

## ENTREVISTA INTERVIEW



Cláudio Bernardo  
Guimarães de Moraes,  
Superintendente da Área de  
Operações Indiretas  
do BNDES  
*Superintendent of the  
BNDES Indirect  
Operations Area*

## PROCAMINHONEIRO TEM DEMANDA

Executivo do BNDES vê nos transportadores autônomos o potencial de crescimento do setor de bens de capital

## PROCAMINHONEIRO PROGRAM AROUSES INTEREST

*The BNDES representative says that self-employed transportation professionals can boost the capital goods sector's growth potential*

**Série Estudos Rodoviário – Qual papel o BNDES vem desempenhando – na qualidade de banco público – no enfrentamento da crise econômica global?**

**Cláudio Bernardo** – Graças a um entendimento harmonioso entre o governo federal, seu Ministério da Fazenda e o Banco foi possível criar incentivos que alavancaram a engrenagem de setores como o de bens de capital e, com isso, puxar nossa indústria. Devemos destacar aqui dois aspectos: um deles foi a decisão política do presidente Lula de estimular o consumo interno via desoneração tributária. O outro é a capacidade de formulador de estratégias e hábil negociador demonstrada pelo presidente do BNDES, Luciano Coutinho, com os players envolvidos no processo.

**Série Estudos Rodoviário – Como essas medidas se refletem no segmento de bens de capital?**

**Cláudio Bernardo** – É bom lembrar que as atividades do setor caíram cerca de 30% durante a crise econômica que se abateu sobre a economia mundial. O governo, no entanto, foi muito bem sucedido em sua estratégia de privilegiar o mercado interno e os investimentos em infraestrutura para movimentar a economia. As desonerações, tanto nos segmentos automotivos quanto nos eletrodomésticos, interromperam as demissões e os investimentos e as contratações voltaram. O BNDES, assim, cumpre sua função social e um papel estruturante importante: estimula a oferta para a demanda futura não pressionar os indicadores

**Highway Studies Series – What has been the role of BNDES – in the quality of public bank - in the confrontation of the global economic crisis?**

**Cláudio Bernardo** – Thanks to the consonant understanding among the federal government, the Finance Ministry and the bank, we were able to create incentives which have leveraged sectors, such as that of capital goods, and, so, stimulate the Brazilian industry. At this point, we should stress two aspects: the first one was President Lula's political decision to stimulate domestic consumption through tax relief. The second aspect is the capacity of the BNDES president, Luciano Coutinho, to set up strategies and cleverly negotiate with the players involved in this process.

**Highway Studies Series – How such measures impact on the capital goods segment?**

**Cláudio Bernardo** – We should take into account that the sector's activities dropped some 30% during the economic crisis that hit the global economy. However, the government was quite successful in its strategy to focus on the domestic market and infrastructure investments in order to move the economy. The relief in taxes, both in the automotive and the home appliances sectors, interrupted the layoffs, as the investments and workforce hiring recovered. Thus, the BNDES has achieved its social purpose, as well as an important structuring role, which is to stimulate the supply so that to avoid the pressure on inflation indices by the future demand. This is the way to create a virtuous cycle in our economy.

inflacionários. Este é o caminho para criarmos um ciclo virtuoso em nossa economia.

**Série Estudos Rodoviário – O Sr. diria que em tempos de crise, o estado deve exercer um certo tipo de controle sobre a economia?**

**Cláudio Bernardo** – O estado assumiu seu papel de indutor do desenvolvimento em todos os países que de alguma forma foram atingidos pela crise. Aqui, o governo usou os instrumentos de política econômica corretos. Reduziu os juros, redistribuiu renda via aumento do salário mínimo e programas sociais, manteve o poder aquisitivo das famílias e incentivou o consumo. Não é à toa que os investidores estão de olho em nosso mercado interno.

**Série Estudos Rodoviário – O Sr. arriscaria um prognóstico sobre a manutenção, após o final de 2009, das desonerações que vêm contemplando o setor de bens de capital?**

**Cláudio Bernardo** – Acredito que a medida possa ser mantida no primeiro semestre de 2010, em toda a sua extensão ou em parte dela, como aconteceu com a prorrogação da isenção do IPI até 30 de junho para tratores, máquinas agrícolas e veículos leves de serviço. É bom lembrar que veículos novos como caminhões, ônibus e carretas que entram em circulação substituem equipamentos antigos que consomem mais combustível e poluem mais o ambiente. Além disso, o ministro da Indústria e do Comércio, Miguel Jorge, conhece muito bem o setor de bens de capital.

**Série Estudos Rodoviário – Sabemos que as frotas de veículos em circulação – notadamente os caminhões – têm em média 10 a 20 anos de idade. O Programa Procaminhoneiro, do BNDES, teve um grande impulso recentemente. Fale um pouco sobre essa iniciativa.**

**Cláudio Bernardo** – Existem cerca de 600 a 700 mil pequenos transportadores operando atualmente no país. Este mercado, esquecido há muito tempo e ainda desconhecido, é um segmento ainda virgem com o qual os agentes financeiros devem se preocupar. Estamos recebendo propostas, mas ainda há dificuldades de acesso ao crédito. Uma delas é a pouca qualificação dos caminhoneiros que não sabem como chegar às agências. A outra tem chegado com muita frequência à Ouvidoria do BNDES: os autônomos procuram os bancos e lá não recebem as informações adequadas. Ainda assim, a partir do

**Highway Studies Series – Would you say that, in times of crisis, the state should exert some type of control over the economy?**

**Cláudio Bernardo** – The state took upon itself the role of inductor of the development in all countries which were somehow hit by the crisis. In Brazil, the government applied the appropriate economic policy instruments. It reduced the interest rates; redistributed the income by raising the minimum salary and through social programs; maintained the families' purchasing power and stimulated consumption. It is not by chance that investors are keeping an eye in our domestic market.

**Highway Studies Series – What would you foresee regarding the continuation, after the end of 2009, of the tax relief granted to the capital goods' sector?**

**Cláudio Bernardo** – I believe that the measure can be maintained in the first half of 2010, fully or partially, as seen with the IPI tax exemption which has been extended until June 30 for tractors, other agricultural equipment and light commercial vehicles. We should have in mind that new vehicles, like trucks, buses and trailers which start to circulate, substitute old, fuel-consuming and polluting equipment. Besides, the Industry and Commerce minister, Miguel Jorge, knows the capital goods sector very well.

**Highway Studies Series – We know that the fleet of vehicles in circulation – especially trucks – are from 10 to 20 years old on average. The BNDES's Procaminhoneiro Program has recently gained momentum. Please, discuss this initiative.**

**Cláudio Bernardo** – Currently, there are some 600 to 700 thousand small transportation companies operating in Brazil. This market, which has been left aside for a long time and is still unknown, is an unexplored segment which should receive more attention from financial agents. We are getting proposals, but there are still difficulties in credit access. One of them is the low qualification of truck drivers, who do not know how to reach the financial agents. Another barrier is frequently heard by the BNDES Ombudsman: when contacting the banks, these self-employed workers do not get adequate information. In spite of that, as of the end of July, when the base interest rate was reduced from 13.5% to 4.5% and the payment

**ENTREVISTA** *INTERVIEW*

final do mês de julho, quando os juros foram reduzidos de 13,5% para 4,5% e o prazo de pagamento ampliado de 84 para 96 meses, até o final do mês de agosto, os empréstimos alcançaram R\$ 55 milhões contra média mensal anterior de R\$ 11 milhões.

**Série Estudos Rodoviário – Além das facilidades de crédito, alguma outra providência está sendo tomada para popularizar ainda mais o programa?**

**Cláudio Bernardo** – Está funcionando desde novembro último o Fundo Garantidor de Investimento (FGI), um mecanismo que cobre eventuais prejuízos dos agentes financeiros até 7%. A partir daí, os bancos assumem o risco. É claro que pela própria natureza de suas atividades, o sistema bancário fica um pouco reticente, mas é bom lembrar duas coisas: os bancos podem ressegurar até 80% de seus prejuízos e no Finame, por exemplo, a inadimplência não passou de 1,5% no pior momento da crise econômica. O BNDES também está disposto a incluir no financiamento, que já contempla a parcela do seguro, a formulação, em possível parceria com a indústria, de um programa voltado para a formação do caminhoneiro. Já lançamos uma cartilha para ensinar o autônomo a buscar crédito para trocar seu caminhão velho e a ideia agora é prepará-lo para operar um equipamento novo e avançado do ponto de vista tecnológico.

**Série Estudos Rodoviário – Quais são as expectativas do BNDES, então, quanto à condução do Procaminhoneiro?**

**Cláudio Bernardo** – O Procaminhoneiro reúne todas as condições necessárias para dar certo. A começar pelas previsões de crescimento do PIB feitas pelos agentes financeiros para o biênio 2010/2011. A vontade política do presidente Lula e a demanda que também vem respondendo positivamente. Outro dado é muito importante nessa equação: como na atividade transporte o gasto com combustível representa 60% do frete, o caminhão novo, gastando menos, reduz o custo do transportador em 35%. Assim, os benefícios do programa são muito maiores do que a simples compra de um caminhão novo. Toda a indústria no entorno do caminhão é beneficiada, a cadeia produtiva é favorecida, a poluição diminui e as condições de vida do caminhoneiro melhoram. Reunimos num só programa, dessa forma, os elementos necessários à formulação de uma política pública pautada à luz dos princípios socioambientais. Não tenho dúvida. O potencial de crescimento do setor de bens de capital está no mercado do transportador autônomo. ●

*term was increased from 84 to 96 months, until late August, loans totaled R\$55 million against a previous monthly average of R\$11 million.*

**Highway Studies Series – Aside from credit facilities, is any other measure being taken to make the program even more popular?**

**Cláudio Bernardo** – *The Investment Guarantor Fund (FGI), a mechanism that covers up to 7% of the losses eventually registered by the financial agents, is being carried out since last November. From then on, the banks take all the risks. Of course that, due to the nature of its activities, the bank system has some reserves about it, but we should bear in mind two factors: the banks are able to reinsure up to 80% of their losses, and, regarding the Finame program, for example, delinquency did not exceed 1.5% during the worst period of the economic crisis. The BNDES also intends to include in the financings - which already foresee insurance -, the formulation of a program aiming at qualifying truck drivers, possibly in partnership with the industry. We have already launched a textbook aiming at teaching these self-employed professionals how to search for credit in order to substitute their old trucks. Now, the idea is to prepare them to operate new and technologically advanced equipment.*

**Highway Studies Series – So, what are BNDE's expectations regarding the developments of the Procaminhoneiro program?**

**Cláudio Bernardo** – *The Procaminhoneiro puts together all the conditions needed for its success, starting with the GDP growth forecasts disclosed by the financial agents for the two-year period from 2010 to 2011. Another factor is President Lula's political will, as well as the demand, which has also been giving positive signs. Another point is very important in this equation: Since fuel expenses account for 60% of freight costs in transportation activities, new trucks, which allow savings, reduce costs by 35%. Thus, the program's benefits are far beyond the simple purchase of a new truck. The whole truck industry is favored, as well as the production chain, as pollution diminishes and truck drivers' life conditions improve. So, we put together, in one single program, the elements needed for a public policy guided by social-environmental principles. I have no doubt. The capital goods sector's growth potential is in the market of self-employed truck drivers. ●*