.A Ind. e Com.
30	BRF S.A	68	Copobrás S.A Ind. e Com. de Embalagens
31	Hapag Lloyd Agenciamento Marítimo Ltda.	69	Tuper S.A Divisão Tubos
32	Máquinas Omil Ltda.	70	Superintendência do Porto de Itajai
33	Marisol S.A	71	Plasson do Brasil Ltda.
34	Cia Ind. H. Carlos Schneider (CISER)	72	APM Terminais Itajai S.A
35	Duas Rodas industrial Ltda.	73	Madeireira Seleme Ltda.
36	Cia Hering	74	Infraero
37	Inplac Ind. de Plásticos S.A	75	Takata Brasil S.A
38	Weg	76	Porto de Itapoá



5. QUESTIONÁRIO APLICADO

- * Razão Social
- * Nome
- * Setor Industrial
- * Telefone
- * E-mail

1) A empresa utiliza o modal de cabotagem no transporte de seus produtos?

- Sim, utiliza
- Não utiliza
- Utiliza pouco
- Utiliza com frequência

2) Caso utilize a cabotagem, que critérios são mais importantes na escolha da cabotagem como meio de transporte? Selecione de 1 a 4 nas opções abaixo sendo 1 para a mais importante e 4 para a menos importante.

Economia: valores de fretes são menores do que outros modais de transporte.

Segurança: redução de avarias e risco de roubo da carga.

Sustentabilidade: é um modal menos poluente.

Outro. Especifique:

3) Caso não utilize ou utilize muito pouco a cabotagem como modal de transporte de seus produtos, assinale a seguir as 2 principais razões que justifiquem essa decisão.

- Não conheço suficientemente o modal de cabotagem
- A cabotagem não atende os mercados destino dos produtos da empresa
- Há muita burocracia para usar o modal
- Os preços de frete não são competitivos para a empresa
- O tempo de trânsito não atende às necessidades da empresa
- Outros. Especifique

4) A empresa sabe em que situações a cabotagem é um modal de transporte competitivo?

- Não sabe
- Sabe em parte, mas quer conhecer mais detalhes
- Sabe exatamente quando e porque este meio de transporte é o mais adequado

5) A empresa conhece os impactos da lei do motorista (lei 12.619/2012) no custo do transporte rodoviário?

- Sim, conhece em detalhe
- Não conhece ou conhece parcialmente e quer saber mais
- Não conhece e não tem interesse em conhecer mais

6) Houve alterações na oferta e custo do transporte rodoviário em 2012?

- Somente alterações normais, com oferta de transporte regular e custos sem grandes alterações
- Sim, com frequência já não encontro transporte ao custo usual
- A oferta de transporte está normal, com o reajuste do valor do frete
- Ainda não houve reajustes no valor do frete, porém já houve abordagem da transportadora para aumentar seus preços

7) Há metas de redução de emissões de poluentes na empresa?

- Sim
- No momento não mas o tema está ganhando importância na empresa
- Não, este não é um tema relevante para a empresa neste momento

8) Que aspectos precisam ser melhorados para que a empresa use mais o modal da cabotagem? Cite os 3 aspectos essenciais para a sua empresa, em ordem de prioridade.



FIESC
CIESC
SESI
SENAI
IEL

— Sistema —
— FIESC —

A FORÇA DA INDÚSTRIA CATARINENSE

www.fiescnet.com.br