

**AS MELHORES DO
TRANSPORTE**

**AS MAIORES DO
TRANSPORTE**

**INTERNATIONAL.
LÍDER DO MERCADO
NORTE-AMERICANO
HÁ 18 ANOS COMPLETA
1 ANO DE BRASIL.**

**REVENDAS
INTERNATIONAL.
UMA REDE DE
CONCESSIONÁRIAS
QUE NÃO PÁRA DE
CRESCER.**



**SÉRIE 4000 INTERNATIONAL.
A MELHOR TECNOLOGIA
DO MUNDO À SUA DISPOSIÇÃO.**



**Vem aí
mais um
líder.**

**Hermenegildo
Fração
Personalidade
em Transportes
do ano/99**

**Anthony da
Cunha fala
sobre
1 ano de
International.**





“ESTE CAMINHÃO FOI PROJETADO PARA TRABALHAR. NÃO QUEBRA, É ECONÔMICO, BONITO, PRÁTICO E, O QUE É MAIS IMPORTANTE, NOSSO MOTORISTA ESTÁ SATISFEITO. E ELE É O NOSSO REPRESENTANTE!”

Sérgio Gabardo - Diretor da Gabardo Transporte de Veículos.



A INTERNATIONAL tem 1 ano de Brasil e 1 século de evolução. Líder na comercialização de caminhões na América do Norte. Uma marca conhecida mundialmente, que chegou ao Brasil para ficar e está estruturando uma rede de concessionárias no país que não pára de crescer. Possui Centro de Distribuição de Peças na região de Campinas e fábrica em Caxias do Sul. Os caminhões são produzidos aqui com a mesma tecnologia de ponta utilizada em outros países e se destacam no mercado com uma série de diferenciais. Confira os detalhes que estão conquistando frotistas e caminhoneiros de todo o Brasil.

Séries 4000 e 9000

- Motor totalmente eletrônico e programável que proporciona aumento de desempenho, maior durabilidade, menor manutenção e muita economia de combustível.
- Potências de 210, 250 e 380 HP, com baixa emissão de gases.
- Maior autonomia do mercado.
- Chassi mais resistente da categoria, livre de rebites.
- Pneus radiais sem câmara.
- Mangueiras e fios coloridos, facilitando a identificação.
- Maior área de frenagem do mercado.



MKT 05/99 De veic. os INTERNATIONAL estão em conformidade com o Proconve, preservando o meio ambiente. Alguns dos itens apresentados são opcionais. Use sempre peças e acessórios INTERNATIONAL.



OS CAMINHÕES INTERNATIONAL TÊM 1 ANO DE BRASIL. QUEM JÁ TEM UM COMEMORA TODOS OS DIAS.



INTERNATIONAL
O CAMINHO MAIS SEGURO
Fone: (0XX51) 316.2000

Os modelos pesados 9200 e os médios, 4700 e 4900, são produzidos na fábrica da INTERNATIONAL em Caxias do Sul.

NAVISTAR INTERNATIONAL CORPORATION DO BRASIL
Escritório Central: Av. Carlos Gomes, 466/6º and - Porto Alegre, RS, Brasil - www.navistar.com
Fábrica: Rod. RS 122 - Km 2 - Nº 3940 - Distrito Industrial - Caxias do Sul

INTERNATIONAL
Caminhões
ALTERNATIVAS EM VEÍCULOS



NORCK-OUTLINE

**A melhor
entre
as melhores
do transporte**
**Gontijo e
Júlio Simões**

AS MELHORES DO TRANSPORTE

OTM
EDITORA LTDA.

ANO 12 - Nº12 - SETEMBRO 1999 - R\$ 15,00

DESEMPENHO

OS HERÓIS DA RESISTÊNCIA

Empresas de transporte
fazem esforço hercúleo
para manter rentabilidade
em meio às sucessivas crises
internas e externas



EXCLUSIVO
**NO AVIÃO COM
O MINISTRO**

Eliseu Padilha,
dos Transportes



AS MAIORES DO TRANSPORTE

500
anos de
transporte

RECEITA LÍQUIDA

ENGORDAR OU EMAGRECER?

Enquanto alguns segmentos
de transporte fazem crescer
a receita, outros preferem
diminuí-la, selecionando
a clientela



Evolução que é a nossa marca registrada



**Os quatro módulos do equipamento de comunicação hoje estão reduzidos a apenas dois.
É a Autotrac garantindo a atualização tecnológica constante dos seus produtos.**



**Com os preços reduzidos da Autotrac é mais fácil monitorar sua frota.
Um novo tempo ao alcance de todos.**



www.autotrac.com.br

autotrac@autotrac.com.br

Brasília
Fone: (61) 307-1010
Fax: (61) 307-1020

São Paulo
Fone: (11) 7086-1633
Fax: (11) 7086-0141

Rio de Janeiro
Fone: (21) 584-6055
Fax: (21) 584-2881

Fortaleza
Fone: (85) 494-1551
Fax: (85) 494-7826

Um novo tempo traz sempre evolução



Duas revistas em uma



entindo a necessidade de tornar mais didáticos e claros os critérios adotados nas tabelas e na premiação de **As Maiores do Transporte**, nesta edição apresentamos uma série de modificações para facilitar a vida do leitor.

Praticamente, temos duas revistas em uma. A primeira parte da edição traz o ranking de empresas ligadas ao setor de transportes – operadores, indústrias e prestadores de serviços –, classificadas por ordem decrescente de receita operacional líquida no exercício de 1998. Além das tabelas, a primeira parte desta edição traz reportagens de interesse geral do setor: entrevista exclusiva com o Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha; perfil da *Personalidade do Transporte 1999*, Hermenegildo Fração, da Expresso Mercúrio, eleito pelos dirigentes empresariais do setor; e uma completa análise setorial dos transportes.

A segunda parte desta edição é composta de reportagens sobre as empresas que tiveram o melhor desempenho em seu segmento de atividade. **As Melhores do Transporte** são aquelas empresas que figuram entre as 10 maiores (em receita operacional líquida) de seu segmento e que tiveram o desempenho mais satisfatório, considerando-se 9 quesitos analisados em seus balanços.

As maiores são as que têm maior receita operacional líquida; as melhores são as que têm melhor desempenho em 9 quesitos avaliados nos balanços das empresas.

As vitoriosas mostram, como se poderá observar, um comportamento bastante uniforme na sua filosofia empresarial: evitam o endividamento geral, reinvestem os lucros na empresa (aumentando o patrimônio líquido), controlam rigidamente os custos e mantêm uma política de fidelidade com clientes e fornecedores. Valorizam os recursos humanos, concedendo participação nos resultados. Prezam a qualidade acima de tudo.

Outro fato que chamou a atenção da reportagem é o sucesso da administração familiar com ênfase na profissionalização do quadro gerencial – caso das vencedoras na categoria *A Melhor entre as Melhores do Transporte*, a Gontijo e a Júlio Simões. Essa constatação do êxito familiar coloca em xeque muitos dos manuais e gurus pretensamente modernos da Administração...

Está aí, enfim, um amplo balanço do desempenho do setor de transportes no Brasil, como, aliás, **Transporte Moderno** vem fazendo já há 24 anos. Que a leitura, prezado leitor, lhe seja leve.

A redação



INTERNATIONAL. 1 ANO DE BRASIL, 1 SÉCULO DE EVOLUÇÃO.

INTERNATIONAL
Caminhões

Com 450 veículos vendidos até setembro, para uma meta de 700 unidades até o final do ano, a INTERNATIONAL completou seu primeiro ano de Brasil com uma linha de produção constituída de três modelos em cinco diferentes versões em caminhões médios de 16 e 24 toneladas (modelos 4700 e 4900, respectivamente), além de sua linha de pesados (45 toneladas), modelo 9200. Para o próximo ano, a meta é atingir vendas de 1.500 caminhões, graças ao amadurecimento da marca INTERNATIONAL no mercado brasileiro e à conjuntura econômica, que deverão fazer com que o setor retorne ao patamar de vendas acima de 50 mil unidades/ano. "A INTERNATIONAL trouxe para o Brasil 1 século de evolução e todos nós estamos satisfeitos com os resultados iniciais", afirmou Anthony da Cunha, Diretor-Presidente da INTERNATIONAL do Brasil. Conforme também afirmou a diretoria da INTERNATIONAL, a empresa pretende repetir no Brasil, proporcionalmente, o mesmo sucesso de vendas conquistado nos Estados Unidos na área de caminhões médios, onde detém a liderança do mercado americano. Nessa categoria é que a empresa realizou a maior venda no Brasil. A ITA Fleet Services, de Goiânia, adquiriu recentemente 200 unidades do modelo 4700 (16 toneladas) para prestação de serviços nas diversas obras da Prefeitura de Goiânia voltadas especialmente à conservação e melhoramento urbano, como calçamento, limpeza e jardinagem das praças da cidade. Outro segmento de grande potencial é a área de consórcios.

A INTERNATIONAL já entregou mais de 160 caminhões para dois dos três grupos em andamento.

9800. A NOVIDADE DO PRÓXIMO MILÊNIO

Com linha de produção em Caxias do Sul, na serra gaúcha, a INTERNATIONAL amplia suas instalações para fabricação de caminhões pesados. O modelo 9800 cabina avançada será lançado no Brasil no primeiro semestre do ano 2000, tornando o país uma plataforma de exportações deste modelo. A propósito, esse projeto consumirá US\$ 15 milhões dos US\$ 100 milhões em investimentos projetados para o biênio 1999/2000. O restante está destinado a programas que visam consolidar ainda mais sua presença no Brasil, como a nacionalização de componentes, especialmente cabinas e motores. Atualmente, a empresa utiliza motores eletrônicos de última geração da marca INTERNATIONAL na linha de caminhões médios, da marca Cummins na linha de pesados.

UMA REDE DE CONCESSIONÁRIAS ESTRATEGICAMENTE DISTRIBUÍDA NO PAÍS

Com uma rede de 20 concessionárias a ser completada até o final do ano, a INTERNATIONAL conta atualmente com 14 concessionárias instaladas nas cidades



de Porto Alegre/RS, Caxias do Sul/RS, Chapecó/SC, Joinville/SC, Tubarão/SC, Cascavel/PR, Campinas/SP, Rio de Janeiro/RJ, Muriaé/RJ, Goiânia/GO, Cuiabá/MT, Fortaleza/CE, Belém/PA e Maceió/AL. Com todo o público interno já treinado e preparado para os serviços de pós-venda, a companhia dispõe do Centro de Distribuição de Peças INTERNATIONAL, nas proximidades de Campinas, no município de Nova Odessa, São Paulo, que é operado pela Caterpillar Logistics, líder mundial em logística de distribuição de peças de reposição. Graças à localização, próxima do Aeroporto de Viracopos e do sistema rodoviário Anhangüera - Bandeirantes, o Centro permitirá a entrega imediata de qualquer um dos 4 mil itens em estoque para todos os pontos do Brasil, dinamizando e otimizando o atendimento aos clientes.

**CONCEITO HIGH-TECH
PARA A INTERNATIONAL
É SINÔNIMO
DE PRODUTIVIDADE
E DURABILIDADE**

Para comemorar o primeiro ano de Brasil a INTERNATIONAL está veiculando uma campanha publicitária, onde os clientes relatam, através de depoimentos, sua satisfação com os caminhões. Sem dúvida alguma, a Série 4000 é a grande atração da festa. Os modelos médios da INTERNATIONAL se destacam no mercado com uma variedade de diferenciais: chassi totalmente aparafusado e o mais resistente da categoria, regulagem automática nos freios, capô em peça única e motor totalmente eletrônico, que oferece torque constante entre 1.000 e 2.000 rpm, permite



melhor performance e mais conforto. O gerenciamento do motor é feito pelo sistema "HEUI" de injeção de combustível, que possibilita um excelente aproveitamento da mistura propiciando melhor rendimento e menor taxa de emissão de poluentes. E essas são apenas algumas das vantagens dos caminhões INTERNATIONAL, que estão reformulando os conceitos tecnológicos e de produtividade do setor automotivo no país. Além de tudo isso, tanto os médios quanto os pesados da marca possuem a maior autonomia do mercado, pneus radiais sem câmara, mangueiras e fios coloridos que facilitam a identificação e a maior área de frenagem do mercado. São detalhes e avanços da tecnologia de ponta INTERNATIONAL que vêm fazendo muito sucesso entre frotistas e caminhoneiros.



o primeiro motor eletrônico do mundo. De 1907 até hoje são mais de 11 milhões de motores, sendo 1 milhão deles eletrônicos. Um mercado em que a INTERNATIONAL possui a liderança, a mais alta tecnologia e o motor mais vendido do mundo na categoria de caminhões médios: o DT 466E. Este mesmo que você está vendo na foto e que possui grandes diferenciais:

- exclusiva injeção de combustível Split Shot modulada em 2 fases, que permite o funcionamento silencioso e livre de vibrações;
- atende ao Conama Fase VI (Euro II);
- possui uma exclusiva curva de torque plana que garante melhor desempenho, menor necessidade de troca de marchas, mais elasticidade e proporciona ao motorista mais conforto e prazer de dirigir;
- acelerador eletrônico, velocidade máxima programável, proteção de motor, autodiagnóstico, monitor de manutenção, acionamento de TDP e marcha lenta ajustável.



A INTERNATIONAL também é conhecida pela fabricação de motores diesel. Dentro do conceito de inovação da empresa, produziu



AS MAIORES DO TRANSPORTE

Ano 12 - nº 12 - Outubro/1999 - R\$ 15,00

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fortana
marcelo_fontana@uol.com.br

REDAÇÃO

Editor-Chefe
Cássio Schubsky
cassiootm@uol.com.br

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo
gilbertootm@uol.com.br

Editor-Assistente

Ivan Garcia
ivanotm@uol.com.br

Colaboradores

Rafael Covre
Vicente Dianiezi

Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexotm@uol.com.br

Editor de Arte

Victor Padalko
victorotm@uol.com.br

Fotografia

Eduardo Ruegg Fotografia

Departamento Comercial

Carlos A. Criscuolo, Vito Cardaci Neto
e Maria Rita Fleury Zani

Representante São Paulo

Pacaembus Representação Comercial Ltda.
Av. Marquês de São Vicente, 10
Tel.: (11) 3662-0277

Representante Rio de Janeiro

Sérgio Ribeiro
Tel.: (21) 262-8390 e 220-5515

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 222-1766

Representante Rio Grande do Sul

Ivano Casagrande
Telefax: (51) 231-0057 - Celular (51) 963-5748

Representante Brasília

Walter Filippetti
Telefax: (61) 327-2372

Tiragem

15.000 exemplares

Dispensada de emissão de documentação fiscal conforme
R.E. Proc. DRT-1 nº 14498/85 de 6/12/85

Periodicidade

Circula no mês subsequente ao da capa

As opiniões expressas nos artigos e pelos
entrevistados não são necessariamente as mesmas
de Transporte Moderno



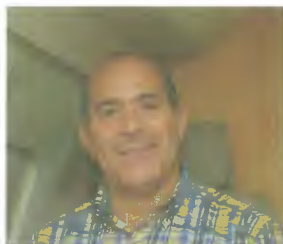
Rua Capitão Moacyr de Góes Monteiro, 31, Barra Funda
CEP 01140-146 - São Paulo, SP

Redação, Administração, Publicidade
e Correspondência:
Av. Marquês de São Vicente, 10, Barra Funda
CEP 01139-000 - São Paulo, SP
Tel.: (11) 3662-0277 (seqüencial)
Fax: (11) 3662-4630 (redação)
(11) 825-6869 (comercial)

otmeditora@uol.com.br

EDITORIAL

5



PERSONALIDADE DO TRANSPORTE

18

Hermenegildo Fração, fundador da Expresso Mercúrio, de Porto Alegre (RS), foi eleito a personalidade do transporte deste ano.



ENTREVISTA

12

Com exclusividade para a TM, o Ministro dos Transportes, Eliseu Lemos Padilha, fala sobre a situação de todos os modais no Brasil.

ANÁLISE SETORIAL

22

Em relação ao mesmo período de 1998, o primeiro semestre de 1999 apresenta queda na atividade dos transportes.

RANKING DAS MAIORES

33

Separadas por ramo de atividade, as maiores do transporte, classificadas por suas receitas operacionais líquidas.

PARA ENTENDER AS MELHORES

57

Os critérios de definição daquelas que foram as melhores empresas entre as maiores de cada setor.

A MELHOR ENTRE AS MELHORES DO TRANSPORTE

58



Abílio Gontijo



Júlio Simões

Gontijo e Júlio Simões destacam-se entre as melhores empresas de sete modais e dividem a primeira posição.

RODOVIÁRIO DE CARGA

60

Com nota máxima em cinco quesitos analisados, Júlio Simões é a melhor empresa de transporte rodoviário de carga.

RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

64

Gontijo consegue, pela quinta vez, o melhor desempenho entre as maiores do transporte rodoviário de passageiros.

TRANSPORTE AÉREO

68

Rio-Sul vence pela sexta vez e já desponta como forte concorrente para o ano que vem.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO	72
<i>Foco no Mercosul e ótima liquidez marcaram a vitória da Ferrovia Sul Atlântico, atual América Latina Logística.</i>	
DESTAQUE FERROVIÁRIO	76
<i>Com a privatização, RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.) assume posição de destaque como coordenadora das empresas de sua antiga malha.</i>	
MARÍTIMO E FLUVIAL	78
<i>Solidez financeira, nota máxima em rentabilidade da receita e profissionalismo fizeram da CNA a melhor.</i>	
METROPOLITANO DE PASSAGEIROS	82
<i>Com gestão eficiente no sistema integrado de Goiânia (GO), Rápido Araguaia é tetracampeã do seu setor.</i>	
FRETAMENTO E TURISMO	86
<i>Recém-incorporada pela Saens Peña, Verdun deixa sua marca como a melhor de fretamento e turismo.</i>	
OPERADOR LOGÍSTICO	90
<i>Deicmar é a primeira campeã de uma nova categoria de As Maiores, a de operador logístico.</i>	
EQUIPAMENTOS DE MOVIMENTAÇÃO	93
TRANSPORTE DE VALORES	94
LEASING	96
INFRA-ESTRUTURA	98
LOCAÇÃO DE VEÍCULOS COMERCIAIS	99
RETÍFICA DE MOTORES E RECAUCHUTAGEM	100
A MELHOR ENTRE AS MELHORES DA INDÚSTRIA	102
<i>Com intenso trabalho para ampliar o uso do alumínio nos equipamentos de transporte, CBA desponta com a melhor performance entre as indústrias ligadas ao setor em 1998.</i>	
CARROCERIAS E IMPLEMENTOS	104
FABRICANTE DE PNEUS	106
CARROCERIAS PARA ÔNIBUS	108
MONTADORAS DE VEÍCULOS	110
INDÚSTRIA AERONÁUTICA	111
INDÚSTRIA NAVAL E INDÚSTRIA FERROVIÁRIA	112
AUTOMAÇÃO E INFORMÁTICA	114
MATÉRIA-PRIMA/INSUMOS/PEÇAS/COMPONENTES	115
AS MAIORES DO TRANSPORTE NA HISTÓRIA	116
<i>Os doze anos de história de As Maiores do Transporte. Foram mais de 9 mil balanços analisados e 41 empresas premiadas.</i>	

**NA VELOCIDADE
DA TECNOLOGIA,
TRANSPORTANDO
O FUTURO.**



**TOLL FREE SP - CAPITAL
0800-16-9099**

**Tracking on the net:
www.clamcargo.com.br**

e-mail: com@clamcargo.com.br

**CLAM[®]
AIR CARGO**

Linha Cargo. Tradição e confiança em



FORD TRUCK
Assistance
800-555514

Assistência gratuita
24 horas por dia,
7 dias por semana.

Consulte seu distribuidor de caminhões Ford ou visite-nos na Internet www.caminhoes.ford.com.br, e solicite uma cotação.

caminhões.



Caminhões



Use o cinto de segurança. Este veículo está em conformidade com o PROCONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores. Alguns dos itens apresentados são opcionais. Carroceria instalada por terceiros.

O melhor negócio em transportes.

Um voo multimodal

Num jatinho da FAB, no trajeto entre Brasília e São Paulo, o Ministro dos Transportes, Eliseu Lemos Padilha, falou de transporte público, de carga e de passageiro, de ônibus e caminhão, de hidrovia, ferrovia, avião e portos. A seguir, os principais trechos da entrevista multimodal.

por Cássio Schubsky, em voo de Brasília (DF) para São Paulo (SP)
Fotos: José Paulo Lacerda



nota surpreendente da viagem: foi que o Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, teme o fenômeno da fadiga dos metais no jatinho da FAB (Força Aérea Brasileira) que serve o primeiro escalão do Governo Federal: “É um fenômeno que ocorre com o tempo”, ensina Padilha. Para o Ministro, o aviãozinho que nos trazia já andava, assim, meio cansado, aos 32 anos de longa labuta. “Já viajei, em 2 anos e meio de Ministério, mais de 1 milhão de quilômetros nesses aviões da FAB”, calculava Padilha. E é assim mesmo: quanto mais se anda de avião, teme-se mais, pela lei instintiva da probabilidade, por mais que todos vendam segurança e risco zero. Enfim, quando o avião beijou, truculento, o solo paulistano – ufa! –, trocamos olhares acompanhados de sorrisos amarelos.

Na bagagem, quarenta e cinco minutos de gravação em que o Ministro fala da falta de investimento federal no transporte público – um sacrilégio que tem facilitado o crescimento do transporte clandestino e a perda de passageiros pelo transporte regular –, das dificuldades de

implantação da multimodalidade no país – que, reconheça-se,

pareça, não há incentivo para o transporte coletivo...



O Ministro Eliseu Padilha, dos Transportes, embarca no avião da FAB em que concedeu entrevista exclusiva para As Mães do Transporte: “Não afasto a hipótese de estimularmos o transporte coletivo, inclusive com incentivos fiscais”

nunca avançou tanto – e da crise, enfim, que parece que nunca vai largar o Brasil, embora o Ministro anuncie: “No ano que vem vai ser melhor”.

A seguir, os principais trechos da entrevista.

Transporte Moderno. Ministro, vamos começar pelo transporte de passageiros. O senhor não acha que existe uma prioridade exagerada ao transporte individual em detrimento do transporte coletivo? Existem subsídios e incentivos ao transporte individual. E, por incrível que

do transporte para a sociedade como um todo. Segundo: quando as pessoas se utilizam de veículo individual, não têm o hábito de compartilhar esse veículo com outras pessoas que fazem o mesmo itinerário e têm o mesmo horário de ida e de volta.

TM: Mas o Governo Federal não poderia incentivar mais o transporte coletivo ao invés do transporte individual?

Padilha: O que nós temos que ter em mente é a questão da implantação do transporte de massa alterando a matriz. Ne-

Eliseu Lemos Padilha: Quer dizer, no Brasil, infelizmente, não temos a consciência plena da importância da solidariedade no transporte. Primeiro: há grande participação do transporte individual nos grandes conglomerados urbanos; é preciso pensar o transporte coletivo como uma alternativa necessária para reduzir o custo Brasil, o custo

nhuma cidade do mundo acima de 450 mil pessoas resolve a questão do transporte de massa sem a utilização, conjugada, do transporte ferroviário ou metroviário com o transporte rodoviário. No Brasil, na maioria das cidades nós estamos tendo a espinha dorsal do sistema só com o transporte rodoviário. Nós não damos prioridade ao transporte coletivo por questão cultural, e é aí que nós temos que trabalhar. Por exemplo, com prioridade de faixas para veículos de passeio com 3 ou 4 pessoas. Em outros países, pode-se interferir nas tarifas públicas que são cobradas, como o pedágio.

TM: Não tem incentivo para a produção de ônibus, para a produção de trem. A isenção que o Governo está dando para a produção de carros, por que ele não dá para o coletivo?

Padilha: Sempre que o Governo pensa em criar incentivo, nós temos que distribuir o peso da carga tributária do Estado por menos pessoas. O montante arrecadado não pode ser reduzido.

Eu não afasto a hipótese de nós criarmos estímulos, de nós estimularmos o transporte coletivo, inclusive no que tange a incentivos fiscais. Mas temos que ter como pressuposto que, se nós abrímos qualquer tipo de incentivo, os que estão pagando vão pagar um pouco mais.

TM: No transporte rodoviário de passageiros, tem havido um crescimento enorme do transporte clandestino, por falta de fiscalização, pelo desaparecimento da polícia. O que o Ministério está fazendo no sentido de priorizar o transporte regular?

Padilha: Eu não posso responder pelos casos dos transportes municipais ou intermunicipais. Eu apenas falo como representante do governo no transporte interestadual e inter-nacional de passageiros. Estamos incrementando o processo de fiscalização, e o que já se tem verificado é a diminuição do transporte clandestino. Mas a sua

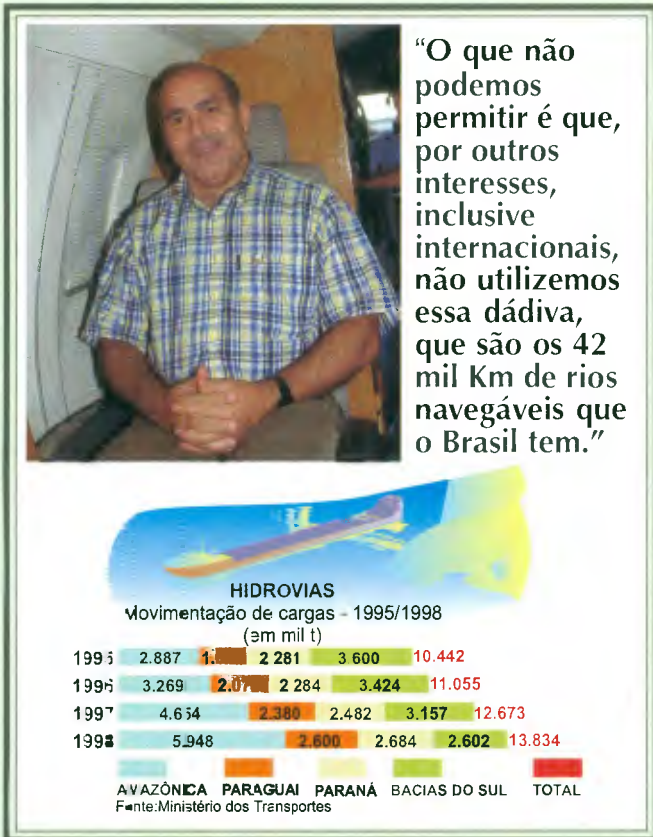
que teriam sido arbitradas pelo Governo Federal e provocado quedas forçadas nas receitas, enfim, reivindicam recursos para cobrir os déficits. Como o senhor vê esse cenário do transporte aéreo?

Padilha: Veja, eu, nessa matéria, eu me sinto impossibilitado de opinar, porque o transporte aéreo, no Brasil, ele é subordinado, é coordenado, com competência, pelo Ministério da Aeronáutica. Portanto, o Ministério dos Transportes, nesse particular, não tem atribuição institucional para opinar.

TM: Vamos falar, então, do transporte de cargas. O Governo tem implementado uma política de incentivo ao transporte hidroviário. Mas tem esbarrado na resistência de ONGs (organizações não-governamentais) e de parte do Ministério Público, que reclamam da agressão que a implantação de hidrovias causaria ao meio ambiente. Como o senhor vê essa questão?

Padilha: Primeiro, eu

penso que nós não estamos, no Brasil, inventando a roda, a roda já foi inventada há muitos séculos. O que o Ministério dos Transportes quer é o mesmo que quer o Ministério do Meio Ambiente. O Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso é o mesmo para o Ibama (Instituto Brasileiro para o Meio Ambiente) e para o DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem). E nós queremos que seja observado, por inteiro, todo o regramento que garanta, ambientalmente, a exploração de nossos vários modais de transporte. O que nós não po-



eliminação é, evidentemente, praticamente impossível.

TM: O senhor acredita que a parceria entre o Departamento de Transportes Terrestres e a Polícia Rodoviária Federal para incrementar a fiscalização em breve possa estar acertada?

Padilha: A Secretaria de Transportes Terrestres (do Ministério dos Transportes) está cuidando rigorosamente disso, e aí teremos o contingente de fiscalização multiplicado muitas vezes.

TM: As companhias aéreas vêm pedindo, há anos, na Justiça, o ressarcimento por tarifas



PORTOS
Tarifas Portuárias (US\$/TEU)*

Porto	Antes da Privatização	Depois da Privatização
Rio de Janeiro	600	250
Santos	500	220
Rio Grande	350	200

(*) Unidade de carga equivalente a um contêiner de 20 pés.
Fonte: Ministério dos Transportes

“No porto da Bahia, em Salvador, nós temos ele operando já, em alguns casos, com fretes operados internacionalmente, em outros, abaixo dos fretes internacionais.”

demos permitir é que, por trás de entidades sérias, que estão realmente preocupadas com que nós tenhamos o desenvolvimento sustentável, outros interesses, aparentemente, inclusive, internacionais, fiquem prejudicando a sociedade brasileira, à medida que não permitem que nós venhamos a utilizar essa dádiva, que são os 42 mil Km de rios navegáveis que o Brasil tem. Nós não queremos fazer aqui no Brasil nada de diferente do que foi feito na América do Norte e na Europa na questão hidroviária; as hidrovias têm servido, de forma magnânima, a matriz de transportes lá. Hoje nós dispomos de mais recursos do que eles, quando implantaram seu sistema, para preservar o meio ambiente. Nós queremos cumprir por inteiro o que a legislação brasileira exige. É um compromisso do Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso entregar à sociedade brasileira a disponibilidade de uma matriz de transportes que possa dar

respeito?

Padilha: Nós estamos avançando sim, nossos OGMOs já estão se instalando, na plenitude alguns e parcialmente outros, mas o certo é que nós estamos dentro de um processo, não de um procedimento. Eu acho que nós já avançamos muito. Temos tido a compreensão, dos trabalhadores, dos sindicatos, das federações. Temos negociado e vamos continuar negociando. Não abriremos mão de implantar por inteiro a Lei de Modernização Portuária. De outra parte, não afastaremos a possibilidade da negociação nunca.

competitividade aos nossos produtos aqui no Brasil e no Mundo.

TM: Em relação ao transporte marítimo, também o Governo tem avançado, mas encontra resistência para implantar os OGMOs (Órgãos Gestores de Mão-de-Obra). Qual a sua visão a

Nós temos avançado bastante, sim. Exemplo: no porto da Bahia, em Salvador, nós temos ele operando já, em alguns casos, com fretes operados internacionalmente, em outros, abaixo dos fretes internacionais. O Rio de Janeiro caminha no rumo da plena competitividade internacional. E quero aqui registrar: os trabalhadores têm consciência que, à medida que os nossos portos sejam plenamente competitivos, vai aumentar em muito a movimentação portuária e, com isso, nós teremos pleno emprego. Com o aumento da movimentação, o trabalhador terá a garantia do emprego.

TM: Mas o cronograma das obras do governo nos portos está atrasado...

Padilha: Nós não podemos nos esquecer de como nós vencemos a crise. Tivemos uma crise tão séria, por exemplo, como a Rússia, que ainda não encontrou o rumo em relação ao que ela viveu antes. Nós já vivemos a crise, já superamos a crise, nós já temos uma projeção de crescer positivamente em 99. No começo do ano, a projeção era de que esse crescimento seria negativo entre 4 e 6%. Nós tínhamos uma projeção de inflação de 30% e vamos ficar em 8%. O

mundo duvidava que o Brasil tivesse superávit primário! À medida que nós superemos a crise, poderemos retomar o crescimento e concluir essas obras tão importantes na infraestrutura portuária.

TM: Também o transporte ferroviário de carga tem avançado, mas os operadores ainda estão relativamente tímidos em fazer investimentos.



MALHA FERROVIÁRIA FEDERAL
Produção (milhões de TKU)*

1995	36.412
1996	33.500
1997	34.826
1998	38.954

Fonte: Ministério dos Transportes
(*) Tonelada - quilometro útil

“As nossas arrendatárias irão fazendo investimentos que vão amadurecendo ao longo do tempo, de modo que o modal ferroviário dará uma grande contribuição para a matriz de transporte do Brasil.”

Qual a sua expectativa?

Padilha: O que nós não consideramos, nós do Governo e os próprios operadores, é que, na transição da operação pública para a operação privada, haveria uma queda da produtividade. Nós não tínhamos essa experiência e estabelecemos metas como se elas pudessem ser cumpridas imediatamente. Mas acho que essas dificuldades já foram superadas. O setor cresceu 12,8% em 1998. Os investimentos, na malha, nos carros e nas locomotivas já começaram a aparecer. Existe uma previsão do setor de crescimento expressivo nos próximos 5 anos. As nossas parceiras, as nossas arrendatárias, irão fazendo investimentos que vão amadurecendo ao longo do tempo. Eu sei que elas estão preparando esses investimentos, de modo que o modal ferroviário dará uma grande contribuição para a matriz de transporte do Brasil.

TM: O Ministério realizou uma pesquisa sobre o grau de satisfação dos embarcadores de cargas ferroviárias. Já está concluída essa pesquisa?

Padilha: Ela está concluída, mas ela não está tabulada. Superficialmente eu vi os resultados da pesquisa e percebi que o nível de satisfação cresce, há um otimismo por parte dos embarcadores. Os trens têm oferecido segurança.

Se o sistema ferroviário brasileiro não estivesse avançando, não teríamos feito já a conexão com a Argentina e com o Chile, em operações que estamos fazendo tanto de Uruguaiana (RS), como via Corumbá (MS) e San-

ta Cruz de la Sierra, em interconexão com a Bolívia, com o Paraguai, com o Uruguai e com o Chile. Logo, logo, poderemos, também, estabelecer interconexão com o Peru, que garante que vai construir um ramal para conectar com a malha boliviana.

No território nacional, o modal ferroviário tem avançado na construção de ferrovias. Nós estamos com a Ferronorte avançando no território do Mato

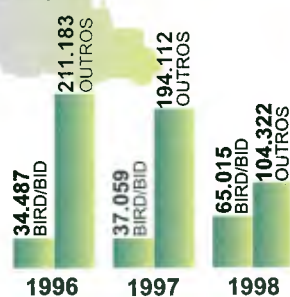
nordestina, que vai ligar a cabeceira da Hidrovia do Tocantins (TO) a Petrolina e ao Porto de Suape (PE). Na outra variável, nós temos a cabeceira do São Francisco, descendo por Juazeiro até Aratu (BA), com integração ao sistema portuário. Agora nós vamos poder ter uma logística que adequa os produtos brasileiros à plena competitividade internacional.

TM: O transporte rodoviário de cargas vem vivendo momentos de grande aflição: aumentos de custos com pedágio, segurança contra roubo de cargas, grande aumento do diesel. Que mensagem o senhor daria a esses transportadores aflitos?

Padilha: Para o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso é muito importante a participação dos transportadores rodoviários de cargas. Tanto assim que nós

INVESTIMENTOS RODOVIÁRIOS

Restauração de Rodovias



OBS: Recursos de todas fontes.
Fonte: Ministério dos Transportes



"Para o Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso é muito importante a participação dos transportadores rodoviários de cargas, e já constituímos uma comissão que está analisando uma vasta pauta de reivindicações do setor."

Grosso, avançando a 1,3 Km/dia na construção da Ferronorte, que deve chegar a Rondonópolis (RO) em fevereiro de 2001.

Visitei, recentemente, a Norte/Sul, onde as obras começam já a adentrar o território do Estado de Tocantins. Os primeiros 200 Km dentro do Estado do Maranhão estão em construção até Imperatriz, depois de Imperatriz a Estreito e de Estreito, agora, vai em direção a Tocantins. Com o edital de privatização dessa ferrovia, ainda em 1999, nós conseguiremos, no início do ano 2000, fazer a parceria com o setor privado para concluir a construção dessa ferrovia de 2.200 Km, que vai ligar Senador Canhedo (GO) a Belém do Pará (PA). Agora vamos começar, também, a construção da Trans-

constituímos uma comissão, que está analisando a vasta pauta de reivindicações dos transportadores, e nós temos transigido em tudo o que é possível. Nós queremos que acabe o grande problema que aflige o setor: transportadores demais e cargas de menos. À medida que haja a retomada do pleno processo de desenvolvimento do País, seguramente nós teremos, já no início do ano que vem, maiores índices de atividade econômica e maiores fretes. Deixo a mensagem de fé na retomada do crescimento, para que tenhamos uma política de pleno emprego e a retomada dos fretes, das cargas dos caminhoneiros, também, e um patamar de desenvolvimento econômico e social para todos.