



**Entrevista exclusiva concedida por escrito pelo Presidente da República,
Luiz Inácio Lula da Silva, ao Jornal Tribuna de Santos**

Publicada em janeiro de 2005

Jornalista: Apesar de diversos anúncios, o Governo limitou seus investimentos em portos a ações emergenciais, como a implementação de medidas de segurança. Quando a União começará a investir nos portos? E no Porto de Santos?

Presidente: Em primeiro lugar, é preciso lembrar que a última década foi marcada por investimentos modestos nos portos brasileiros. E que esse quadro começou a ser revertido pelo nosso governo em 2004, com a criação da Agenda Portos. Mais do que traçar uma estratégia de curto prazo para melhorar a operação dos portos mais importantes para a atividade econômica nacional, esse esforço interministerial apontou as diretrizes de uma política de investimentos para o curto, médio e longo prazos, a fim de tornar as instalações portuárias brasileiras mais eficientes e competitivas. Em 2004, a Agenda Portos destinou R\$ 57 milhões para os dez portos mais importantes ao fluxo das exportações e ao escoamento da produção nacional. Santos foi incluído neste esforço, e também recebeu atenção. Os anos de 2005 e 2006 serão marcados por uma injeção mais vigorosa de recursos. Somente este ano, já reservamos R\$ 404 milhões no Orçamento da União para melhorar os portos brasileiros.

Jornalista: Quais as principais dificuldades que o Governo enfrenta para investir no setor portuário?



Presidente: Até este ano, a dificuldade foi financeira. Quando assumimos o governo encontramos uma situação de quase abandono dos portos, assim como dos outros modais de transporte. Como eu disse, nos últimos dez anos, a infra-estrutura de transporte foi relegada a segundo plano e deixou de receber os recursos que merecia. Agora, é preciso correr atrás do prejuízo. Há muito trabalho a fazer. Mas com as contas arrumadas, inflação sob controle e a retomada vigorosa do crescimento econômico que vimos em 2004, tenho certeza de que vamos recuperar o tempo perdido.

Jornalista: Obras no Porto de Santos têm despertado o interesse de investidores internacionais, como chineses e japoneses. Como o Porto de Santos é visto por empresários estrangeiros? Qual o interesse nele?

Presidente: O interesse é grande. Tanto o governo brasileiro quanto os investidores estrangeiros têm plena consciência de que o Porto de Santos é o maior da América do Sul e tem importância decisiva para a atividade econômica brasileira e o comércio do Brasil com outros países do mundo. Além do seu tamanho, outro atributo muito valorizado no Porto de Santos é sua proximidade com o maior pólo industrial do país. Há uma forte expectativa de que suas operações possam crescer se forem feitos investimentos na incorporação de novas áreas, na melhoria dos acessos – como as avenidas perimetrais – e na tecnologia de informação, como o governo já vem fazendo.

Jornalista: Como o Senhor analisa a situação do sistema portuário nacional hoje? E o Porto de Santos?

Presidente: Eu estou certo de que a retomada do crescimento da economia brasileira e a ampliação das relações comerciais do Brasil com o mundo impõem ao País um novo desafio logístico. A necessidade de maior eficiência e



custos mais competitivos abrem um novo espaço para o sistema portuário, que pode se transformar em uma alternativa ainda mais atraente para o trânsito de mercadorias. Os portos brasileiros enfrentam, hoje, problemas decorrentes do avanço tecnológico e da expansão comercial, que ampliaram o volume de rotas e destinos e levaram ao uso de embarcações cada vez maiores. E o fato é que os principais portos brasileiros foram criados num período em que a demanda era mais modesta e ainda não se previa tal conexão global entre as economias. Em fevereiro de 1993, a promulgação da Lei 8.630 provocou uma mudança radical no perfil dos portos brasileiros, com a transferência das operações portuárias – até então monopólio do Estado – para o setor privado. Acontece que outras transformações necessárias não foram implementadas, como investimentos em novas tecnologias e na capacitação dos trabalhadores e administradores para esta nova realidade. Este é um dos maiores obstáculos encontrados para que os portos brasileiros respondam às necessidades geradas pelo aumento das exportações. Há portos que exigem maior volume de investimentos por parte do governo, por serem estratégicos para o desenvolvimento econômico sustentado. Outros, com potencial de crescimento futuro, podem ser atendidos por meio de parcerias da União com os poderes estaduais e o setor privado. Todas estas preocupações têm por objetivo garantir a eficiência logística e competitividade no cenário internacional – fundamentais para o longo ciclo de crescimento sustentado em que desejamos colocar o Brasil.

Jornalista: Qual o impacto que o Sr. prevê das PPP para alavancar investimentos nos portos brasileiros? E em Santos?

Presidente: A nossa expectativa é que a aprovação das parcerias público-privadas abra uma nova perspectiva para os investimentos em infra-estrutura a médio e longo prazo. Na nossa avaliação, os modais ferroviário e portuário



serão os principais beneficiários dessas parcerias, pelo seu caráter estratégico e pelo perfil do investimento que exigem, sempre de grande monta. O governo brasileiro já experimenta um instrumento similar, garantido pela Lei 8630/93, que regula o arrendamento de áreas e contratos operacionais com empresas privadas para movimentarem cargas dentro das áreas dos portos. Vamos apostar no aumento dessas parcerias.

Jornalista: Quais os planos do Governo para o Porto de Santos?

Presidente: A minha orientação – e foi por isso que criamos a Agenda Portos – é eliminar os gargalos das instalações portuárias. Nesse sentido, Santos é prioridade. O governo também trabalha em uma questão fundamental que é a dragagem. Nós entendemos que é necessário criar e implantar um programa permanente de dragagem para os portos, principalmente o de Santos, para garantir a circulação de embarcações de trânsito oceânico e tornar as instalações portuárias menos custosas e mais competitivas. Esta é um objetivo a ser perseguido ao longo de 2005. Medidas fixadas pela Agenda Portos já estão em execução para melhorar a operação do porto. Como eu disse, também daremos atenção especial à construção das avenidas perimetrais, com a implantação de áreas de apoio logístico, como estacionamentos de caminhões. As perimetrais sairão do papel – assim como outras obras estratégicas para o País que ficaram paradas nos últimos anos. Também queremos melhorar os aspectos gerenciais, por intermédio da implementação de redes de informática que disponibilizem aos usuários todas as informações para agilizar os procedimentos. Outra medida importante é a concentração do poder público em um só prédio, o que certamente vai reduzir os custos portuários.



Jornalista: Uma das obras cuja execução deve ser feita por meio das parcerias público-privadas será as avenidas perimetrais. Qual será a estratégia do governo para atrair os empresários?

Presidente: Convencimento. O argumento mais importante, sem dúvida, é o retorno garantido ao investimento em um porto com as características e a importância do porto de Santos. Quem investir não vai se arrepender.

Jornalista: As avenidas perimetrais são as obras que o Sr. mais tem destacado em relação ao Porto de Santos. Por que tanta demora em iniciar o empreendimento, que o Sr. vem anunciando desde sua posse, há dois anos?

Presidente: O atraso para iniciar a execução das avenidas perimetrais decorre do próprio conjunto da obra, que exige diversas etapas, com intervenções diferenciadas –viadutos, túneis, rebaixamentos, alargamento de avenidas etc – que demandam previamente tanto uma análise de custos minuciosa quanto a licença ambiental. Além disso, é preciso observar recomendações do Tribunal de Contas da União para garantir que, iniciada, a obra não sofra solução de continuidade.

Jornalista: Lideranças políticas, como o presidente nacional do PL, o deputado federal Valdemar Costa Neto (que já trabalhou como diretor da Codesp, a estatal que administra o Porto de Santos), defendem que as PPP não vão facilitar empreendimentos em portos, pois estas obras seriam bem mais caras e demoradas. Costa Neto chegou a sugerir um PPP específico para portos. Qual sua opinião?

Presidente: Algumas obras portuárias realmente são demoradas e de alto custo. É preciso tempo e dinheiro para mexer com infra-estrutura. Mas é bom



lembrar que vivemos hoje um ambiente econômico e institucional estável. Os atuais contratos de arrendamento dos portos, por exemplo, podem ser feitos por até 50 anos, permitindo aos seus titulares um planejamento mais apurado da recuperação dos investimentos. No caso das PPPs, o mais importante neste momento é implementar o maior número possível de bons projetos, sempre ao abrigo da lei. Ao longo do tempo e com a experiência, identificaremos eventuais ajustes que se façam necessários.

Jornalista: Muitos empresários criticam o rigor da legislação ambiental, que dificulta e atrasa a realização de empreendimentos. Somente para a retomada da dragagem do porto (suspensa durante dois anos), foi necessário quase um ano de debates. O projeto de instalação do terminal do Grupo Coimex em Santos levou dois anos sendo estudado na Secretaria Estadual de Meio Ambiente e quando ia ser liberado, o Ibama decidiu que era ele que deveria avaliar o processo. Como resultado, mais um ano de atraso na implantação do projeto. O Terminal de Veículos de Santos, que começa este ano a escoar a produção da Volkswagen, teve de aguardar quase seis meses para receber a licença ambiental para a sua construção. Há um rigor demasiado em relação às leis ambientais? Por que tanta demora? Como conciliar o desenvolvimento do País com o respeito ao Meio Ambiente?

Presidente: A legislação ambiental no Brasil é nova e, por isso, tanto os órgãos públicos quanto a sociedade ainda discutem cada ato, cada regra, como se elas constituíssem empecilhos. Na minha opinião, o respeito ao meio ambiente não é um fator impeditivo ao desenvolvimento do País e à realização de obras. É, antes, um fator indispensável ao desenvolvimento sustentável do País e um compromisso com as gerações futuras. O segredo é discutir, dentro do governo, saídas que garantam a execução de obras sem ferir a legislação – como fizeram, por exemplo, o Ministério dos Transportes e o Ministério do Meio



Ambiente para destravar as obras de recuperação de rodovias. Não tem segredo. A lei deve ser respeitada e bem compreendida para que sua eficácia seja maior. Tenho determinado ao Ministério do Meio Ambiente uma estreita colaboração com os outros órgãos de governo para que os projetos importantes possam ser executados com agilidade e responsabilidade. Isso já está acontecendo e os resultados se tornarão a cada dia mais aparentes.

Jornalista: Com o crescente aumento das exportações e, este ano, a retomada das importações, como o Governo se prepara para evitar um apagão portuário (a sobrecarga dos portos, que não teriam condições de escoar a produção nacional)?

Presidente: Não trabalhamos com esta possibilidade. Isso porque, no ano passado, fizemos um trabalho exaustivo e profundo de avaliação das instalações portuárias exatamente para evitar uma crise logística. A Agenda Portos reuniu todos os Ministérios e órgãos de governo envolvidos com o sistema. Foi feita uma radiografia séria dos problemas e definida uma estratégia de ação em várias etapas. A primeira delas expira em abril e a nossa expectativa é que os gargalos no escoamento da produção sejam reduzidos. Além de obras para melhorar o acesso rodoferroviário, o governo trabalha para reduzir os custos portuários, agilizar a liberação das cargas e eliminar os gargalos físicos e administrativos que comprometem o funcionamento dos portos brasileiros.

Jornalista: Quais os planos do Governo para os portos nos próximos dois anos?

Presidente: Para os próximos dois anos o plano é avançar na implementação de medidas modernizadoras e manter um bom fluxo de investimentos para



recuperar os nossos portos. É preciso, reafirmo, um novo plano de dragagem, de caráter permanente e preventivo, reformas e acessos rododiferroviários, além do estímulo ao uso das hidrovias como alternativas de redução dos custos nos transportes.

Jornalista: Um dos principais projetos para melhorar o acesso ao Porto de Santos (reduzindo os custos da operação) é o anel rodoviário de São Paulo, uma obra que seria realizada em parceria da União com o Estado e o Município. Entretanto, o empreendimento tem sido realizado somente pelo Governo Estadual. Quais os planos da União para o Rodoanel? Haverá alguma ajuda para o empreendimento? Há alguma estratégia para concluir a obra?

Presidente: Não tenho dúvidas quanto à importância deste projeto para racionalizar o fluxo do transporte rodoviário em São Paulo. E o governo federal tem dado o apoio possível ao governo do estado.

Jornalista: Diversos empresários do setor, inclusive representações locais do Ciesp e da Fiesp, criticam o excesso de burocracia para o comércio exterior. No Porto de Santos, que concentra quase um terço das exportações e importações, eles reclamam da ausência de um representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Quais os planos do Governo para resolver esses problemas?

Presidente: Este é um problema que foi identificado pela Agenda Portos e já determinamos medidas para enfrentá-lo. De um lado, como mencionei, todas as instalações portuárias vão ter um prédio onde ficará concentrado o poder público, com todos os seus representantes. Uma espécie de centro administrativo do governo federal. Também vamos fazer investimentos em tecnologia de informação e informatização para agilizar os processos.



Jornalista: Autoridades municipais e estaduais defendem a regionalização do Porto de Santos. Segundo o ministro-chefe da Casa Civil, José Dirceu, essa proposta só seria debatida após o Governo Federal realizar as obras previstas para o porto, que até agora não ocorreram. Durante o Governo Fernando Henrique Cardoso, vereadores, deputados estaduais e federais e autoridades do PT sempre defenderam a regionalização do porto. O Sr. é a favor da regionalização? Quando ela deve ocorrer? É cabível regionalizar um porto com tal impacto na economia nacional?

Presidente: A regionalização de um porto deve estar condicionada aos limites e vocação deste instrumento. As obras de modernização do Porto de Santos são fundamentais para a definição de sua natureza nos próximos anos. Esse assunto começou a ser discutido entre o governo federal e o governo do estado de São Paulo, mas ainda a decisão ainda precisa amadurecer.