

ANUÁRIO *transporte* DO TRANSPORTE DE CARGA 2004

Todos os modais MODERNO

www.revistatransportemoderno.com.br

OTM Nº 9
EDITORA LTDA. 2004
R\$ 20,00

DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS

Exclusivo Autotrac lança dispositivo de segurança específico para o setor de transporte e distribuição de combustíveis.

INTERNET

Exclusivo Treinamento à distância por meio do Centro Virtual de Treinamento Autotrac otimiza o aproveitamento da tecnologia de rastreamento nas empresas.

CAVALO MECÂNICO VERSUS CARRETA

Desenvolvimento próprio Com o Controle de Desengate Eletrônico - CoDE, Autotrac inova com atuador que comanda via satélite o engate e o desengate da carreta.

ROAD SHOW

Exclusivo 31 cidades recebem o Circuito Autotrac de Tecnologia de Transporte, Logística e Segurança. Evento, que conta com a participação de Nelson Piquet, percorre todas as regiões do País e atrai cada vez mais participantes.

CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS

Exclusivo Sem custos de comunicação, Autotrac Caminhoneiro ajuda os autônomos a transportar cargas de alto valor agregado e conseguir mais e melhores fretes.

TECNOLOGIA

Novidade Autotrac reduz o tamanho da antena de comunicação instalada nos veículos.

TRANSPORTE E DISTRIBUIÇÃO URBANOS

Desenvolvimento próprio Autotrac lança sistema de rastreamento com foco de operação em áreas urbanas de grandes metrópoles.

LOGÍSTICA E GERENCIAMENTO DE RISCO

Exclusivo Com o SuperVisor, a novíssima versão de software da Autotrac, transportadoras e frotistas contam com o estado da arte em tecnologia para gerenciamento de frotas, próprias ou agregadas.

**NESTA CAPA,
VOCÊ VIU AS
MANCHETES DAS
PRÓXIMAS CAPAS DAS
MAIORES REVISTAS E
JORNALIS DE
TRANSPORTE DO
PAÍS.**

**AUTOTRAC.
SEMPRE ANTECIPANDO AS MELHORES
TECNOLOGIAS DE RASTREAMENTO DE
FROTAS PARA VOCÊ.**

Criada por Nelson Piquet, a Autotrak é líder do mercado brasileiro de monitoramento e rastreamento de frotas via satélite. Ao todo já são mais de 70 mil veículos equipados que representam 85% de participação de mercado. Tudo isso porque, há 10 anos, a Autotrak vem desenvolvendo os melhores e mais completos produtos e serviços para logística e gerenciamento de risco em transportes.


AUTOTRAC
• • • 10 anos • • •
Andando sempre na frente

Roteirizador Shell.

Agora com **50%** de desconto.



Promoção exclusiva para assinantes das Revistas Transporte Moderno e Technibus.

O Roteirizador Shell é um sistema que indica as melhores rotas, permitindo ao frotista planejar melhor as suas viagens, reduzindo custos e otimizando os seus serviços. E agora você pode ter tudo isso com 50% de desconto. Aproveite para assinar o melhor guia de viagens para a sua frota. Basta acessar o site Shell Transportes e se cadastrar.





**Veja quantas vantagens
o Roteirizador Shell oferece
para sua empresa.**

- **30 dias de teste grátis.**
- Base cartográfica mais moderna do país, com 3.700 municípios.
- Indicação do tipo de pavimento.
- Geração on line das rotas.
- Atualização diária das tarifas de pedágio.
- Opções de rotas mais rápidas ou mais econômicas.
- Indicação de pontos de paradas ao longo da rota.
- Informações sobre restrições de trechos ao longo da rota.
- Cálculo automático das despesas de viagem, informando os gastos do veículo, tarifas de pedágio e custo de combustíveis.
- Cadastro de veículos on line.

Roteirizador Shell. Vai ser difícil planejar outra viagem sem ele.

ANUÁRIO *transporte*

Todos os modais

MODERNO

DO TRANSPORTE DE CARGA 2004

www.revistatransportemoderno.com.br

OTM
EDITORA LTDA.

Nº 9
2004
R\$ 20,00

ANÁLISES SETORES

Rodoviário, Ferroviário, Marítimo,
Aéreo, Fluvial

INDÚSTRIA CAMINHÕES

Segmentação aquece disputa

IMPLEMENTOS

Crescimento no embalo da safra

PNEUS

Por que o Brasil atrai investimentos

SERVIÇOS

RASTREAMENTO

Um mercado mais concorrido

ABASTECIMENTO

Diesel: consumo cresce sem parar
BR aprimora operação de transporte

LOGÍSTICA

O diferencial valorizado

CASES

Expresso Mercúrio
Transportadora Itapemirim

INFRA-ESTRUTURA

Recursos chegam a conta-gotas

GUIAS EXCLUSIVOS

QUEM FAZ O QUÊ

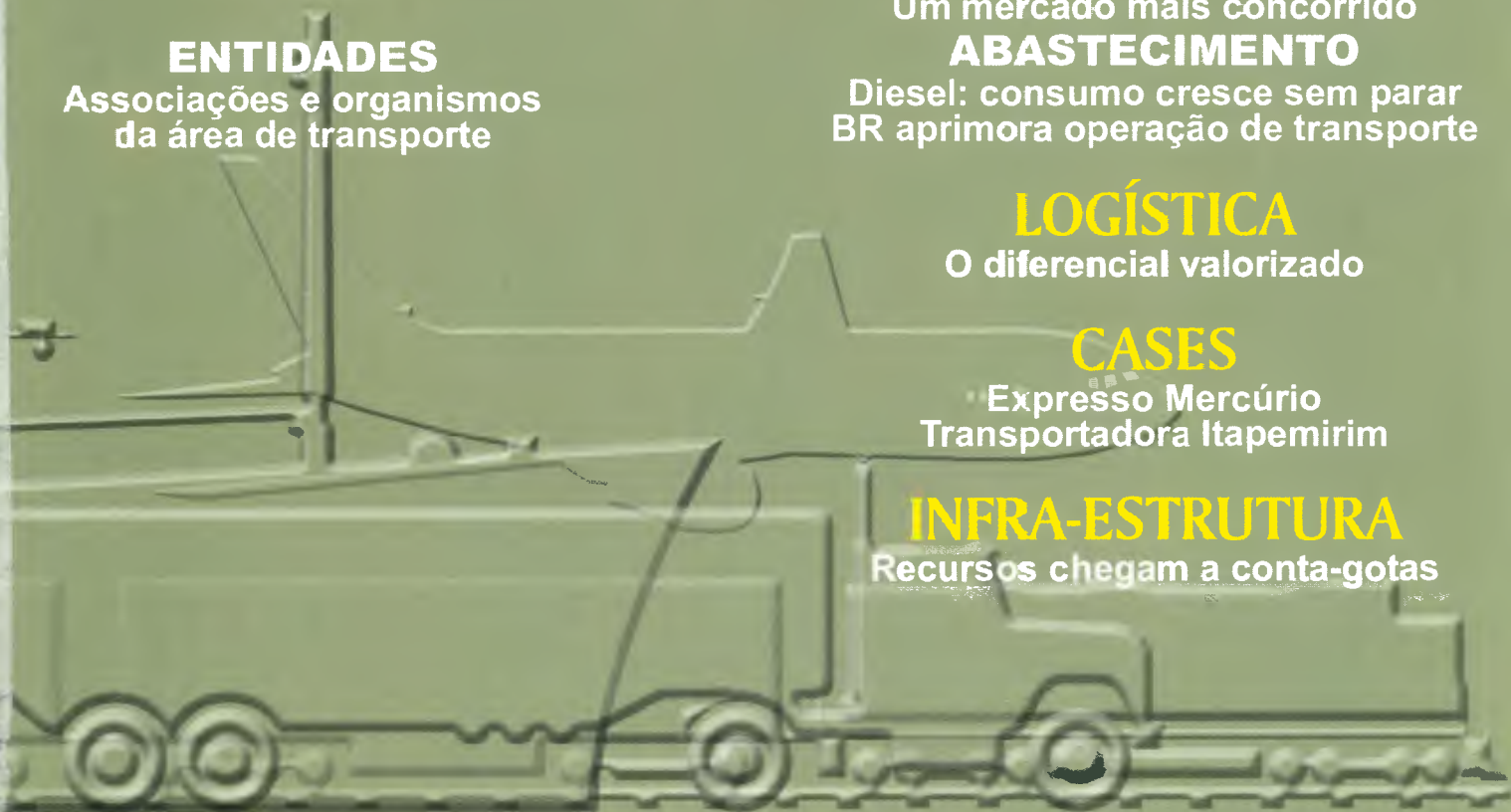
Raio X de 150 transportadoras
Operadores logísticos
Concessionárias de rodovias

QUEM FORNECE O QUÊ

Montadoras de caminhões
Indústrias de implementos
Fabricantes de componentes
e serviços

ENTIDADES

Associações e organismos
da área de transporte



Agora você pode dirigir sua frota à distância.



Shell Monitor. O sistema de gerenciamento de frotas da Shell.

Com Shell Monitor você pode ter um controle total dos gastos de sua frota, onde quer que ela esteja. Através de um chip instalado na boca dos tanques de combustível de seus veículos, você tem acesso on-line a todos os dados, como quilometragem, média de consumo, local, data e hora do abastecimento. Tudo isso em tempo real.

Isto significa mais rapidez, segurança, redução de custos e melhor controle administrativo da sua frota.

Shell Monitor é um produto desenvolvido pelos laboratórios da Shell, que garantem sua contínua evolução, possibilitando sempre acesso às tecnologias mais avançadas.

Com Shell Monitor você tem:

Mais economia

Redução de perda de combustível e diminuição de custos e tempo dedicados a atividades administrativas.

Mais controle

Você gerencia de forma integrada os abastecimentos realizados, podendo centralizar todos os gastos da sua frota, inclusive a alimentação dos seus funcionários na estrada.

Mais tranquilidade

Você obtém todas as informações via internet, em relatórios simples, em tempo real.

Mais segurança

As informações do veículo podem ser obtidas em paralelo ao tacógrafo/odômetro, garantindo a confiabilidade dos dados. Uma solução totalmente automatizada que previne fraudes no abastecimento.

Para contratar ou para maiores informações sobre Shell Monitor, entre em contato com os nossos analistas. Ligue 0300 789 8282.



Shell Monitor

www.shell.com.br/transportes



A bússola do transporte

Dizem que elogio em boca própria é vitupério, mas o leitor deverá concordar conosco: este Anuário do Transporte de Carga é referência no setor pelo alto volume de informações relevantes que reúne.

Para começo de conversa, como faz todo ano, o Anuário traz guias detalhadíssimos sobre o perfil das empresas. O Guia do Fornecedor, por exemplo, traz uma coletânea de empresas que vendem componentes, peças e serviços para o setor de transportes. Mas, permitam novamente a modéstia, não é um Guia qualquer. Traz nomes dos diretores, os principais produtos e os principais clientes destes fornecedores. Outra bússola é o Guia de Operadores Logísticos, contendo área total de armazenagem do operador, seus diretores e seus principais clientes. O Guia das Montadoras e o Guia de Implementos fornecem as informações sobre os fabricantes de caminhões, carrocerias, semi-reboques e, ainda, fichas técnicas resumidas e aplicações dos veículos.

Outra forte atração do Anuário, que chega à 9ª edição, é o Guia das Transportadoras, reunindo uma centena e meia de expressivas empresas com informações surpreendentes. Vejam só: há nomes de todos principais diretores das transportadoras, número de suas filiais, regiões onde atuam, quantidade da frota (caminhões e implementos) dissecada por marca e idade média. Quem consultar este precioso guia poderá, também, saber o consumo de diesel das transportadoras listadas, quanto rodam seus caminhões, quanto consomem de pneus novos e recuperados, quantos agregados utilizam e quem são seus principais clientes.

Mas, este Anuário espelha também a tradição de 40 anos de vida de Transporte Moderno, uma publicação que informa e forma leitores sobre todos os modos de transporte. Assim, ao lado de uma quantidade infindável de dados sobre o transporte rodoviário de carga e operadores logísticos, o Anuário mergulha suas análises nos novos rumos do transporte ferroviário, do transporte fluvial, do transporte marítimo e até do transporte aéreo.

Pela quantidade de informações, análises, guias, esta publicação, sem dúvida nenhuma, é fonte obrigatória de leitura e consulta de todo formador ou tomador de decisão do mundo dos transportes.

Confiram!

SCANIA EV

Mais do que u Uma grande e

EV



A Scania surpreende mais uma vez e apresenta o SCANIA EV, a evolução do Scania. Um caminhão que nasce exatamente na forma, no modelo, na estrutura e na tecnologia que o mercado pediu. Maior performance e economia, que fazem do SCANIA EV o mais eficiente da categoria. Muito mais confortável para dirigir. E conforto sem limite de quilometragem. Menor tempo de reparo com menor custo. Serviço Plus 24, um amigo ao alcance de uma ligação. Garantia de manutenção e reposição de peças genuínas Scania, do jeito que você pode, em mais de 90 concessionárias a sua disposição. E todas as vantagens que fazem da Scania a marca mais desejada por quem entende de caminhão.

m caminhão. volução.



EVOLUÇÃO

Evolução



www.scania.com.br



SCANIA

A marca que você quer.

Fonte de consulta o ano inteiro

O transporte rodoviário de cargas inequivocamente é gigantesco. Por uma série de razões que não vem ao caso o fato. É que o caminhão movimenta provavelmente mais do que a carga estimada pelo Geipot, empresa de planejamento de transporte do governo que foi extinta. Um estudo minucioso realizado pela Truk Consultoria calcula que o caminhão poderia estar transportando 65,6% do produto do transporte, e não os 60,5% estimados pelo Geipot.

Seja como for – e sem contestar o avanço dos outros modos de transporte após a privatização dos portos e dos trilhos – é incontestável a força do rodoviário de carga.

Diante disso, como fazemos há nove anos no Anuário do Transporte de Carga, estamos atualizando nesta edição o Guia das Transportadoras, um trabalho de fôlego que reúne inéditas informações sobre uma amostra das empresas que compõem o segmento.

O consulente tem, respondidas por uma centena e meia de empresas, informações preciosas sobre quantidade de frota, idade média dos veículos, consumo de diesel, de pneus, além das regiões em que atuam, cargas que transportam e a composição detalhada da diretoria.

A amostra da coleta é consistente e representativa, pois mostra que as empresas listadas operam mais de 30 mil equipamentos entre caminhões, cavalos-mecânicos e implementos e emprega mais de 50 mil pessoas, além de agregar cerca de 15 mil transportadores autônomos. Esta frota consome em torno de 300 milhões de litros de diesel e 200 mil pneus.

A Petrobras Distribuidora tem tantos produtos e serviços que precisaria de uma transportadora para levar todos.



A **Petrobras Distribuidora** está sempre desenvolvendo novos produtos e serviços. O **CTF BR**, **CTFrete BR**, **CAIS**, **Lubrax Express**, **Lubrax System**, **Siga Bem**, **De Olho no Combustível**, **CTFluvial** e **CTF Móvel BR**. E, provavelmente, antes de você terminar de ler este texto, a Petrobras Distribuidora já terá criado novos projetos para você. Porque a Petrobras Distribuidora está sempre desenvolvendo diversas soluções para trazer economia, modernizar e facilitar muito o seu dia-a-dia. Esse é o compromisso que a Petrobras Distribuidora tem com o segmento transportador. Compromisso que faz esta parceria dar tão certo.



PETROBRAS

O Desafio é a Nossa Energia.

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

REDAÇÃO

Editor

Eduardo A. Chau Ribeiro
eduardoribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
Denis Cardoso
Gisele de Oliveira
Gustavo Feltrin (publicidade)

Editor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexandre@otmeditora.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 3027-5565

Tiragem

10.000 exemplares

Assinatura

Anual: R\$ 90,00 (seis edições e dois 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

Circula no mês subsequente ao de capa

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



Redação, Administração, Publicidade
e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 702
Campo Belo - CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com.br
www.revistatransportemoderno.com.br

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

1

ANÁLISE

Com graves problemas de estrutura, à exceção dos setores privatizados, os modos de transporte pedem investimentos e soluções para acabar com os gargalos que emperram a operação

10

ECONOMIA

Forçada a rever suas práticas para acompanhar as exigências do mercado, a atividade de transporte caiu na participação do PIB nacional de 3,97% em 1990 para 2% em 2003

12

RODOVIÁRIO

Sair dos limites do transporte e criar estruturas focadas em operações logísticas e seus custos é o segredo do sucesso de algumas transportadoras rodoviárias de carga

16

EXPRESSO MERCÚRIO

Para expandir seus negócios a empresa vem concentrando investimentos na ampliação da frota, e nas áreas de tecnologia e de terminais

18

TRANSPORTADORA ITAPEMIRIM

A empresa cresceu 102% entre 2001 e 2003 e projeta para este ano alcançar faturamento de R\$ 245 milhões

22

FERROVIÁRIO

A modernização da malha ferroviária brasileira custou às empresas privadas, desde 1995 até hoje, mais de R\$ 4 bilhões e fez a produção de transporte de carga crescer 35% durante o período

24

MARÍTIMO

Na esteira das deficiências que afetam o transporte de carga, o setor portuário carece de planejamento integrado nas ações e sofre com a falta de recursos para realizar obras essenciais

30

AÉREO

O total de cargas movimentadas nos 65 aeroportos administrados pela Infraero registrou retração de 3%, caindo de 1,25 milhão de toneladas em 2002 para 1,21 milhão de toneladas no ano passado

34

FLUVIAL

Nem o aumento da produção agrícola fez deslanchar o desempenho do segmento, que registrou movimentação de 23 milhões de toneladas de carga nas oito hidrovias existentes no País

38

CARGA EXPRESSA

Inabalável com as intempéries econômicas domésticas, a movimentação de encomendas rápidas internacionais cresceu entre 10% e 20% em praticamente todas as multinacionais de courier

42

RASTREAMENTO

O vigoroso crescimento do mercado, decorrente da necessidade de monitorar a frota e garantir a segurança dos caminhões, despertou até o interesse das montadoras, como a Scania e a Volvo

46

COMBUSTÍVEL

Antes dependente de petróleo importado, o Brasil está bem perto da auto-suficiência e o consumo do combustível diesel saltou de 27,5 bilhões de litros em 1994 para 37,6 bilhões de litros em 2002

50

DISTRIBUIÇÃO

A Petrobras Distribuidora (BR), está modernizando o sistema de contratação de transportadoras com a seleção de empresas baseada em critérios técnicos e capacidade financeira

54

FROTA

Números do Denatran indicam que 1,8 milhão de caminhões circulam no País, dos quais 28% estão concentrados no estado de São Paulo, seguido por Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul

56

INFRA-ESTRUTURA

Enquanto se aguarda a recuperação de 25% das estradas federais, conforme promessa feita pelo governo, a lentidão de investimentos na infra-estrutura continua a afetar a competitividade das empresas

59

MONTADORAS

Os avanços e recuos na disputa de mercado mostram os esforços dos fabricantes de caminhões em estender seus tentáculos ao maior número de faixas de mercado para aumentar o faturamento

64

IMPLEMENTOS

Fabricantes de reboques, semi-reboques, caçambas, terceiros-eixos, bitrens e rodotrens comemoram a produção de 27 mil componentes em 2003, 17% a mais que o total computado no ano anterior

100

INDÚSTRIA FERROVIÁRIA

Repleta de boas perspectivas de negócios, a indústria de vagões fez em 2003 investimentos significativos para se adequar à demanda anunciada de 14 mil vagões, nos próximos três anos

112

PNEUS

Prestes a se instalar na Bahia, a Continental passará a competir a partir de 2006 com a norte-americana Goodyear, a italiana Pirelli, a japonesa Bridgestone/Firestone e a francesa Michelin

118

GUIAS

CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS _____	62
FABRICANTES DE IMPLEMENTOS _____	106
OPERADORES LOGÍSTICOS _____	120
TRANSPORTADORAS _____	127
FORNECEDORES _____	158
ENTIDADES _____	182

MONTADORAS

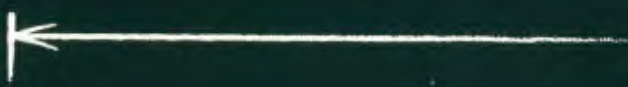
AGRALE _____	68
DAIMLERCHRYSLER _____	69
FIAT _____	72
FORD _____	74
IVECO _____	78
PEUGEOT-CITROËN _____	80
RENAULT _____	81
SCANIA _____	82
VOLKSWAGEN _____	84
VOLVO _____	87

FICHAS TÉCNICAS

89



Disq Ferc 0800 703 3E73



Ford Caminhões. O melhor

Mais serviços, mais qualidade, mais endereços: nossa rede não pára de crescer.

Distribuidores localizados em todo o país
com profissionais especializados e treinados
para cuidar do seu caminhão.



Em qualquer um dos 120 Distribuidores Ford Caminhões você encontra sempre uma equipe de profissionais bem treinada e especializada em caminhões, um atendimento rápido e eficiente e toda a agilidade na entrega de peças para você não parar nunca com o seu trabalho. Além disso, nossa rede continua crescendo: já são 65 Distribuidores exclusivos de caminhões e, a cada ano, novos Distribuidores são abertos para você encontrar sempre um por perto. Esse é o nosso compromisso com nossos clientes: oferecer sempre o melhor negócio em transportes, em caminhões, em serviços, em peças e em atendimento.

Caminhões



O melhor negócio em transportes

www.caminhoes.ford.com.br

negócio de ponta a ponta.



Pressão para busca de soluções

O setor de transportes nunca foi objeto de tanto debate: embarcadores, operadores e entidades exigem e propõem saídas para se eliminarem gargalos de infra-estrutura que travam a operação



Foto: Cesar Ferrar

Fila de espera para descarregar no porto: problema que se agrava no setor e emperra as exportações

Nunca se falou tanto em transporte e infra-estrutura de transporte como agora. As referências não são boas, já que as condições emperram os meios de transporte, permitem o chamado nó logístico e comprometem os custos e a competitividade do País.

Mesmo com graves problemas de estrutura, os modos de transportes – sejam rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo ou mesmo fluvial – vêm operando “milagres” operacionais.

A privatização de rodovias, portos e ferrovias “tirou leite de pedra”, ou seja, trouxe sobrevida, oxigenou os meios de transporte que dependem de estradas, terminais e trilhos.

Nos portos, por exemplo, a eficiência dos operadores privados impediu um colapso ainda maior. Nos trilhos, a privatização agregou a ciência da logística na maioria das doze ferrovias e o trem de carga, ainda que extremamente carente de recursos à sua volta, conseguiu apa-

gar os traços de velho, sujo e lento.

É fato, também, que apesar do pedágio – reajustado sob indicadores fora da realidade nacional – as rodovias entregues às concessionárias são referências de eficiência.

As reportagens que se seguem sobre os modos de transporte, em geral, condenam a infra-estrutura, propõem investimentos, mas absolvem – ou, por outra – louvam os operadores.

Alem do advento da logística, ou-

tro componente que adiou o entrave operacional foi o baixo crescimento da economia brasileira. A situação pode parecer bem-vinda, mas o patinar do PIB certamente é um desastre para País, que, em contrapartida, assiste à expansão das taxas de desemprego, criminalidade e outras mazelas decorrentes.

BOCA NO MUNDO – O Brasil, que já investiu 1,8% do PIB em infra-estrutura de transportes nas décadas de 1960 e 1970, passou a investir 0,2% nos últimos anos e mísero 0,1% ano passado.

Há, na verdade, alguns nós a serem desatados. Ferrovias e portos passaram para as mãos da iniciativa privada. O governo delegou a operação, mas não os investimentos, que, alegam os concessionários, é tarefa inalienável do poder público.

Os problemas decorrentes da falta de investimentos se avolumam. Mesmo com sucessivos recordes de movimentação, o Porto de Santos, no litoral de São Paulo, tem uma deficiência incrível de acessos para suportar a presença diária de cinco mil caminhões e 480 vagões. O presidente da Associação Brasileira da Infra-Estrutura de Base (Abdib), José Augusto Marques, diz que, com maior ou menor intensidade, os 46 portos sofrem com problemas de acesso. A exemplo de Santos, os terminais de maior porte apresentam drama proporcional à sua demanda. Marques destaca que 85% de toda exportação brasileira é escoada por 13 dos 46 terminais.

Para desemperrar a inércia, destravar a falta de investimentos em infra-estrutura, os operadores de transportes têm saído a campo soprando o trombone político.

Clésio Andrade, presidente da



Ferrovias e terminais marítimos: privatização deu flexibilidade às atividades

Confederação Nacional de Transporte (CNT), por exemplo, em abril, em Brasília, chamou o governo para a “briga”. Disse que a Cide, a contribuição destinada em parte à infra-estrutura, é desviada desse propósito. E abriu guerra ao colocar os advogados da entidade a serviço dos transportadores que sofrerem prejuízos (físicos ou materiais) em decorrência da histórica deficiência das rodovias.

Momentos de crise, se capitalizados positivamente, podem se transformar em oportunidades. O grito de embarcadores, operadores e entidades para que se dê um jeito na infra-estrutura de transportes, em primeiro lugar, mexe com a letargia do governo. Em paralelo, força o poder público a cutucar “vespeiros”, um deles o Fundo Monetário Internacional (FMI), xerife das contas externas.

Na última reunião da cúpula da organização ITHO (Transportes do Hemisfério Ocidental) no México, em maio de 2003, autoridades ligadas aos transportes expuseram um problema comum. O consenso foi a

dificuldade desses países em investir na infra-estrutura dada a necessidade de terem superávit primário em seus acordos com o Fundo Monetário Internacional.

As autoridades ligadas aos transportes destes países entendem que o contingenciamento de investimentos não deve se estender às obras de manutenção da infra-estrutura até porque isso compromete o crescimento econômico.

O problema da infra-estrutura de transportes, sem dúvida, é profundo, mas não pode ser varrido e ficar oculto sob tapetes. As críticas disparadas para que o País encontre saídas para tais problemas, ao lado do tom político e veemente, foram acompanhadas de algumas soluções que podem ser adotadas já, sem demora. Uma delas partiu da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) no seminário, em Brasília, que comemorou os 150 anos das ferrovias no País. A entidade sugere que o pagamento feito ao governo a título de concessão seja transformado em investimentos. ■

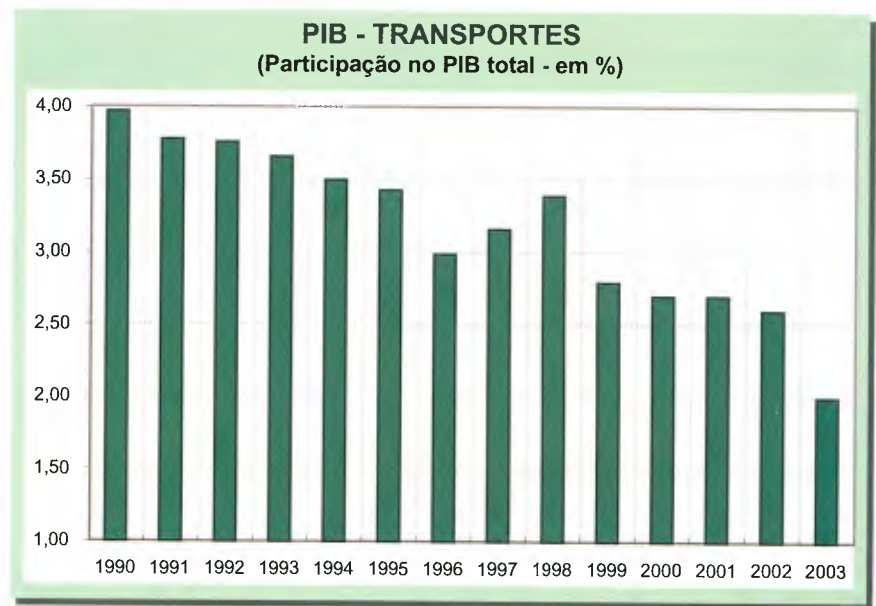
Marcha a ré no PIB do transporte

Pressionada por maior competição e exigência de aumento de produtividade para suprir a nova realidade de mercado, o transporte perde participação no Produto Interno Bruto

O período 1990 a 2003, sem dúvida, foi marcado por grandes transformações econômicas e sociais no Brasil. E essa mudança está refletida nos números do Produto Interno Bruto (PIB).

Nesses anos, dos três setores da economia, apenas um cresceu, a agropecuária, cuja participação subiu de 8,10% do PIB, em 1990, para 10,2% ano passado. A atividade industrial estacionou e os serviços, onde está inserido o transporte, deram uma forte marcha a ré.

A agropecuária cresceu mais de 25%, impulsionada, sem dúvida, pela estupenda reação da safra de grãos que dobrou de 58,71 milhões de toneladas em 1990 para 116,57 milhões em 2003. Isso sem falar na performance da pecuária, negócio que registrou excelente desenvolvimento.



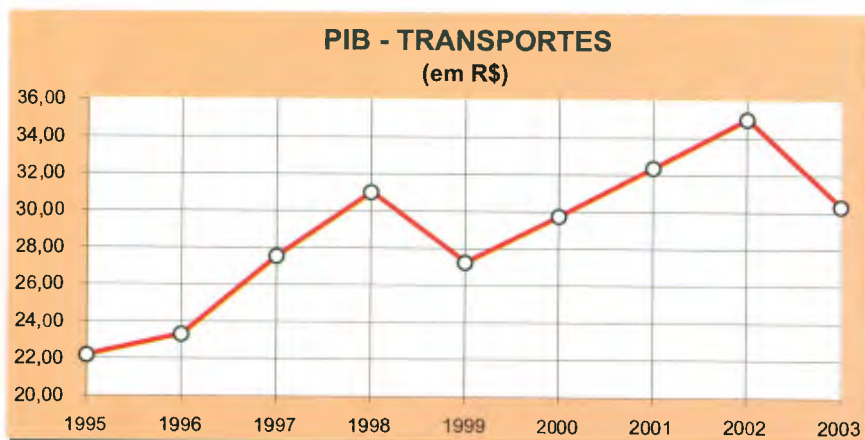
Fonte: IBGE

A atividade de transporte, que em 1990 participava com 3,97% do PIB, caiu para 2% em 2003. Ou seja, o transporte teve sua representatividade reduzida pela metade, uma das maiores quedas proporcionais, só

superada no mesmo período pelas instituições financeiras, que recuaram 58,7%. O comércio também andou para trás.

No setor de serviços, o único segmento que evoluiu foi o de comunicações, cujo PIB, na participação total subiu de 1,38% em 1990 para 2,6% em 2003, alta de 88,4%. A explicação para isso é fácil: no Brasil de 1990 o telefone era artigo de luxo, sujeito a ágio, enquanto a Internet e outras maravilhas da tecnologia de informação praticamente inexistiam.

Outro ramo, na área de serviços, que, se não cresceu, pelo menos não levou grande tombo, foi a administração pública, que se alimenta da



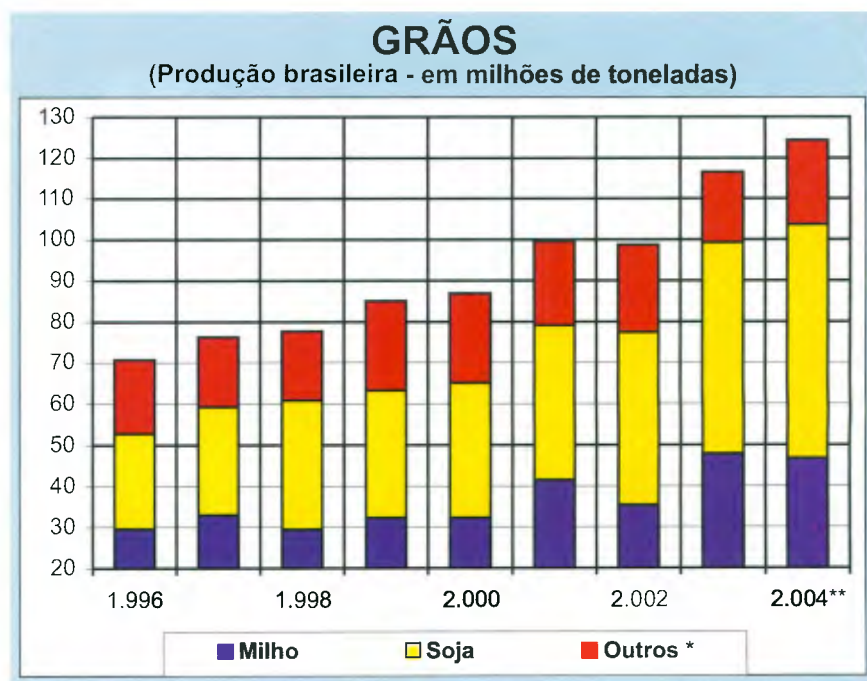
Fonte: IBGE

arrecadação de impostos. Em 1990 esse quesito participava com 18,65% do PIB. Em 2003 sua representatividade foi de 16,3%.

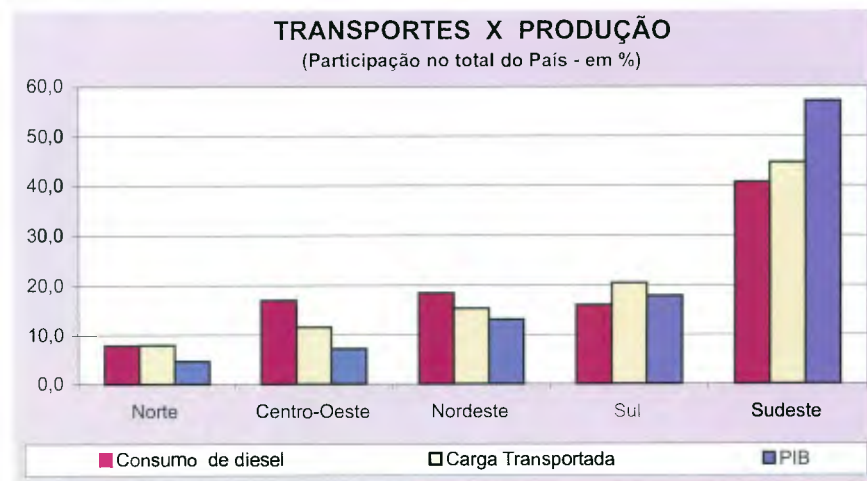
Mas, por que o transporte, especialmente, caiu tanto? Para Roberto Olinto Ramos, gerente de contas nacionais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – cuja sigla é IBGE e responde pelo levantamento do PIB – o transporte, como atividade-meio passou por dois fenômenos da economia. Em primeiro lugar, sofreu uma profunda racionalização. Ou seja, foi forçado a revisar suas práticas para acompanhar as exigências do mercado. Em segundo lugar, ganhou mais competidores à medida que, na retração do País, é uma atividade que, por suas características, costuma ser acessada com maior facilidade principalmente pelos excluídos dos empregos formais. Peruas de lotação, caminhões, pequenas empresas de transporte, enfim, costumam escancarar as portas para recepcionar os excluídos em momentos de crises.

Maior oferta em geral implica menor força de negociação. Em quase todo o país as peruas de lotações passaram a competir com os sistemas regulares de ônibus desde a segunda metade da década de 1990. Atualmente, os pequenos transportadores estão se enquadrando dentro de um regime de regularização.

Na área de cargas, o transporte rodoviário, normalmente muito concorrido – há mais de 90 mil empresas e cerca de 500 mil caminhoneiros – não conta mais com superoferta de cargas. Há pelo menos dois motivos para isso: o setor está mais produtivo, menos ocioso. A inflação recuou drasticamente, provocou o emagrecimento dos estoques



* Inclui algodão, café, arroz, feijão e trigo; ** estimativa de fevereiro
Fonte: IBGE



Fonte: IBGE

e dos chamados “passeios” da carga (no regime especulativo, há o processo de intermediação, ou seja, a mercadoria está mais sujeita a ter mais de um destino, prática que gera maior necessidade de transporte).

É bem provável que em regime inflacionário o transporte seja perdulário – até porque seu preço no produto final da mercadoria costuma ser pequeno diante dos ganhos financeiros. Mas, em regime de contenção de consumo – e de inflação domada – o transporte passa a ser

tratado com mais disciplina. A título de ilustração, o IBGE lembra que em 1997 o Produto Interno do País cresceu 0,13% enquanto o PIB do transporte recuou 3,64%. E, em 1999, para um PIB geral de 0,79%, o de transporte decresceu 1,56%.

É oportuno também lembrar que, se antes, o transporte rodoviário tinha folgada atuação, agora, com a concorrência da ferrovia e da cabotagem, ambas privatizadas, precisa ser mais produtivo enquanto os fretes ficam mais vigiados. ■