



## INDÚSTRIA NACIONAL DEVE SER PROTEGIDA

**Presidente do Simefre, José Martins estima que até 55% dos componentes usados no TAV podem ser fornecidos pelas empresas aqui estabelecidas**

**Panorama da Indústria –** É inegável que o setor ferroviário ressurgiu após o processo de privatização. Nestes últimos onze anos, o crescimento do transporte sobre trilhos já atingiu um patamar compatível com sua importância na matriz do nosso setor de transportes?

**José Martins –** É possível afirmar que o setor ferroviário ressurgiu a partir do momento em que não só esse setor produtivo, mas outros segmentos estratégicos, entre eles o das telecomunicações, passaram a ser geridos pela iniciativa privada. Tanto o transporte de cargas quanto o de passageiros voltaram a cumprir um papel relevante em nossas cidades. Cabe acrescentar que, enquanto o setor ferroviário de cargas foi totalmente privatizado, o setor de passageiros está em sua maior parte sob controle estatal.

**Panorama da Indústria –** Qual deve ser a participação do modal ferroviário na nossa matriz de transportes?

**José Martins –** Compatível com sua importância e com as especificidades de cada região. Cada modal deve cumprir seu papel de maneira que o fluxo de mercadorias e o ir e vir da população sejam contemplados de



## NATIONAL INDUSTRY MUST BE PROTECTED

**President of the Simefre, José Martins estimates that up to 55% of the components used in the high speed train can be manufactured by companies located in Brazil**

**Industry Panorama –** One cannot deny that the railway sector revived after the privatization process. In the last eleven years, has the growth of the railway transportation reached a level compatible with its importance in our transportation sector's grid?

**José Martins –** We can say that the railway sector came back to life at a moment when not only this production sector, but other strategic segments – including telecommunications –, began to be administrated by private companies. Both freight and passenger transportation went back to playing a relevant role in our cities. I must add that while the railway freight sector has been completely privatized, the passenger sector is mostly under the government's control.

**Industry Panorama –** What should be the railway modal's participation in our transportation grid?

**José Martins –** Compatible with its importance and with each region's specificities. Each modal must play its role, so that the flow of products and people can be equally maintained. It is nothing new, however, the fact

maneira adequada. Não é de hoje, aliás, que o Simefre pauta sua atuação à luz dos interesses públicos, quais sejam a melhoria da infraestrutura e da mobilidade urbana. Embora o caminhão e o ônibus sejam ainda responsáveis por uma participação bem maior que o modal ferroviário, é evidente que nas estratégias do governo o transporte ferroviário terá um crescimento percentual no futuro bem maior que o modal rodoviário.

**Panorama da Indústria – Existe hoje no país uma política adequada regida pelo conceito da intermodalidade?**

**José Martins** – Não há dúvida que o governo do presidente Lula vem trabalhando nesse sentido. Os recursos destinados ao setor ferroviário no Programa de Aceleração do Crescimento estão impulsionando a construção de metrô. Além disso, o ambicioso programa de expansão e integração do metropolitano paulista como a malha ferroviária é um exemplo a ser seguido. Destaco também o programa de investimentos que o Metrô Rio passou a fazer com a ampliação do prazo de concessão. Essas iniciativas, que reúnem os governos federal e estaduais e a iniciativa privada, seguramente contribuem também com a disseminação da cultura da inter-modalidade entre a população.

**Panorama da Indústria – Quais são as expectativas da entidade diante dos atuais horizontes e da crise econômica global?**

**José Martins** – A crise econômica mundial atingiu também o Brasil embora com menos profundidade como ocorreu nos Estados Unidos, Zona do Euro e Japão. Já no final do 1º semestre começou-se a esboçar no país sinais claros de recuperação, embora

*that the Simefre bases its actions on the public interest, for the improvement of infrastructure and urban mobility. Even though trucks and buses still account for most of the country's transportation compared to trains, it is clear that the government's strategies will produce a much higher percentage increase in train transportation compared to the roadway modal.*

**Industry Panorama – Is there today in the country an adequate policy ruled by the concept of intermodality?**

**José Martins** – *There is no doubt that president Lula's government has been working in this direction. Resources directed to the railway sector in the Growth Acceleration Program have been pushing the construction of subway lines throughout Brazil. Also, the ambitious subway expansion and integration program in São Paulo's metropolitan area, including the railway network, is an example to be followed. I also point out the investment program of Metro Rio, after the concession term extension. Such initiatives, which bring together the federal and state governments and the private initiative, certainly contribute to spreading the culture of intermodal transportation among the population.*

**Industry Panorama – What are the entity's expectations in face of the current horizons and the global economic crisis?**

**José Martins** – *The worldwide economic crisis has indeed hit Brazil, even though less profoundly than the United States, Europe and Japan. Thus, already in the first half of the year, we could see clear signs of recovery, in spite of slow. The country's macroeconomic fundamentals are healthy and comfortable,*



em velocidade ainda reduzida. Os fundamentos macroeconômicos do país são saudáveis e confortáveis e o 2º semestre mostrará um horizonte menos sombrio e mais animador. Essa retomada lenta do crescimento vem sendo sentida no mundo todo. No que diz respeito à área ferroviária, temos expectativas de que em 2010 o segmento carga melhore sua performance em função da maior demanda por commodities minerais e agrícolas. O segmento passageiro, por outro lado, apresenta perspectivas muito boas quanto à demanda, porém tudo indica que os grandes beneficiados serão os grupos chineses e coreanos, em função dos seus preços com os quais a indústria nacional não tem como competir, principalmente em função da elevada carga tributária que onera a nossa indústria. Veja-se que o pacote total tributário no Brasil eleva-se atualmente a 35,6%, enquanto que na China e Índia talvez não ultrapasse os 20%.

**Panorama da Indústria – O projeto do Trem de Alta Velocidade – TAV, ligando Rio/São Paulo/Campinas – parece ter saído do papel. A indústria nacional está preparada para fazer frente às demandas que surgirão?**

**José Martins** – A indústria ferroviária nacional está perfeitamente capacitada para fornecer um percentual apreciável de componentes, conjuntos e subconjuntos para o TAV. É decisão do governo que o TAV seja montado no país, mediante um contrato de transferência de tecnologia, usando componentes nacionais sempre que os mesmos tenham condições qualitativas e de performance semelhante aos estrangeiros. Estima-se que o percentual de nacionalização possa estar ao redor de 50 a 55%.

*and the second half of the year will bring a brighter and more promising horizon. The slow growth retaking has been felt all around the world. Regarding the railway sector, we expect that in 2010 the freight segment will improve its performance due to a higher demand for mineral and agricultural commodities. The passenger segment, on the other side, offers quite positive perspectives in terms of demand; nevertheless, it seems that the chinese and korean groups will be the most benefitted. They work with prices that make it impossible for the domestic industry to compete, especially due to the huge amount of taxes paid to authorities on the country's production. Note that Brazil's total tax package increases every year and is currently at 35.6%, while in China and India taxes are never higher than 20%.*

***Industry Panorama – The High Speed Rail project – linking the cities of Rio/São Paulo/Campinas – seems to have been put into action. Is the domestic industry prepared to face the demands that will follow?***

*José Martins – The domestic railway industry is perfectly capable of supplying a significant percentage of device sets and components for the High Speed Rail project. It is a governmental decision to implement the High Speed Rail in the country, upon a technology transfer contract, using national components whenever their quality and performance conditions are similar to those produced in foreign countries. We estimate that the nationalization percentage will be close to 50-55%.*

**Panorama da Indústria – O que representa um projeto desta envergadura para o sistema de transporte entre as duas principais cidades brasileiras?**

**José Martins** – O enunciado da pergunta fala por si. As duas grandes metrópoles do país já deviam contar com essa ligação há muitos anos. Afinal de contas, essas duas capitais se completam, na medida em que uma delas, São Paulo, é responsável por boa parte do PIB nacional, e a outra, o Rio de Janeiro, é a capital cultural e a porta de entrada do país.

**“O pacote tributário no Brasil eleva-se a 35,6%, enquanto na Índia e China talvez não ultrapasse os 20%”**

**Panorama da Indústria – Qual será seu impacto sobre a cadeia produtiva e o retorno social que ele trará?**

**José Martins** – Os benefícios de um projeto como esse são incalculáveis. A começar pela disponibilização de uma infraestrutura de transporte rápido que vai não só agilizar os negócios, mas colocar o Brasil ao lado dos países mais desenvolvidos. Além disso, a implantação do Trem de Alta Velocidade vai gerar emprego e encomendas a nosso parque industrial, desde que alguns cuidados sejam tomados para preservar a indústria nacional.

**Panorama da Indústria – Qual deve ser a postura do governo federal neste processo?**

**Industry Panorama – What does a project as huge as this represent to the transportation system of the two main Brazilian cities?**

**José Martins** – The very question speaks for itself. The two largest cities of the country should have been connected like this many years ago. After all, the two capitals complete each other as one of them – São Paulo – is responsible for a major share of Brazil’s GDP, and the other – Rio de Janeiro – is the country’s cultural capital and most famous postcard.

**“Brazil’s total tax package increases every year and is currently at 35.6%, while in China and India taxes are never higher than 20%”**

**Industry Panorama – What will be the impact on the production chain and the social return of it?**

**José Martins** – Benefits of the project are incalculable. Beginning by offering a rapid means of transportation that will not only make businesses more agile, but also place Brazil next to more developed countries. In addition, it will create new jobs and increase the number of purchase orders made to our industrial park. That, of course, as long as measures are taken to protect the national industry.

**Industry Panorama – What should be the federal government’s attitude in this process?**



**José Martins** – Na qualidade de contratante, o governo seguramente irá conduzir o processo de licitação das obras, serviços e fornecimento de maneira a contemplar os interesses da sociedade. Isso pressupõe necessariamente a inclusão de salvaguardas destinadas a garantir a participação dos setores produtivos nacionais. Não podemos ser preteridos por concorrentes estrangeiros que chegam aqui protegidos por isenções e subsídios concedidos em seus países que nos alijam do processo. Entendo que a indústria nacional deve ser protegida e acima de tudo prestigiada e respeitada.

**Panorama da Indústria – O Sr. é a favor de um percentual de nacionalização para garantir a participação da indústria ferroviária nacional?**

**José Martins** – Já comentamos anteriormente e concordamos com os princípios do mundo globalizado e defendemos a ideia de que as atividades produtivas não devem ser cerceadas. A livre iniciativa, no entanto, não deve ser aplicada ao pé da letra quando envolve os chamados serviços essenciais, entre eles os transportes. No caso do Trem de Alta Velocidade, uma reserva de mercado será fundamental, exigindo-se um porcentual de fabricação nacional, como é praticado pelos Estados Unidos, por meio do “Buy American”.

Se a nossa Indústria Ferroviária de Passageiros não contar com um sistema de apoio e proteção dos governos, como ocorre em outros países, a indústria poderá caminhar para um sucateamento quase total como aconteceu nos Estados Unidos.

Existem, além da carga brutal tributária, outras irracionalidades não explicáveis, como é o caso do Imposto de Importação que para trens e vagões é de 14%, ao passo que para automóveis,

***José Martins** – As a contractor, the government will certainly perform the bidding process for the works, services and product supply in such a manner as to meet the interests of society. That necessarily presupposes the inclusion of protective measures to guarantee the participation of national production sectors. We cannot be bypassed by foreign competitors that get here protected by tax exemptions and subsidies granted by their countries of origin, and push us out of the process. I understand that the national industry must be protected.*

***Industry Panorama** – Are you in favor of a nationalization percentage in order to protect the domestic railway industry?*

***José Martins** – We do agree with the principles of a globalized world and defend the idea that production activities should not be hindered. Free initiative, however, should not be applied literally when referring to the so called essential services, among which is transportation. In the case of the High Speed Rail, market protection will be crucial, with a percentage of domestic products being demanded, similarly to what the United States do through their “Buy American” concept.*

*If our passenger rail industry does not count on a mechanism of governmental support and protection, as seen in other countries, it can end up almost completely worn out as occurred in the US.*

*There are, in addition to a brutal amount of taxes, other unexplainable irrationalities, such as a train and wagon import tax of 14% compared to 35%*

ônibus, caminhões e equipamento rodoviário e agrícola é de 35%.

Essa disparidade junto com a carga tributária líquida com o preparo físico e competitividade da nossa indústria ferroviária.

**“O Imposto de importação para trens e vagões é de 14%, ao passo que para automóveis, ônibus, caminhões, equipamentos rodoviários e agrícolas é de 35%”**

**Panorama da Indústria – Eventos como a Copa do Mundo de Futebol e a possível escolha do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos pesaram na alavancagem do projeto do TAV?**

**José Martins** – Grandes eventos, notadamente os esportivos, deixam uma saudável herança para as cidades que os promovem. Não é diferente aqui. A Copa do Mundo de Futebol a ser realizada no Brasil em 2014, por exemplo, está impulsionando os projetos metroferroviários nas capitais que vão abrigar subssedes do torneio. E o Trem de Alta Velocidade Rio/São Paulo/Campinas vai ter o efeito multiplicador de gerar soluções e novos projetos, até porque vamos absorver tecnologia.

O TAV – Rio/São Paulo/Campinas é um marco inicial e que certamente será estendido em futuro próximo para outros centros como Curitiba, Belo Horizonte, Salvador.

O Trem de Alta Velocidade vai ser um divisor de águas e a expressão “antes e depois do TAV” vai contar, no futuro, a história do transporte ferroviário de passageiros. ●

*which is charged for cars, buses, trucks, and road or agricultural equipment.*

*This difference in tax loads kills the strength and competitiveness of our railway industry.*

*“Train and wagon import tax is 14% compared to 35% which is charged for cars, buses, trucks, and road or agricultural equipment”*

**Industry Panorama – Events such as the Fifa World Cup and the possible choice of Rio de Janeiro as host of the Olympic Games have certainly weighted on the decision of proceeding with the High Speed Rail project.**

**José Martins** – Major events, notably sports ones, leave healthy heritage to the cities that promote them. This is not different here. The Fifa World Cup, which is to be held in Brazil in 2014, for example, has been pushing subway and railway projects in the city capitals hosting tournament games. And the High Speed Rail connecting Rio/São Paulo/Campinas will constitute a multiplying factor to generate both solutions and new projects, as – after all – we will absorb technology.

The Rio/São Paulo/Campinas High Speed Rail is an initial milestone that will certainly lead to extensions in the near future to other capitals such as Curitiba, Belo Horizonte, Salvador.

The high speed train will be a turning point and the expression “before and after the high speed train” will tell, in the future, the history of the passenger rail transportation. ●