

transporte

Todos os modais

MODERNO

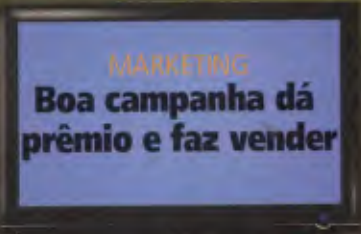


Ano 45 - n° 430 - R\$ 15,00



TECNOLOGIA

DIRIGÍVEL PODE SOLUCIONAR PROBLEMAS DE TRANSPORTE



AQUISIÇÕES

Transportadoras viram objeto de desejo

MOBILIDADE URBANA

'Prefeituráveis' dão sua receita para SP andar

FROTA LEVE

Fiat Strada inova com esportividade



INDÚSTRIA AERONÁUTICA


Aviação executiva decola com novo Brasil



ESPECIAL | INFRA-ESTRUTURA NOS TRANSPORTES

Privatização e parceria com o governo avançam em projetos e obras para suplantar gargalos





(295/80R22.5 HN257 18 lonas)

Aliando a mais alta tecnologia, a qualidade e o preço competitivo, a Cantu Pneus entrega a melhor relação custo por km rodado para sua frota. Tendo em seu catálogo reconhecidas marcas internacionais como Aeolus, Ranger e Kenda, com o maior estoque e variedade do Brasil, a Cantu é uma das maiores importadoras de pneus do país. E conta com a credibilidade, solidez e *know-how* do Grupo Cantu, com 40 anos de tradição. Conheça as linhas de Pneus Cantu. Entre em contato pelo fone **0300 210 1010** ou acesse nosso site: www.cantupneus.com.br

CAMINHÕES - CAMINHONETES - ÔNIBUS - UTILITÁRIOS - TRATORES - MÁQUINAS INDUSTRIAIS - AUTOMÓVEIS

Estamos à frente em tecnologia, rentabilidade
e performance. E até nesta revista.

AEOLUS

CANTU

RODA MELHOR EM CUALQUER CAMINHO

Leitura consistente

Esta edição de Transporte Moderno, de número 430, vem recheada de temas candentes e bons para sua leitura. A começar pelo alentado dossiê especial integrado por consistentes 29 páginas que abordam os meandros da infra-estrutura de transportes e demonstra que a iniciativa privada está assumindo o leme dos investimentos em parceria com o governo.

O dossiê sobre a infra-estrutura de transportes radiografa as obras rodoviárias e esquadriha as ferrovias ao mostrar, por exemplo, que as exportações levam mineradoras a reforçar investimentos em redes ferroviárias para, a um só tempo, melhorar as performances e baratear a remoção dos minérios até os portos. E os portos também integram as análises deste dossiê especial uma vez que o Brasil precisa dar conta de embarques crescentes também de outros produtos, especialmente agrícolas destinados a alimentar um mundo que se torna cada vez mais voraz com a incorporação de novos contingentes de consumidores. Nem hidrovias e dutovias escapam do cardápio do dossiê de infra-estrutura, pois, embora modais pouco falados e praticados no País, são fontes inesgotáveis de futuro.

Além do dossiê sobre infra-estrutura, Transporte Moderno cuidou, por se tratar de publicação referência do segmento de transportes, de reforçar o cardápio de análises dos vários modos de transporte. Um dos temas palpitantes interpreta o movimento das empresas de transporte rodoviário e logística em fortalecer suas atuações e garantir robustez para enfrentar as mudanças que se avizinham no mercado com a chegada da era das fusões e aquisições.

O mundo da logística está presente com a cobertura do Fórum Coppead que destaca estudo feito com os 70 maiores transportadores nacionais e 114 dos mais importantes embarcadores para revelar que o modal rodoviário está próximo de atingir sua capacidade máxima de transporte de carga.

A expansão da aviação executiva também está presente, relacionada com a descentralização de pólos industriais, agrícolas e de serviços, o que se reflete nas vendas de jatos executivos no mercado brasileiro.

Para enfrentar a expansão de vôos, seja da aviação executiva e geral, é preciso terminais bem dotados. O que se nota, porém, é que o ritmo de obra de infra-estrutura aeroportuária está muito aquém do crescimento do tráfego aéreo.

País continental e carente de infra-estrutura, o Brasil tem vastas regiões inalcançáveis pelo transporte terrestre, o que dá espaço para a volta dos dirigíveis aos céus brasileiros, principalmente para transporte de carga, turismo e monitoramento em áreas de difícil acesso. Abordagem sobre o papel dos dirigíveis, tema de capa desta edição, você encontra a partir da página 18.

A edição faz também comentários sobre o livro Boeing versus Airbus, escrito pelo especialista John Newhouse sobre os gigantismos, fragilidades, bastidores e contendidas travadas entre as duas maiores produtoras de aviões do mundo.

O mercado de caminhões no Brasil especialmente nunca passou por momento tão aquecido em sua história de 50 anos. As montadoras, porém, não se descuidam. Aproveitam esse instante mágico para reforçar qualidades e diferenciais de seus produtos em tema sobre marketing que também integra esta edição.

Tenha uma boa leitura.

Eduardo Chau Ribeiro

Para a maioria é apenas
mais um caminhão.
Para a sua empresa é
uma solução de logística.

Oferecer soluções sob medida para seus clientes fez a ALL se tornar a maior empresa de logística da América Latina. Um dos principais fatores deste sucesso é a gestão inteligente das operações rodoviárias e intermodais. Para sua empresa também contar com a qualidade da ALL, ligue pra gente.

0800 701 2255 - www.all-logistica.com



AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA

A gente nunca pára.

SUMÁRIO

TRANSPORTADORAS Empresas buscam fortalecer sua posição e garantir robustez para enfrentar as mudanças em curso no mercado transportador, preparando-se para a era das grandes fusões e aquisições que se avizinha	8
AVIAÇÃO Expansão de pólos industriais, agrícolas e de serviços pelo País reflete nas vendas de jatos executivos no mercado brasileiro; a Embraer tem 60 pedidos de aviões executivos no mercado interno e a expectativa é que o mercado cresça 10% ao ano	12
AEROPORTOS Ritmo de obras de infra-estrutura aeroportuária está muito aquém do crescimento do tráfego aéreo, em média de 11% ao ano, o que limita a evolução do transporte de passageiros e encarece as operações de carga aérea	16
DIRIGÍVEIS Os dirigíveis podem voltar a cruzar o céu brasileiro principalmente para transporte de carga, turismo e monitoramento em áreas de difícil acesso por vias terrestres, possibilidades que estão em estudo por algumas empresas	18
PÓS-VENDA A Scania investiu R\$ 30 milhões em seus serviços de pós-venda e para padronizar a rede de concessionárias nos últimos anos, fortalecer a manutenção e aumentar a participação desses serviços em seu faturamento	20
GENERAL MOTORS O maior contrato da montadora assinado com uma empresa de componentes no Brasil prevê o fornecimento de 60 mil motores da MWM Internacional por ano para equipar seus veículos	22
PICAPES A Fiat lança a linha 2009 da picape Strada, com as versões Locker e Adventure, que oferecem opção de cabine estendida e melhorias para dar mais estabilidade aos veículos	24
LEVES A Renault lançou o modelo 2009 de seu utilitário Kangoo Express, que traz novidades no design e um motor bicomcombustível de 1.6 litro; além disso, a montadora oferece modelos adaptados com garantia de fábrica	26
MEIO AMBIENTE O tema voltou a ser objeto de atenção da Volvo do Brasil que convidou especialistas suecos e brasileiros para uma segunda edição de debates com jornalistas realizada no Rio de Janeiro	28
MARKETING Mesmo com o aquecimento do mercado interno, montadoras investem em campanhas publicitárias para ampliar ainda mais suas vendas de caminhões e fortalecer sua credibilidade e imagem	30
FÓRUM/COPPEAD Estudo feito com 70 maiores transportadores nacionais e 114 dos mais importantes embarcadores revela que o setor rodoviário está próximo de atingir sua capacidade máxima de transporte de carga	40
LOGÍSTICA ESTRANGEIRA A TALog, do grupo Transportadora Americana, e a TradeWorks, empresa de comércio exterior, se uniram para formar uma empresa que vai prestar serviços para atender importadores e exportadores.	44
DISTRIBUIÇÃO McLane utiliza seu CD localizada em Barueri (SP), com controle de temperatura ambiental, para distribuição de produtos derivados do chocolate da Hershey's	46
FERROVIAS ALL começa a transportar álcool produzido por usinas no interior paulista até a capital, como carga de retorno, e prevê atingir um movimento anual de 2 milhões de m ³ em 2010	48
LANÇAMENTOS Com a demanda aquecida no mercado interno de ônibus, as encarroçadoras apostam na reformulação de modelos para atrair novos compradores; o segmento urbano concentrou 60% das vendas ocorridas entre janeiro e junho	84
HIDROGÊNIO O primeiro ônibus movido a hidrogênio começar a circular em corredor da Grande São Paulo, a exemplo de dezenas de cidades do mundo que vêm realizando testes com esse tipo de veículo há alguns anos	88
SÃO PAULO Os quatro principais candidatos a prefeito da capital paulista nas eleições deste ano revelam o que pretendem fazer, caso eleito, para melhorar a mobilidade urbana, principalmente no que se refere ao transporte coletivo público	92
HÍBRIDO A Volvo Buses antecipa que vai apresentar na feira de veículos comerciais IAA, na Alemanha, seu novo modelo de ônibus híbrido da terceira geração, mais econômico	96

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

MARKETING

Maira de Castro
maira@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Raimundo Oliveira

raimundo.oliveira@otmeditora.com.br

Vicente Vilaradaga

vicente@otmeditora.com.br

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alessandra Amadei

alessandra@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana

fontal@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin

João Mário

Tel.: (41) 3027-5565

spala@spalmarkt.com.br

Tiragem e distribuição

10.000 exemplares

Auditado por

PRICEWATERHOUSECOOPERS 

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro Anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.



Redação, Administração, Publicidade

e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707 Campo Belo

CEP 04604-006 - São Paulo, SP

Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



Circula no mês subsequente ao de capa

MOTORES

Para atender à vigorosa demanda mundial e aos novos contratos de fornecimento, a MWM International inaugurou nova linha de usinagem de blocos em sua fábrica localizada na cidade de São Paulo

97

MERCOSUL

Transportadores brasileiros ainda aguardam que a Argentina regulamente a permissão para circulação dos caminhões com mais de 4,1 m de altura, sem pagar multa

100

PUBLICAÇÕES

Livro do jornalista americano John Newhouse mostra como foi o embate entre a Boeing e a Airbus na disputa do mercado mundial de jatos comerciais e revela detalhes dos bastidores do confronto

104

MONTADORAS

Recorde histórico de produção, pedidos em carteira que garantem produção média de quatro meses e demanda forte para o curto prazo estão tirando das gavetas os planos de expansão de montadoras

106

ESPECIAL



INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES

O Brasil tem na infra-estrutura um de seus maiores desafios para garantir sua performance como potência econômica e a iniciativa privada desempenha um papel crucial neste esforço. Nos últimos cinco anos, quase metade das obras de infra-estrutura realizadas no País foi arcada pelo setor privado e esta participação deve aumentar por conta de concessões

51

ENTREVISTA

Secretário-executivo do Ministério dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, defende o equilíbrio da matriz de transporte do País, com mais peso das ferrovias e hidrovias no transporte de cargas para ganhar espaço das rodovias

56

RODOVIAS

Setor privado aumenta participação nas obras de infra-estrutura e respondeu por 43,5%, em média, dos investimentos entre 2003 e 2007, ficando com as estatais e as instâncias governamentais com a maioria dos gastos, mas o País ainda destina apenas 2,3% do PIB ao setor

58

FERROVIAS

Impulsionadas pelas exportações e pela crescente demanda externa, as mineradoras investem em redes ferroviárias próprias para garantir o envio de suas commodities ao mercado externo. No ano passado, a Vale exportou 84,3% do minério de ferro extraído de suas minas

62

PORTOS

Nos próximos dez anos o Brasil deve aumentar sua produção agrícola para 170 milhões de toneladas e responder por 60% da demanda mundial de commodities, um cenário promissor que exige a redução dos custos logísticos entre o produtor e os portos, e melhoria das vias de escoamento

66

HIDROVIAS

Com uma das maiores bacias hidrográficas do planeta e com boas condições de navegação (42.827 km de trechos navegáveis) o transporte hidroviário é o que tem o pior aproveitamento no País, com apenas 2% do transporte de cargas

70

PETROBRÁS

Plano de negócios da empresa prevê investimento de US\$ 2,3 bilhões, até 2012, para ampliar a capilaridade do sistema dutoviário que sustentará o transporte de petróleo e derivados nos próximos anos

74

DUTOS

De olho no mercado externo, os projetos de alcoodutos superaram US\$ 3 bilhões em investimentos feitos pela Petrobras e o grupo privado Brenco, sendo o consórcio entre Cosan, Crystalsev e Coopersucar os principais investidores no transporte de álcool aos portos.

76

GUIA DE OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA EM PROJETO OU EM EXECUÇÃO NO BRASIL

78

SEÇÕES

Editorial - 4

Novas - 98

Custos - 102



semeando
Ambiental e Social

Segurança, sensibilidade, simplicidade, sintonia, soluções, sustentabilidade, associadas a uma grande preocupação com a preservação ambiental, a responsabilidade social, a qualidade de vida, reúnem-se agora em um único e grande projeto, que condensa cada impulso da Binotto S/A em direção a uma vida melhor, a um mundo melhor.

O projeto sócio-ambiental da Eincotto S/A, da nossa vida, do nosso planeta.



Brasil é arena para fusões e aquisições

O processo de concentração em um número reduzido de empresas no setor de transporte de carga é irreversível, afirmam os peritos

■ GUILHERME ARRUDA

NESTE EXATO MOMENTO, EM ALGUM ponto de São Paulo ou outra capital do Brasil — e até do exterior — transportadoras estão estudando propostas para compra de outras transportadoras. O processo é irreversível. Em 2007 houve o registro de 17 transações no segmento, aumento de 55% sobre ano anterior, de acordo com a Koliver Consultoria & Participações, especializada em intermediação de negócios. O Brasil transformou-se numa arena para fusões e aquisições, a ponto de especialistas afirmarem que mudanças radicais farão desaparecer o modelo atual e, num prazo de cinco a dez anos, nascerá outro, baseado no domínio de um reduzido número de grandes corporações logísticas.

Pela lei natural, ficam os mais fortes e desaparecem os mais fracos. "Já está acontecendo de empresas brasileiras procurando outras empresas brasileiras. Querem ampliar seus mercados", conta o diretor do Instituto de Pesquisa em Logística (Ipelog), de Porto Alegre, Mauro Roberto Schüller. "Os grandes estão tentando se nivelar para não perder espaço", avisa. Schüller arrisca a dar um palpite: a potencialização da concentração deste mercado pode permanecer nas mãos de seis a oito empresas com market share de até 60% das cargas deste modal.

O ganho com a economia de escala vai permitir investimentos em pesquisa de vanguarda para alavancar as competiti-

dades das suas operações e de gestão, como fazem os grandes complexos indústrias. As pesquisas se transformarão em conhecimento que será disseminado apenas na empresa que patrocinar estas pesquisas, fornecendo uma retenção dentro da própria empresa e não mais trocando este conhecimento com o mercado, via rotatividade de pessoal.

Hoje o setor funciona com forte pressão para baixo das tarifas cobradas dos embarcadores. A tarifa é o grande fator de decisão da indústria, do comércio do agrogêncio, etc. Este mercado possui quatro grandes características: 1) tem um grande número de ofertadores do produto ou serviço, sem um player significativo; 2)

Pontos vulneráveis para fusões e aquisições

- Falta de firmeza ou clareza na sucessão.
- Elevada complexidade que o cenário logístico do País apresenta nos últimos anos.
- Falta de capacidade de manter o crescimento do nível de competitividade exigido pelo mercado embarcador.
- Falta de conhecimento avançado sobre logística.
- Falta de sucessão à altura daquilo que estes embarcadores exigem.

Quem quer comprar?

Empresas bem estruturadas no que dizem respeito à estrutura organizacional profissionalizada e com planos de manutenção das

exigências de competitividade dos embarcadores, tendem a ser as compradoras.

As empresas que concentrarem o mercado terão sua capacidade de gestão amplamente elevada pela inclusão da profissionalização na sua estrutura organizacional, notadamente em cargos de alta direção.

Quem vai sofrer as conseqüências

Sem dúvidas, a corda arrebenta do lado mais fraco. Com investimentos em pesquisa, principalmente da otimização das operações (veículo rodando 24 horas por dia, alocação dinâmica de veículos na rede de transporte da empresa, veículos especializados para a realização de operações específicas para cada empresa), vai das

atividades de caminhoneiros autônomos, que já não conseguem rentabilidade para realização da troca do veículo.

Qual seria o antídoto

Domínio de uma tecnologia diferenciada. Se uma empresa possuir tecnologia diferenciada e exclusiva, seja na operação ou na gestão, o mercado pode sofrer a transmutação. Quando uma empresa suficientemente robusta e com qualidade de gestão o fizer, o mercado embarcador concentra-se nesta nova empresa e as demais morrem por inanição (de cargas para transportar). Uma alternativa é a criação de centros de pesquisa que possam repassar conhecimento para todas as transportadoras.

grande número de tomadores do produto ou serviço, sem um player significativo; 3) um mercado que é conhecido e acessível a todos; e 4) tecnologia que é conhecida e acessível a todos.

"Dessas, a única que pode ser alterada é a tecnologia. No momento em que uma empresa de tiver tecnologia inovadora, pode causar um grande desequilíbrio no mercado", assegura o diretor da Ipelog, que dá a receita. "Empresas que se lançarem primeiro nos investimentos de pesquisa e ensino, poderão ser as catalisadoras do mercado (os embarcadores vão aderir em peso a esta nova empresa). Como as margens de rentabilidade são baixas, só uma empresa de grande porte poderá lançar mão de tais investimentos", diz. "Realizo pesquisa no setor há muito tempo para perceber que isto é possível de ocorrer e mais: já existem condições para que isto ocorra", acrescenta Schüller.

"Vejo no segmento de transporte os grandes querendo se tornar maiores, mas existe muito espaço para gente de menor porte trabalhar", afirma o vice-presidente do grupo Apisul, Sérgio Casagrande de Oliveira. Ele reconhece que o movimento de fusão é realidade, mas ressalta que por mais algum tempo haverá um número significativo de empresas, mesmo para as médias. "Eu não colocaria dez anos como prazo. Vejo os investimentos feitos em processos de incorporações e compras como forma de atingir alguns objetivos, como IPO ou atuar em algumas regiões. As aquisições levarão mais do que dez anos", diz.

Ricardo Schmitt, consultor da Koliver Consultoria tem outra visão: "O que nós vimos nos dois últimos anos e, principalmente em 2007, com um crescimento recorde no número de transações, deve ser mantido em 2008.



Schüller: mercado pode ficar nas mãos de 6 a 8 empresas

É possível que a partir de 2009 o crescimento perca um pouco de força, mas não há dúvidas de que mais transações ocorrerão, não apenas no setor de transportes de carga", diz ele. Há negociações em andamento hoje no Brasil? "Isto é possível afirmar com alguma certeza", responde. "O setor de transportes brasileiro, em todos os modais, tem muito a crescer. Isto atrai a atenção de grandes empresas do setor, interessadas em diversificar os serviços oferecidos e integrar regiões de atuação", observa Schmitt, que se alinha a corrente que prega a concentração em um número de grandes players. "Mas prefiro não arriscar qual seria este número".

O agrupamento, de acordo com ele, é uma ferramenta para aumentar a competitividade. "A aquisição estratégica tem por princípios a diversificação da linha de produtos e serviços comercializados, redução dos custos de produção, incorporação de tecnologia, ganho de participação de mercado, otimização da estrutura de distribuição, entre outros. Há que se destacar ainda a questão financeira, ou seja, o objetivo central nas operações é a expectativa de melhora no desempenho econômico da empresa adquirente", argumenta.

Como se trata de operações complexas, envolvendo aportes financeiros e uma boa parcela de risco, o ambiente macroeconômico (as expectativas para a economia) possui papel importante na tomada de decisão. Em ambientes de incerteza, onde não é possível estimar com se-



Gonçalves: o mercado brasileiro está virando caça

gurança os rumos do mercado, tende-se a perceber redução no apetite por aquisições. "O Brasil vem vivendo um importante momento econômico, com crescimento sustentado e estabilidade de preços. O reflexo deste ambiente é o número de transações realizadas. Com a instabilidade econômica nos EUA e as expectativas de repercussão

de uma possível crise financeira em outros mercados, pode levar à postergação de decisões de investimento no próximo ano", diz Schmitt.

De acordo com ele, o fato de o Brasil ter adquirido o grau de investimento colabora para o mundo olhar mais para nosso país. "Mas não é possível afirmar que a obtenção do grau de investimento é decisiva para aumentar o número de operações", ressalta. "O País passa a ser mais bem visto lá fora e isto, é claro, faz com que investidores internacionais analisem com mais atenção nosso mercado", diz.

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Rio Grande do Sul (Setcergs), Sérgio Gonçalves Neto, diz que a conquista do grau de investimento foi a gota d'água que faltava: "No ano passado falei que levaria mais algum tempo, porque o fato de o Brasil estar no Bric, foi um cacife muito grande para ganhar influência", observa.

A partir da decisão do governo de liberar ingresso de até 100% na compra de empresas, sem dúvida, todo mundo está enxergando todo mundo. "O mercado brasileiro é muito competitivo. De certa forma viramos caça, porque o capital estrangeiro está interessado, apesar das deficiências (das empresas)", conta o dirigente gaúcho. "As multinacionais têm muito dinheiro", comenta Sérgio Gonçalves Neto, dono de algumas informações privilegiadas. ■

Em acelerada ascensão

Crescimento das vendas de jatos executivos no Brasil segue em ritmo superior à média mundial; Embraer computa 60 pedidos de aviões Phenom no mercado interno

■ VICENTE VILARDAGA

A MULTIPLICAÇÃO DE PÓLOS INDUSTRIAIS, agrícolas e de serviços está criando novos estímulos para o crescimento da aviação executiva no Brasil. É um mercado que vive os efeitos positivos da descentralização do desenvolvimento, com a abertura de oportunidades de negócios em lugares antes remotos e a exploração de rotas aéreas regionais não atendidas por linhas regulares. Amplia-se também a oferta de aeronaves mais leves e acessíveis, com custo de operação reduzido em relação aos concorrentes maiores. Cada vez mais, o jato próprio passa a ser uma solução de transporte para clientes de setores como mineração, energia, construção civil, agro-negócio, finanças ou manufatura que precisam circular rapidamente pelo País.

"Empresas de todos os segmentos podem ter motivos específicos para ter uma aeronave", afirma Rui Thomaz de Aquino, presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag) e presidente da TAM - Táxi Aéreo Marília. "Mineradoras e construtoras de hidrelétricas, por exemplo, costumam atuar em regiões distantes e só um avião próprio pode permitir o acesso, a qualquer tempo, às operações; outras empresas têm várias unidades e seus executivos precisam circular entre elas". Por conta da inserção comercial do País no mercado global, também se movimen-

tam internamente mais executivos estrangeiros em busca de oportunidades de negócios. No sentido inverso, mais brasileiros vão a trabalho para o exterior. A intensificação do uso da aviação executiva e dos deslocamentos aéreos reflete a dinamização da economia.

Não por acaso, o Brasil apresenta hoje as maiores taxas de crescimento da aviação executiva no mundo. A frota nacional, que conta com mais de 1.500 aeronaves a turbina, entre aviões e helicópteros, está crescendo de maneira consistente nos últimos anos e vai continuar em expansão a curto e médio prazos, com taxas positivas, no caso dos jatos executivos, de dois dígitos ao ano. "O mercado brasileiro de aviação executiva tem apresentado uma performance excelente, acima da mundial", diz Breno Corrêa, diretor de marketing e vendas para a América Latina da área de aviação executiva da Embraer. "E, no nosso caso, o bom momento se deve não só ao crescimento econômico, como também à oferta de um portfólio de produtos mais completo".

A Embraer oferece hoje seis modelos de jatos em projeto ou em fase de certificação, incluindo as famílias Phenom (100 e 300) e Legacy (450, 500, 600 e Linage 1000) e atinge todos os segmentos de mercado com preços que partem de US\$ 3 milhões

e vão até US\$ 47 milhões. O número mais expressivo dos negócios de aviação executiva da Embraer vem justamente da nova linha de jatos Phenom, produtos de "entrada" da empresa lançados em 2005.

Entre pedidos firmes e intenções de compra já são mais de 800 encomendas no mundo, que vão ser entregues nos próximos quatro anos. Dessas 800 encomendas, entre 60 e 70, o equivalente a 8%, é do Brasil, o que mostra o grande vigor do mercado nacional. "Esse percentual é bem maior do que a participação brasileira na frota mundial, que gira em torno de 2%", afirma Corrêa. Já o Legacy 600, com preço inicial de US\$ 27,4 milhões, rendeu, em todo o mundo, 36 entregas em 2007 e 16 entregas até junho de 2008.

"O crescimento da frota nacional, em um ritmo de 150 aeronaves por ano até 2011, está garantido, já que as estimativas se baseiam em pedidos firmes de clientes que receberão as entregas no período", afirma o ex-vice-presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag), Adalberto Febeliano. O total de aeronaves da frota executiva brasileira inclui cerca de 350 jatos, 650 aviões turboélices e 500 helicópteros a turbina. No ano passado, a frota cresceu 6,94% e, pelas projeções da Abag, deverá saltar para mais de 2 mil aviões em três anos.



Embraer tem hoje seis modelos de jatos em projeto ou em fase de certificação, incluindo as famílias Phenom e Legacy, com preços entre US\$ 5 milhões e US\$ 47 milhões

Além de aeronaves executivas, a frota da aviação geral brasileira conta também com aviões monomotores e bimotores e soma, ao todo, 10,5 mil aeronaves.

O bom desempenho da aviação executiva brasileira pode ser medido pela visitação e pelos negócios gerados na quinta edição da Latin American Business Aviation Conference & Exhibition (Labace), maior feira do setor na América Latina realizada no aeroporto de Congonhas, que aconteceu entre os dias 14 e 16 de agosto. Os maiores fornecedores mundiais de jatos executivos, como Embraer, Gulfstream, Cessna e Bombardier estiveram presentes do evento e a geração de negócios ultrapassou as expectativas iniciais, atingindo cerca de US\$ 34C milhões, 170% a mais do que em 2007. O número de visi-

tantes cresceu 87% e atingiu 11 mil pessoas.

Assim como a Embraer, outros fabricantes aproveitam a onda de prosperidade no mercado brasileiro. Durante a Labace, a Dassault anunciou a implantação de um novo centro de serviços no aeroporto de Sorocaba, em São Paulo, para dar suporte à frota de jatos Falcon que circulam no País. Nos próximos três anos, a empresa espera dobrar o tamanho de sua frota brasileira, atingindo 50 aviões. O centro de serviços irá consumir investimentos de US\$ 6,5 milhões e começará a operar ainda em 2008. "O novo centro é resultado direto de nosso compromisso com o mercado brasileiro", diz John Rosanvallon, presidente da Dassault Falcon.

Embora o Brasil tenha números expres-

sivos de aviação geral, como os da frota de helicópteros da cidade de São Paulo, a frota nacional ainda é pequena se comparada à dos Estados Unidos, por exemplo, e exhibe grande potencial de crescimento. No Brasil, nos momentos de pico, cerca de 600 aeronaves sobrevoam o território nacional; enquanto nos Estados Unidos esse número é de 6.000. No caso dos helicópteros, porém, a frota da cidade de São Paulo, com cerca de 450 aeronaves, é a maior do mundo, superando a de Tóquio e, mais recentemente, a de Nova York. O que falta realmente para o desenvolvimento pleno da aviação executiva é infraestrutura aeroportuária.

A infraestrutura disponível está muito abaixo das necessidades atuais e será incapaz de atender com qualidade ao ritmo



Fabricantes mundiais de jatos executivos, como Embraer, Gulfstream, Cessna e Bombardier participaram da feira Labace em São Paulo

de expansão da aviação brasileira nos próximos anos. "A principal limitação que existe hoje é a dos aeroportos", afirma Aquino. "Aumentar a capacidade aeroportuária é um grande desafio que temos pela frente". Segundo ele, vários importantes aeroportos brasileiros, além dos problemas com os vôos regulares, ainda precisam se preparar para receber a aviação executiva adequadamente. É o caso do aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, que não conta com suficiente infraestrutura de hangares e serviços de atendimento, e também dos aeroportos da Pampulha, em Minas Gerais, e de Brasília, que apresentam limitações para a aviação geral.

De um modo geral, a aviação executiva opera como um complemento para o transporte aéreo regular. No Brasil, cerca de metade dos 5.563 municípios conta com algum tipo de pista de pouso homologada, mas somente 140 deles são atendidos por vôos regulares, o que revela uma baixa capilaridade dessas linhas. Há, portanto, um grande espaço que pode ser ocupado pela aviação geral, capaz de aten-

der demandas regionais que estão fora do foco de negócios das companhias aéreas.

A aviação geral brasileira já voa, aproximadamente, 2,2 milhões de horas por ano, o equivalente ao triplo do total das linhas áreas domésticas regulares. Também transporta cerca de 1,8 bilhão de passageiros quilômetros ou 4,2% do total transportado por todas as empresas regulares juntas. O tempo de voo e o número de passageiros transportados colocam a aviação geral em uma posição correspondente à terceira companhia aérea brasileira.

Por ser o principal centro econômico brasileiro, o Estado de São Paulo representa o problema mais imediato da aviação geral. Pesquisa realizada pela Abag e divulgada durante a Labace mostra que 28% da frota da aviação geral brasileira está registrada em São Paulo e opera a partir do estado. Na seqüência, aparece o Rio de Janeiro, com 9%, e, em terceiro lugar, evidenciando o crescimento da aviação executiva em novos pólos de desenvolvimento no interior, está o Mato Grosso, com 8%. O Centro-

Oeste já apresenta a segunda maior frota por região, só perdendo para o Sudeste. Além de abrigar a maior frota, São Paulo concentra os principais hubs aeroportuários e apresenta o movimento mais intenso da aviação do País.

"São Paulo é o grande gargalo", afirma Febeliano. "Temos discutido permanentemente a necessidade de melhorar a infraestrutura aeroportuária da região e de construir um terceiro aeroporto". Na visão da Abag, é urgente a ampliação dos aeroportos existentes para prepará-los para um crescimento permanente do número de vôos e no volume de passageiros. Aguarda-se a construção da terceira pista em Guarulhos e da segunda pista em Viracopos. Especificamente para a aviação geral, espera-se também a melhoria das condições de operação do Campo de Marte e do aeroporto de Jundiáí, que tem funcionando no limite de suas condições técnicas. Diante da elevada taxa de crescimento do transporte aéreo brasileiro, porém, a instalação de um terceiro aeroporto em São Paulo é imprescindível. ■

Para a Lider, distante é um lugar que não existe...



Norte, sul, leste, oeste... A Lider vai além...
Seja onde for que o seu produto quer chegar, nós levamos para você.
Oferecemos soluções integradas em logística e customizadas para cada nível de serviço.



Compromisso e qualidade a qualquer tempo, a qualquer hora.

- Logística • Transporte de Cargas • Serviços Dedicados • Movimentação Interna
- Locação de Equipamentos • Locação de Veículos • Serviço Florestal



Obras de modernização atrasam

Falta de planejamento estratégico e investimento em infra-estrutura limita a evolução do transporte aéreo de passageiros e encarece movimento de cargas

Enquanto o tráfego aéreo avança à velocidade de Boeing – 10,9% de maio de 2007 a maio de 2008 – as obras de infra-estrutura aeroportuária seguem com a potência de um teco-teco, com projetos empacados pela ineficiência burocrática, entraves provocados por recursos de órgãos ambientais ou problemas de gastos excessivos apontados pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que prevê investimentos de R\$ 212 milhões apenas em obras de infra-estrutura em aeroportos, caminha a passos lentos. Embora a Casa Civil tenha apontado como adequado o ritmo de execução de 80% das obras, esse percentual foi questionado pelas auditorias do Tribunal de Contas da União (TCU) que o limita a 64%. Alguns analistas apontam a ineficiência gerencial das agências estatais e a pouca efetividade das decisões do governo federal como os principais entraves para o desenvolvimento do transporte aéreo no País.

Para o setor aeroviário, foi concluída até agora a reforma e ampliação do terminal de passageiros, pistas e pátios do aeroporto Santos Dumont (RJ), que recebeu investimentos de R\$ 121,9 milhões, enquanto na recuperação do pavimento da pista principal e das pistas de taxiamento do aeroporto de Congonhas (SP) foram investidos R\$ 19,9 milhões. Outros projetos im-



Cargas importadas e exportadas, somadas, tiveram crescimento de 16,7%

portantes do setor saíram do PAC, como a construção do terceiro aeroporto para São Paulo e da terceira pista do aeroporto de Guarulhos. As deficiências na infra-estrutura aeroportuária prejudicam o transporte de passageiros, de cargas e causam problemas tanto às companhias regulares como à aviação geral.

Entre as obras previstas pelo PAC e analisadas pelo TCU cujos contratos foram rescindidos está, justamente, a ampliação e recuperação de pista e pátios do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, o terminal aéreo mais movimentado do País. Nos cinco primeiros meses do ano, 8,6 milhões de pessoas embarcaram e desembarcaram pelos dois terminais de passageiros, sendo 4,9 milhões no setor doméstico e 3,6 milhões na ala internacional. Esse percentual é 19,98% maior se comparado com o mesmo período do ano passado.

O balanço da movimentação de carga aérea no primeiro trimestre deste ano tam-

bém apontou movimentação positiva, apesar da letargia geral nas obras do governo. A Infraero apresentou crescimento de 20,7% na importação (de 83.241 para 100.445 toneladas) e de 11,5% na exportação (de 64.328 para 71.740 toneladas). Somadas, a importação e a exportação tiveram um crescimento de 16,7% (de 147.569 para 172.184 toneladas).

Dos 32 terminais de logística de carga brasileiros administrados pela Infraero, o primeiro em arrecadação é o do aeroporto de Guarulhos, que movimentou, até março deste ano, R\$ 61 milhões com Adicional de Tarifas Aeroportuárias (Ataero). Em seguida vêm os terminais dos aeroportos de Viracopos (Campinas, SP), Galeão (Rio de Janeiro, RJ) e Manaus (AM).

Para a diretora de produto aéreo da DHL, Cristina Bishop, o maior problema com relação à estrutura aeroportuária, no que se refere à carga, é o armazenamento. "O problema é mais grave em Guarulhos e Viracopos e se evidencia nos momentos de pico de mercado", afirma. "A greve da Receita Federal, que durou mais de dois meses, só piorou a situação e as cargas se acumularam nos armazéns". A executiva da DHL vê como necessários investimentos de infra-estrutura no recebimento e armazenagem das cargas e equipes para

cuidar desses volumes, necessidades que vêm aumentando muito diante da valorização do real frente ao dólar e conseqüente aumento das importações.

"O PAC está muito focado nas rodovias, tem algum investimento em ferrovias e portos e praticamente nada no setor aeroaviário. O investimento na área aeroportuária tem sido muito pequeno e, além disso, o setor não tem uma regulamentação clara", afirma Ricardo Melchiori, diretor de operações da Ceva Logistics. "O plano de modernização da Infraero tem se resumido à implantação de lojas e shoppings nos aeroportos". A Ceva atua em diversos segmentos, como automotivo, eletrônico, pneus, financeiro, industrial e mídia impressa. Atualmente, 52 filiais estão distribuídas por todo o país, atendendo 31 empresas e 92 contratos. Entre os principais clientes, estão Fiat, CNH, Ford, GM, Philips e HP.

O que mais tem atrapalhado operadores logísticos como a Ceva, no plano doméstico, é a diminuição dos vôos exclusivos de carga. "Os vôos cargueiros são mais restritos, em média um por dia para qualquer lugar. A maioria da carga embarcada viaja agora no porão, junto com a bagagem, e, frequentemente, temos cortes de volume. Se lotou o avião, a carga fica e a bagagem vai. De acordo com Melchiori, ao longo do tempo as rotas mais rentáveis passaram a ser priorizadas e foram cortados vôos diretos para destinos como São Luís, Teresina, que passaram a ter conexão em Brasília. "Ao fazer a conexão, a carga concorre com o produto que está no local, encarecendo o frete e atrasando a entrega", diz.

Para alguns produtos que devem chegar com urgência a seu destino — como peças de automóveis ou de máquinas agrícolas, que não podem ficar paradas, sob pena de comprometer a produção — a



Melchiori: a maioria da carga aérea viaja agora no porão

COPA DO MUNDO PODE CAUSAR COLAPSO

Se depender só da infra-estrutura aeroportuária disponível atualmente, o Brasil terá problemas para a realização de sua Copa do Mundo, em 2014, e colapsos são esperados. O que falta, na avaliação da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag), é, principalmente, um novo aeroporto em São Paulo e o tempo para construí-lo é cada vez mais curto. Em menos de três anos é praticamente impossível colocar uma obra des-sa de pé e em plena operação.

A preocupação da Abag se sustenta no número de visitantes esperado para a Copa do Mundo. Com base em outros eventos similares, projeta-se a entrada de 500 mil turistas estrangeiros

no País por conta do campeonato de futebol. Cada um desses turistas deve se locomover dentro do País entre 6 e 14 vezes de uma sede da copa para outra. Serão cerca de 5 milhões de embarques adicionais que se somarão aos 4 milhões de embarques mensais já realizados.

Segundo a Abag, a Copa do Mundo vai multiplicar o índice de viajantes de avião no País por três e vai evidenciar um problema de infra-estrutura que já se torna agudo. "Temos urgência na implantação de um novo aeroporto em São Paulo", afirma Rui de Aquino, presidente da Abag. "E precisamos sensibilizar o governo a respeito dessa necessidade".

Ceva passou a utilizar caminhões e até ônibus para fazer com que a encomenda chegasse a seu destino de forma segura, confiável e com menos risco de sofrer danos. "Há uns quatro anos, atendíamos o Brasil todo em 24, 48 horas", afirma. "Hoje, há localidades que só conseguimos alcançar em quatro dias. Em muitos casos é mais ágil e confiável enviar as peças por rodovia do que por avião. Um veículo pequeno, equivalente a uma van, leva 18 horas para ir até o Pará, já a carga aérea demoraria 12 horas. Nesse caso, não há vantagem econômica no transporte aéreo", explica.

Para superar os entraves logísticos aeroportuários, o Grupo Panalpina, com mais de 500 unidades em 90 países, montou no Brasil uma rede rodoviária em parceria com companhias aéreas locais. Por isso, o gargalo da infra-estrutura, garante Cristiano Koga, diretor de marketing e vendas da

Panalpina Brasil, não afeta a companhia. "Temos uma malha aérea bem definida, o que faz com que a operação flua muito bem. Nossa rede é baseada em companhias locais com a própria VarigLog, a Gol, a Beta, a Sky, que têm capacidade para carga nos porões de suas aeronaves", afirma.

A mercadoria de valor intermediário embarca pelo modal rodoviário e de cabotagem, já os produtos de alto valor agregado, como eletroeletrônicos, viajam de avião. "Cerca de 60% de nossa carga vai por via aérea e 40% por modal rodoviário", afirma. Esse percentual só fez aumentar de 2005 para cá, segundo Koga, não somente por causa da crise aérea, mas pela pressão de custos. "Você acaba tendo um manuseio menor da carga no transporte rodoviário e isso é bom para a qualidade", diz. "Observamos que no transporte aéreo há muitas avarias, por causa das várias etapas de manuseio". A Panalpina utiliza os aeroportos do Galeão, Guarulhos, Manaus e Porto Alegre para transporte de cargas nacionais em parceria com outras companhias e usa Viracopos para as cargas internacionais, onde voa com seus próprios aviões cargueiros. ■