

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS

CICLO DE PALESTRAS

TRANSPORTES

PAULO SÉRGIO PASSOS

BRASÍLIA
2010

CICLO DE PALESTRAS

TRANSPORTES

PAULO SÉRGIO PASSOS



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS
MINISTRO SAMUEL PINHEIRO GUIMARÃES

Presidência da República
Secretaria de Assuntos Estratégicos
Esplanada dos Ministérios, Bl. O – 7º, 8º e 9º andares
70052-900 Brasília, DF
Telefone: (61) 3411.4617
Site: www.sae.gov.br

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE ASSUNTOS ESTRATÉGICOS

CICLO DE PALESTRAS

TRANSPORTES

PAULO SÉRGIO PASSOS

PALESTRA PROFERIDA EM 29/4/2010



BRASÍLIA, 2010

Degração:
FJ Produções

Projeto Gráfico e Diagramação:
Rafael W. Braga
Bruno Schürmann

Revisão:
Luis Violin

Edição:
Adrienne Moura e Gabriela Campos

Coordenação:
Walter Sotomayor

FICHA CATALOGRÁFICA

C568

Passos, Paulo Sérgio
Ciclo de palestras: Transportes/Paulo Sérgio Passos. Brasília:
Presidência da República, Secretaria de Assuntos Estratégicos - SAE,
2010.

52 p.

1. Políticas Públicas 2. Transportes – Brasil. I Presidência da
República, Secretaria de Assuntos Estratégicos. II. Paulo Sérgio Passos

CDD - 350



CICLO·DE·S
PALESTRAS
SAE

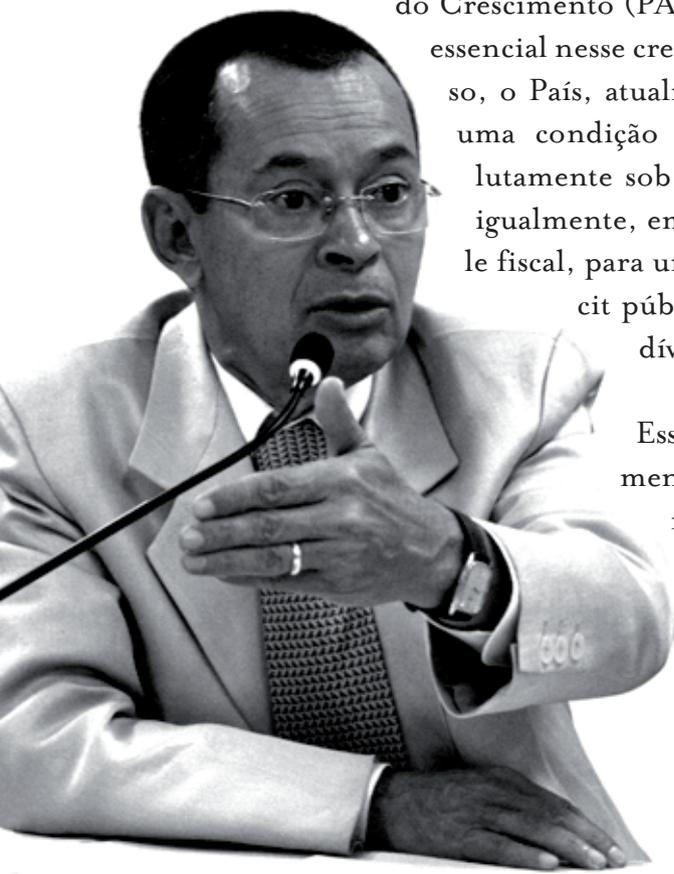
PAULO SÉRGIO PASSOS

- 1950 *Nasce em 13 de dezembro, em Muritiba, na Bahia*
- 1972 *Bacharel em Ciências Econômicas pela Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia*
- 1973 *Assessor e coordenador da Coordenadoria de Acompanhamento e Avaliação do Ministério dos Transportes*
- 1980 *Assessor e coordenador da Coordenadoria de Programação Orçamentária do Ministério dos Transportes*
- 1986 *Secretário de Programação Financeira e Orçamento do Ministério dos Transportes*
- 1990 *Assessor do Gabinete do secretário Nacional de Transportes da Secretaria Nacional de Transportes do Ministério de Infraestrutura*
- 1991 *Coordenador-geral de Transportes Rodoviários da Secretaria Nacional de Transportes do Ministério de Infraestrutura*
- 1992 *Secretário de Administração Geral do Ministério do Bem-Estar Social*
- 1993 *Secretário de Orçamento Federal adjunto do MPOG*
- 1994 *Assessor Parlamentar da Câmara dos Deputados*
- 1995 *Secretário de Orçamento Federal adjunto do MPOG*
- 2001 *Secretário-executivo do Ministério dos Transportes*
- 2003 *Secretário de Desenvolvimento do Ministério dos Transportes*
- 2003 *Secretário de Gestão dos Programas de Transportes do Ministério dos Transportes*
- 2004 *Secretário-executivo do Ministério dos Transportes*
- 2006 *Ministro dos Transportes*
- 2007 *Secretário-executivo do Ministério dos Transportes*
- 2010 *Ministro dos Transportes*

PALESTRA DO MINISTRO
PAULO SÉRGIO PASSOS

O Brasil criou condições para se desenvolver e crescer nos últimos anos e também para atravessar a crise internacional, que teve seu efeito mais agudo no início de 2009. Nesse contexto, o crescimento da demanda foi um estímulo ao desenvolvimento e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) teve importância essencial nesse crescimento. Além disso, o País, atualmente, convive com uma condição inflacionária absolutamente sob controle. Caminha igualmente, em termos de controle fiscal, para uma redução do déficit público, assim como da dívida pública federal.

Esse conjunto de elementos coloca desafios imensos e positivos para o País na medida em que se associam às expectativas de cres-



cimento. Mas, se, por um lado, temos motivos para olhar com bons olhos o quadro que o País vive hoje, por outro é preciso voltar um pouco ao passado para compreender a realidade vivida no que diz respeito à infraestrutura de transportes.

Vivemos um longo período de baixo nível de investimentos em infraestrutura, o que acabou produzindo efeitos nefastos que se abateram fortemente sobre o setor. Observamos primeiro a baixa capacidade de resposta em relação às demandas da sociedade e, segundo, o desestímulo às atividades de planejamento, o que ocasionou uma desarticulação do ponto de vista institucional.

Tivemos duas décadas perdidas em termos de infraestrutura e, recentemente, começamos a observar uma mudança no perfil da curva de investimento, fazendo que o País se reencontre com o que seria razoável e compatível com a sua dimensão, com as suas necessidades e com os investimentos necessários em relação à infraestrutura.

Os problemas que mencionei são investimentos incompatíveis com as necessidades; padrões deficientes de planejamento, coordenação e gestão; infraestrutura rodoviária degradada, capacidade instalada descompassada em relação às necessidades do País; e grande número de gargalos operacionais, que se foram agravando ao longo do tempo. Além disso, temos baixo nível de utilização da navegação de cabotagem, do transporte por hidrovias nos

rios brasileiros e também deficiente definição e implementação de marcos regulatórios.

A matriz de cargas no Brasil ainda revela alto nível de distorção. Qual é esse nível de distorção? É o fato de concentrarmos cerca de 60% do nosso transporte em rodovias. Quando comparamos o transporte do Brasil com o de países como a Rússia, a China, os Estados Unidos, o Canadá, que têm grandes extensões territoriais, de porte considerável no plano agrícola e industrial, percebemos que esses países têm percentual de utilização das outras modalidades de transporte nitidamente distinto do que hoje se verifica no Brasil.

A criação de quadro mais favorável de ampliação das possibilidades de investimentos públicos com base na estabilidade econômica e, evidentemente, o crescente interesse da iniciativa privada nos assuntos e temas relacionados a transportes levaram-nos à constatação da necessidade de organizar um instrumento abrangente, que pudesse funcionar como orientador das ações, das políticas e dos programas que poderiam ser desenvolvidos, para dar resposta a esse quadro adverso.

Afastei-me um tempo da área de transportes e, quando retornei, para minha surpresa, não havia, no Ministério dos Transportes, nenhum plano de caráter plurianual. Não um plano impositivo – não é essa a preocupação –, e, sim, um plano indicativo, organizado, estruturado, e

isso é absolutamente estranho, quando se fala de um setor em que, de maneira geral, os investimentos são muito pesados e se desdobram por vários anos até que possam maturar. Esses investimentos quase sempre têm alguma conectividade e, portanto, seria necessário que houvesse um plano.

Essa foi uma área sempre marcada pela realização de estudos de natureza microrregional, mesorregional, setorial, estudos por produto. Tudo isso se foi colocando ao largo, o que nos obrigou naturalmente ao desenvolvimento de um plano, como o Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT), que é indicativo, com visão federativa, com a preocupação de não se apresentar como instrumento de governo, mas para servir ao Estado brasileiro. Um plano que tivesse a característica da perenidade, ou seja, que permitisse a atualização da sua base macroeconômica, como também a atualização do portfólio de projetos por ele apontados, descartando os investimentos concluídos e resolvidos e incorporando novas demandas da sociedade.

Foi exatamente com esse espírito que foi desenvolvido esse plano, com visão muito clara e muito forte em relação ao futuro, para trabalhar de maneira muito bem sustentada em relação aos objetivos, para mudar esse perfil e a matriz de transportes no Brasil. Esse foi um instrumento de organização estratégica para o Ministério, que tem a visão dos transportes como elemento indutor do desenvolvimento. A pretensão e o objetivo de longo

prazo permeiam toda a avaliação e todos os estudos do plano de mudança da matriz, que estabeleceram como prioridade a elevação gradual dos investimentos federais para poder chegar, pelo menos, até o horizonte de 2023, a 1% do PIB.

É preciso dizer que, em outros países do mundo, esse percentual é maior. Nos períodos mais graves, chegamos a 0,2% do PIB. Isso é inconcebível. Não há país que se desenvolva como nação que não tenha resolvido, de maneira criteriosa, as suas necessidades de infraestrutura, que não tenha organizado as atividades de logística e transportes.

Trabalhamos nos estudos do PNLT examinando a tipologia de produtos, de atividades que lideram o crescimento da produção microrregional do País. Fizemos um mapeamento para identificar as áreas de produção de recursos naturais, as áreas que combinam a produção de recursos naturais com baixa tecnologia, as áreas de alta intensidade tecnológica, as áreas mais concentradas em serviços e as áreas onde há peso muito grande em serviços públicos.

Esse mapeamento, estudado e realizado de forma exaustiva, mostra, por exemplo, a Região Norte com PIB *per capita* menor ou igual a 30% do PIB nacional. Inversamente, há áreas onde o PIB *per capita* é maior que a média do PIB nacional, como a Zona Franca de Manaus, no Amazonas, a região em torno de Carajás e diversas regiões do País. E temos a região Nordeste com, em sua

quase totalidade, PIB *per capita* menor ou igual a 30% da média do PIB nacional.

A Região Sudeste tem característica diferente. A Região Sul tem condição privilegiada. A Região Centro-Oeste também tem condição mais razoável. Além dos estudos de todas essas microrregiões, suas atividades produtivas instaladas, seu potencial, sua tendência e suas aptidões, também tivemos o cuidado de estudar o Brasil, decompondo-o em suas diversas regiões, examinando-o sob o prisma ambiental, os seus biomas, as unidades de conservação e as terras indígenas existentes. Tudo isso para que pudéssemos, ao raciocinarmos em termos de transportes, levar em conta os níveis de impedância, que são maiores ou menores conforme o nível de sensibilidade que possa apresentar cada uma dessas regiões.

Fizemos um mapeamento observando o País, a sua rede viária, o quadro atual da infraestrutura existente e os cenários de crescimento e, com base nele, desenvolvemos um portfólio que envolve 917 projetos nos diversos modais: rodoviário, ferroviário, hidroviário e portuário. Desses projetos, 332 são de rodovias, 96 de ferrovias e 51 de hidrovias. É importante assinalar que esse portfólio alcança R\$ 291 bilhões.

Por conta disso, é possível estimar, de hoje a 2023, o quanto precisaremos investir por ano para levar adiante um programa dessa envergadura. O que há de importante é o fato de a área ferroviária começar a ganhar, clara-

mente, dimensão e expressão compatível com a obrigação – que considero um dever não cumprido – que devíamos ter começado lá atrás.

Em termos da estabilidade do Brasil e da possibilidade de pensar e atuar de forma mais robusta, vigorosa, o Programa de Aceleração do Crescimento foi um primeiro passo, que nos tirou de condição extremamente modesta, com resultados muito pequenos em investimento no período passado, e abriu o horizonte para que pudéssemos trabalhar um elenco de projetos distribuídos por todo o Brasil. Alguns projetos, segundo a própria orientação e os fundamentos do PNLT, tinham por propósito aumentar a eficiência produtiva em áreas consolidadas. É o caso, por exemplo, da duplicação de rodovias em áreas próximas de saturação, como a duplicação da BR-101 no Sul do País, a duplicação da BR-262 em Minas Gerais (Betim e Nova Serrana), que são áreas pujantes e de grande crescimento, que precisam ter suporte em infraestrutura. Do contrário, vamos constranger essas áreas.

Outro propósito é induzir o desenvolvimento em áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral. Vamos tomar como exemplo o Centro-Oeste brasileiro, não é preciso ir muito longe. Há poucos dias, estive em Mato Grosso do Sul para autorizar a continuidade do segmento da BR-359, na altura de Costa Rica, de Alcinópolis. Nessa região, grande produtora de grãos – algodão para exportação, milho – e importante produtora no setor pecuário, estamos devendo uma estrada pavimentada. Não estou fa-

lando do Norte remoto. Exemplos desse tipo se replicam e se reproduzem no Brasil inteiro quando se abre a perspectiva para fazer esses investimentos. Cito o caso da BR-163 (Cuiabá-Santarém), em Mato Grosso e no Pará, e da BR-242, uma grande transversal (entre a BR-158 e a BR-153) que cortará o estado de Mato Grosso. Todos esses investimentos estão sendo levados a cabo hoje, e estavam pendentes, porque o País não tinha recursos.

Uma outra preocupação é a redução das desigualdades regionais em áreas deprimidas: o caso mais exemplar é a BR-135, que sai do Piauí, corta o oeste baiano e vai ao norte de Minas. Essa estrada terá função e papel extraordinários, do ponto de vista dos deslocamentos no sentido norte-sul, mas também será fundamental como elemento indutor de resgate de população que está vivendo em situação absolutamente indesejável. São cidades que não têm ativismo do ponto de vista econômico, mas podem e passarão a tê-lo.

Promover a integração multimodal, isso é pressuposto no sentido de que não se pode pensar em transporte olhando exclusivamente rodovia, ferrovia ou hidrovia. É preciso estimular os pontos de conexão entre os modos de transporte, porque eles podem funcionar sinergicamente, estimulando a atividade produtiva, possibilitando o escoamento de fluxo e estimulando o desenvolvimento sustentável. Não queremos fazer nada que esteja em choque ou em desacordo com os melhores pressupostos ambientais.

Também é importante promover a integração do Brasil com os países vizinhos. Voltamo-nos muito para o Atlântico e nos esquecemos do tamanho do Brasil, do ponto de vista geopolítico. O que o Brasil representa em relação às outras nações que estão à nossa volta? Precisamos ter e traduzir essa percepção de política externa e fazer que isso se faça também na infraestrutura de transporte. E não há elemento melhor para propiciar essa condição que a integração física. É ela que propicia a intensificação das correntes de comércio e a integração de atividades.

No âmbito do PAC, considerando a ampliação dos investimentos, trabalhamos com 95 ações em rodovias, envolvendo pavimentação, duplicação e adequação de capacidade. Fizemos concessões de rodovias à iniciativa privada, que tem a obrigação de fazer investimentos para melhoria e garantir bons padrões operacionais, e trabalhamos com a manutenção rodoviária intensificando os investimentos realizados. Todos os brasileiros, hoje, têm a percepção da melhoria na condição geral das estradas do País, e isso de forma sustentada e contínua. Estamos trabalhando para avançar em termos de contrato de manutenção de longo prazo. Saímos de contratos de dois anos e passamos para os de cinco anos.

Nas ferrovias são 28 ações e nas hidrovias 42. Na área de marinha mercante e na construção naval, houve o financiamento de aproximadamente 400 empreendimentos para construção de embarcações, envolvendo recursos que, hoje, alcançam a faixa de quase R\$ 13 bilhões.

O presidente Lula, quando candidato, fez uma promessa em relação a essa área. O Brasil já foi o segundo produtor de embarcações, uma posição de destaque mundial. Essa indústria passou por crise muito pesada por se amparar em modelo não sustentável. Coube a este governo trabalhar e fazer que o País voltasse a produzir embarcações para apoiar a indústria de petróleo e gás, produzindo navios e embarcações não só no Rio de Janeiro, como também em outras unidades da Federação. Hoje temos uma situação que, em relação a números de empregados, é superior àquela dos melhores momentos que tivemos no passado.

Para dar ideia do que estamos fazendo em termos de PAC, neste ano vamos trabalhar pesado na BR-163 (Cuiabá-Santarém); na Transamazônica; e na BR-156, que começa no Laranjal do Jari, Pará, atravessa o Amapá e termina no Oiapoque, na fronteira com a Guiana Francesa. No Nordeste, a duplicação de toda a BR-101 no território nordestino está sendo objeto da ação do Ministério dos Transportes. Devemos concluir esse trecho neste ano e avançar na duplicação até o entroncamento com a BR-324, próximo a Salvador. Temos investimentos importantes no contorno de Fortaleza e no Rio Grande do Norte, na BR-226. A Via Expressa vai criar condição muito favorável de acessibilidade para o porto de Salvador, localizado dentro da cidade. Essa via vai fazer conexão expressa para veículos ligando-se à BR-324 (Balsas, no Maranhão, até Salvador, na Bahia).

Na Região Sudeste, estamos fazendo a duplicação da BR-262 (Vitória/ES-Corumbá/MS) entre Betim e Nova Serrana, em Minas Gerais. Vamos começar as obras de duplicação, na direção de Vítor Hugo. No PAC 2, está prevista a sua duplicação em todo o território capixaba. Temos o Arco Rodoviário, obra fundamental que está sendo construída sob a responsabilidade do Estado, no Rio de Janeiro. A BR-265 (Muriaé/RJ-São José do Rio Preto/SP) foi iniciada em São Sebastião do Paraíso, Minas Gerais. Temos ainda, na BR-040 (Brasília-Rio de Janeiro), a duplicação Curvelo-Sete Lagoas, em Minas Gerais. No triângulo mineiro, concluímos a duplicação Uberaba-Uberlândia e seguiremos em obras para a duplicação até Araguari.

Na Região Sul, estamos trabalhando no trecho Ventania-Alto do Amparo da BR-153 (Marabá/PA-Aceguá/RS) e na duplicação da BR-101 (Touros/RN-São José do Norte/RS). Concluímos a BR-282, em Santa Catarina, até a fronteira com a Argentina. No trecho Santa Maria-Rosário do Sul da BR-158, há grande número de obras. É um portfólio realmente respeitável de obras.

O trecho entre Aparecida de Goiânia e Itumbiara da BR-153 está concluído e duplicado. Estamos dependendo apenas de algumas obras complementares em torno de cidades importantes. O contorno de Campo Grande, a travessia de Dourados e a travessia de Corumbá estão, em parte, concluídos.

Além disso, estamos trabalhando na concessão de 3.228 quilômetros e na ampliação da manutenção das rodovias. Essa é uma área um pouco mais complicada para se estruturar um bom sistema de controle de peso e de velocidade dos veículos. Fizemos um programa há algum tempo e estamos dando continuidade à melhoria da qualidade da sinalização das rodovias brasileiras, que era péssima. Isso mudou bastante, e é importante destacar que investimentos dessa natureza têm efeito muito significativo na segurança do usuário em circulação, quando trafega de dia, mas principalmente à noite.

Temos também a terceira etapa dos Programas de Concessões de Rodovias Federais. Estamos trabalhando para fazer as licitações. O presidente Lula decidiu fazer a duplicação da BR-381, em Minas Gerais, como obra pública. Retiramos o trecho da BR-101, na Bahia, e vamos trabalhar em território baiano fazendo a duplicação de um pedaço do trecho sul. Além disso, vamos trabalhar na adequação de capacidade no restante da rodovia.

Em relação ao setor ferroviário, é preciso que se reconheça e se dê todo o mérito a este governo e à decisão do presidente, porque essa era uma área abandonada. Transferimos a exploração de ferrovias à iniciativa privada, que foi decisão acertada. Em mais de 20 anos, tínhamos feito 200 quilômetros de ferrovia na Norte-Sul. Na agenda de governo, em transportes ferroviários, temos hoje 5 mil quilômetros de ferrovias. São 1.726 quilômetros de ferrovia na Transnordestina. Hoje as atividades

de construção dessa ferrovia já envolvem mais de seis mil homens trabalhando. No meio do ano, estamos calculando a presença de 12 mil homens trabalhando nessa construção.

Estamos em processo de licitação para o prolongamento da Ferrovia Norte-Sul, de Anápolis/GO até Estrela D'Oeste/SP. São mais de 1.500 quilômetros. Se descontarmos os 200 quilômetros construídos anteriormente ao governo do presidente Lula, são 1.300 quilômetros. Além disso, estamos com a licitação para a construção da ferrovia que, partindo das proximidades da cidade de Ilhéus, vai até Barreiras. São cerca de mil quilômetros. O concessionário, sob o nosso controle e monitoramento, está fazendo o trecho, de 260 quilômetros, que vai do Alto Araguaia até Rondonópolis, no Mato Grosso.

Há uma diferença muito grande no enfoque e na prioridade conferida a esse tipo de transporte. Aí é que está um dos pontos da nossa visão estratégica. Não vamos mudar a matriz de transporte somente com boas palavras e com discurso. Vamos mudar a matriz de transporte investindo pesadamente em outros modos. Neste momento, destaco as ferrovias. A ferrovia baiana vai chegar até a região de Barreiras. Futuramente temos de pensar no seu prolongamento para se integrar à Norte-Sul e desse ponto até a região de Lucas do Rio Verde e, futuramente, na direção do Centro-Oeste, possivelmente até Porto Velho. Com isso, faremos uma ferrovia que dará opção para transportar cargas na direção do Atlântico mais a Sudes-

te, permitiremos que se faça embarque utilizando a calha do Madeira mais ao Norte, em Itacoatiara, e que os portos sejam eleitos definitivamente pelos usuários como os mais convenientes do ponto de vista logístico e operacional.

Há algum tempo, submetemos ao Congresso Nacional um projeto de lei que se converteu em lei, que estrutura o sistema ferroviário de bitola larga e tem como coluna vertebral a Ferrovia Norte-Sul e eixos transversais a Leste e Oeste. Isso permite que o País possa organicamente estar preparado para fazer a circulação de grandes massas, de grandes volumes, sem dificuldades, sem constrangimentos, por vias de bitola larga e, portanto, em condições economicamente mais baratas que o transporte que fazemos hoje, que é por rodovia.

Implantadas essas ferrovias, falaremos de outro Brasil em infraestrutura de transporte, de um país mais preparado, com uma rede para atender as regiões importantes. Mato Grosso produz cerca de 20 milhões de toneladas de grãos e, sem abater uma única árvore, poderá incorporar 3 milhões de hectares ainda não utilizados para essa finalidade. O que hoje corresponde a 20 milhões de toneladas de soja poderá chegar a 40 milhões de toneladas, apenas nesse estado. Mato Grosso produzia pouco milho. Na entressafra da produção de soja, o estado está produzindo entre 8 e 10 milhões de toneladas de milho. Em poucos anos, chegará a 30 milhões.

Com base no reconhecimento de que somos uma economia agroindustrial e de que somos, e seremos, uma economia de alta competitividade na área agrícola, é que vamos avançar em ganhos tecnológicos. Não há como pensar em resolver o problema de escoamento por meio de sistemas de alta capacidade que não seja pelo ferroviário, que vem exatamente para atender a isso.

Com os trabalhos de desenvolvimento de projetos básicos que estamos fazendo neste ano, se começarmos a construção da ferrovia de integração Centro-Oeste no próximo ano, o cidadão vai poder sair de Lucas do Rio Verde/MT e ir até o Porto de Santos/SP em ferrovia de bitola larga, uma vez que o estado de São Paulo já é servido por ferrovia desse tipo de bitola.

Por trás disso, há uma visão estratégica, de competitividade. Basta pegar a balança comercial e ver o saldo positivo que representa o agronegócio. Temos de trabalhar muito empenhadamente para que essa condição competitiva se alargue mais. Isso significa para o País, do ponto de vista das contas externas, também um objetivo estratégico.

Em termos da bitola estreita, imaginamos a necessidade de um conjunto de intervenções seletivas na malha ferroviária nacional. Temos uma malha de 28 mil quilômetros, mas somente entre 10 mil e 15 mil quilômetros são de fato utilizados. Isso porque temos uma malha antiga que não tem geometria. Boa parte dela tem problemas

sérios de transposição de cidades, de vias urbanas e de passagem de nível, que precisam ser resolvidos.

Como essa malha de bitola estreita está toda concessionada, temos de encontrar um caminho de bom entendimento com os concessionários, para eleger quais são os investimentos fundamentais e importantes que precisam ser feitos e como eles podem ser compartilhados. Os concessionários serão os grandes beneficiários de quaisquer investimentos que venham a ser feitos, sejam investimentos custeados por eles, sejam investimentos feitos pelo governo federal.

Estamos trabalhando em uma série de contornos. É o caso dos contornos de Joinville e de São Francisco do Sul. Vamos começar, possivelmente neste ano, o contorno de São Félix e Cachoeira e concluir o rebaixamento da linha férrea de Maringá.

Essa é uma agenda que contempla uma miríade de intervenções. Não estamos falando de investimentos pesados. Podem ocorrer alguns investimentos de maior envergadura, mas são investimentos localizados que precisam ser feitos, assim como os investimentos em contornos rodoviários, que jamais poderiam ser feitos pelos poderes públicos locais. Eles não têm capacidade financeira para isso, e o governo federal tem de ter sensibilidade para entender que esse é um problema. Não precisamos resolver todas as coisas a um só tempo, mas podemos ordená-las,

priorizá-las e, sequencialmente, executá-las, como já começamos a fazer.

Outro aspecto relacionado ao transporte ferroviário é o trem de alta velocidade. Estamos trabalhando, há praticamente dois anos, em um projeto que prevê a instalação de um trem de alta velocidade em um trecho de pouco mais de 500 quilômetros entre o Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas. Os estudos econômicos e técnicos foram realizados, cumprindo o que obriga a legislação brasileira. O Tribunal de Contas está examinando e deve pronunciar-se em relação a esses estudos. O nosso desejo é de que a área mais rica e mais desenvolvida do nosso país, o eixo Rio de Janeiro-São Paulo-Campinas, possa ser servido pelo que há de melhor no mundo em transporte de passageiros, um sistema de alta velocidade, disseminado em inúmeros países do mundo, com tecnologias desenvolvidas e controladas pela Coreia, Japão, China, Alemanha e França.

Os estudos encaminhados ao Tribunal de Contas estão sendo avaliados. Estamos esperando uma manifestação em curto prazo, para que possamos iniciar a licitação. Estamos imaginando que até as Olimpíadas é possível, sim, ter um sistema de transporte de alto nível de confiabilidade, regularidade, conforto, segurança e velocidade à disposição da população.

Na parte relacionada a hidrovias, trabalhamos basicamente na construção de terminais na Amazônia, realizando serviços de dragagem nos rios Paraná e Paraguai, além, evidentemente, da obra de maior destaque, as eclusas de Tucuruí, que devem estar prontas neste ano. Pretendemos começar o enchimento do canal intermediário em 6 de setembro próximo. Estamos pressionando os nossos parceiros na construção desse projeto para que possamos inaugurá-la. Trata-se de um sistema de eclusagem de grandes dimensões, com duas câmaras e um canal intermediário. O custo do projeto é de aproximadamente R\$ 1,5 bilhão. É realmente de grande proporção e relevância, porque está localizado em um dos principais rios com potencial navegável do País, o Tocantins.

Em duplicação e adequação de capacidade de rodovias, fizemos 1.270 quilômetros, que correspondem às rodovias Brasília-Anápolis; BR-153, trecho Aparecida de Goiânia-Itumbiara; João Pessoa-Campina Grande; o contorno leste de Curitiba; a adequação da travessia de Lucas do Rio Verde; e o próprio rodoanel de São Paulo.

Estão em execução serviços de manutenção em 53 mil quilômetros da malha. Estamos trabalhando em 35 mil quilômetros previstos em projetos. Estamos imaginando chegar perto de mil quilômetros de duplicação de rodovias. Relativamente às obras de recuperação e conservação, devemos substituir os contratos de curta duração por contratos de longa duração, e a nossa expectativa é de que tenhamos 32 mil quilômetros contratados nesse regime.

Na Ferrovia Norte-Sul, concluímos 356 quilômetros e queremos concluir mais 719 quilômetros. Na Transnordestina, dos 1.726 quilômetros, 270 já foram concluídos, e vamos avançar mais. O trecho Alto Araguaia-Rondonópolis está em obras. Estamos trabalhando em licitações. Tivemos avanços nas obras de contornos, em rebaixamentos, e estamos realizando estudos para produzir os projetos básicos necessários à implantação das ferrovias.

Em termos de hidrovias, em Tucuruí, 93% das obras e serviços previstos foram realizados. Uma grande quantidade de terminais hidroviários na Amazônia foi concluída e estamos com mais 13 em execução no Amazonas e três no Pará.

Com base nos financiamentos do Fundo da Marinha Mercante para a construção de embarcações e considerando o que já realizamos em 2010, contrataremos novos empreendimentos envolvendo a construção de 167 embarcações e a construção ou modernização de seis estaleiros.

Esse é um primeiro passo. O País tem de ousar mais, ser mais ambicioso, mais decidido em relação às questões de infraestrutura, e isso ocorrerá natural e gradualmente.

É preciso conferir absoluta prioridade aos projetos de expansão do sistema de bitola larga das ferrovias brasileiras. Isso tem de estar no centro das atenções. Não se leia, equivocadamente, que devemos deixar de investir

em rodovias. Temos de continuar a investir em rodovias para concluir a malha rodoviária básica do País, que não está devidamente estruturada. Além dos beneficiamentos em duplicação e adequação de capacidade, é preciso que o tema ferrovias, trazido para a agenda do governo, mantenha-se ainda por longo tempo em nossa agenda e como objeto de nossas preocupações.

Se, por um lado, estou falando em eixos rodoviários troncais, a expansão das ferrovias não corre risco de estagnar-se, porque vamos, naturalmente, ter de avançar na construção de ramais. A demanda e os projetos relevantes das grandes áreas de produção determinarão esse tipo de atividade e a inserção de investimentos complementares, além desses que estamos identificando nesse primeiro momento.

Então, primeiro, ênfase em ferrovias, o que, de fato, está acontecendo. Do que precisamos é dar continuidade e trabalhar com a convicção de que temos de organizar um sistema ferroviário compatível com as necessidades do País.

No que diz respeito à área hidroviária, por ignorância ou preconceito, retardaram-se muito os investimentos no País. Em primeiro lugar, há alguns tabus, que até, de certa forma, em alguns momentos, foram alimentados pelo Ministério Público e motivaram ações, levando o próprio Judiciário a decidir, na minha avaliação, equivocadamente. Então, temos de reverter esse quadro. Por

outro lado, precisamos superar essa visão e o falso dilema que se coloca. Devemos dar prioridade à energia? Os rios devem ser aproveitados para a produção de energia elétrica e, depois, pensamos em sua utilização para fins de navegação? O País tem uma premência do ponto de vista da geração de energia, sobretudo, da hidráulica. Será que isso se sustenta? Não, não se sustenta.

Temos de olhar o aproveitamento dos rios de maneira sistêmica, integrada e articulada. Se não fizermos isso no tempo oportuno, pagaremos um preço alto por dispormos de modalidade que pode ser utilizada para longas distâncias a custos mais baixos de frete do que os das ferrovias.

Deixaremos de utilizar essa possibilidade, e as gerações futuras pagarão preço maior. Porque, em vez de fazer, por exemplo, a transposição de desnível no corpo de uma barragem, vou fazê-la separadamente. Provavelmente, se esse for o caminho, gastaremos, para cada transposição, até 50% mais do que gastaríamos se estivéssemos trabalhando de forma integrada.

Nesse setor, há 30 anos, quando falávamos em aproveitar as hidrovias, com exceção da Tietê-Paraná e as dos rios do Sul, alguém imaginaria essa proposição como exótica. Esse quadro mudou completamente. A fronteira agrícola do País é outra e isso precisa ser compreendido. Se quisermos nos afirmar como país de melhor trajetória do ponto de vista do desenvolvimento econômico, com

a riqueza e a extensão de nossos rios navegáveis, não podemos desprezar a possibilidade de utilização desse modo de transporte.

No âmbito federal, o Brasil ainda se ressentia da falta de elementos e instrumentos mais aprofundados. Por isso, estamos cuidando do desenvolvimento de um plano hidroviário estratégico. Nele estaria abrigado o desenvolvimento de estudos mais aprofundados, envolvendo viabilidade econômica, anteprojeto de engenharia e, se for o caso, alguns investimentos comprovadamente viáveis.

Um segundo aspecto é a ênfase na integração multimodal. Estamos falando de pontos de intermodalidades e de plataformas multimodais. Temos de estimular, identificar e criar facilidades. Temos de fazer a rodovia chegar aonde ela precisa. Temos de agir com o protagonismo que cabe ao setor público, mas também estimulando a iniciativa privada, porque, ao identificar uma atividade de seu interesse, o empreendedor privado não hesitará. Ele faz, instala armazéns e se mobiliza. O melhor exemplo é um grande parque no cruzamento entre o Rodoanel e a Rodovia dos Imigrantes, em São Paulo. Como dizia um secretário: "Um cidadão montou uma área de armazenagem na esquina do Brasil, de forma privilegiada". Isso, em menor escala, em outras proporções, pode-se verificar em outras áreas do País.

Temos ainda novos projetos de ampliação de capacidade em áreas consolidadas para rodovias, para, eviden-

temente, avançar na pavimentação de rodovias em áreas de fronteira agrícola e mineral e na continuidade de esforço para a restauração e garantia de boa condição do patrimônio. Entre as principais diretrizes, a duplicação, construção e pavimentação de contornos em áreas urbanas. Isso deve ganhar papel mais importante na questão relacionada a contornos e travessias.

Em ferrovias, as diretrizes dizem respeito à estruturação de moderno sistema de alta capacidade. Estamos falando, sobretudo, da bitola larga, da eliminação dos pontos críticos da bitola estreita e do trem de alta velocidade.

Em relação à expansão e capacidade da malha, temos algumas ações que deverão ser enfrentadas para a melhoria da condição de desempenho operacional em alguns dos principais corredores ferroviários do País. Temos de nos dedicar à realização dos estudos de integração multimodal. Felizmente temos dado ênfase aos estudos e projetos de engenharia para que se tenha, realmente, estoque de projetos e não aconteça como no primeiro PAC: para sair do papel e fazer as coisas acontecerem, houve a necessidade de imenso esforço, porque não havia estoque de projetos capaz de alimentar a ação executiva do governo.

No âmbito das ferrovias, é preciso trabalhar a questão institucional. E o que ela significa? Primeiro, temos o sistema ferroviário transferido, em termos de operação, para a iniciativa privada. Cada concessionária de uma região do País detém o monopólio. Queremos avançar,

respeitando os contratos existentes, em relação a novos segmentos que venham a ser construídos. Queremos trabalhar adotando o que se faz no regime europeu, que é uma separação entre o provimento da infraestrutura e a operação comercial da infraestrutura.

Isso é o que fizeram a Espanha e os outros países da Europa que trabalham com esse regime de exploração. Com isso, o operador privado não é exclusivo. Uma linha ferroviária com capacidade definida poderá ter tantos operadores quantos sejam os interessados, respeitada a capacidade da via e, evidentemente, sem que se permita o abuso do poder econômico com a apropriação da capacidade por grande grupo empreendedor.

Por outro lado, temos de trabalhar em torno de ações regulatórias, e essas ações dizem respeito à questão de direito dos usuários, das ferrovias, à questão tarifária e à questão do direito de passagem, ou seja, todos os aspectos envolvidos na operação que exijam ação mais forte do governo.

Em relação à hidrovia, temos de trabalhar muito na estruturação de corredores de transportes e na construção de terminais. Essa estruturação de corredores envolverá, em segmentos selecionados, obras de dragagem, derrocagem, estudos e, quando for conveniente e necessária, a execução de obras de transposição.

Entre os corredores selecionados, há o do Madeira; do Tapajós, referente ao PAC 2; do Tocantins; do São

Francisco; do Tietê-Paraná; do Paraguai e das hidrovias do sul do País, como Taquari.

Há um objetivo, se fizermos um paralelo com a legislação, que deve ser cláusula pétrea para nós, que é mudar a matriz de transporte. Esse conceito traz todo esse conjunto de preocupações que mobilizará o País nessa direção. Vamos ver o que acontece com a matriz de transporte do Brasil, olhando-a do ponto de vista energético.

Verificamos, então, que o País tem uma matriz energética na qual 85% da geração de eletricidade é hidráulica. Quando saímos da eletricidade e olhamos a matriz energética como um todo, o Brasil usa 44,7% de energia renovável enquanto o mundo utiliza 13,3%. Portanto, estamos numa posição favorável, positiva e diferenciada, em relação ao mundo. Temos a visão do consumo final de energia. Quem é responsável por esse consumo? Em primeiro lugar, está o setor industrial, seguido da área de transportes. Depois vêm, em menor escala, o consumo residencial e o agropecuário.

Em conformidade com o que aponta o PNLT, visualizamos a consolidação de uma nova e moderna malha ferroviária. Trabalhamos com a estruturação de corredores bem definidos e estruturados para atender o País no plano interno e também no que se destina à importação. Temos de assistir, gradual e proporcionalmente, a transferência de cargas do modo de rodovias para ferrovias, hidrovias e cabotagem. Há de se imaginarem também a utilização

crescente do transporte rodoviário por meio de esteiras, onde se revelar adequado, e um esforço de intensificação da utilização da energia na área de transportes.

Primeiro, porque isso é compatível com visão de economia ambientalmente sustentável e com gastos menores. Significa que vamos tracionar mais carga gastando menos energia e, portanto, com custos de frete menores. E, em segundo, porque significa que isso abre perspectiva para que possamos alargar a base de competitividade da estrutura produtiva brasileira em um país que se insere no mundo vigorosamente, como esperamos. Espero que o nosso país siga nessa trajetória e nessa direção, em que a infraestrutura de transportes e as operações logísticas têm papel fundamental a desempenhar.

Ou fazemos isso, ou avançamos propiciando a constituição de gargalos, restrições e impedimentos. Estamos indo no caminho certo e na direção correta. O de que precisamos, acima de qualquer outra coisa, é manter a direção e acelerar o passo.

PERGUNTAS & RESPOSTAS

ALBERTO LOURENÇO (SAE)

A minha pergunta é sobre a necessidade de enxergar as obras estratégicas. Em geral, o governo federal está falando de obras estratégicas, com a devida integração multiescalada, ou seja, com as obras de conexão regional e local. Houve sempre preconceito quanto à participação do governo federal nisso e acreditamos que seja crítico. Falo com autoridade, porque fizemos juntos, tanto a SAE, como o Ministério dos Transportes, um projeto para as estradas vicinais da Amazônia, que, apesar de ser o projeto mais esperado na região, não conseguiu ainda emplacar no PAC, mas irá, pois há necessidade de se fazer isso para que se evite o que os planejadores regionais chamam de fracionamento do território. Um território que, beneficiado por possibilidade de escoamento maior, acaba quebrando a coesão interna. O segundo lado dessa questão de eficiência é o que podemos fazer em termos de redução de custos. Porque, se temos de fazer esforço para investimentos em logística, temos de ter também a nossa curva de aprendizado reduzindo os custos e aumentando a eficiência, especialmente no que tange à manutenção.

RESPOSTA

Objetivamente, quando se fala em integração e em transportes, o pressuposto inerente à ação que se faz em termos de transporte é o da integração, mais do que isso, dinamização de regiões beneficiadas e atendidas pelos investimentos em transportes.

Quando fizemos o PNLT, havia preocupação em desenvolver um plano que tivesse visão federativa. Não adianta fazer plano de gabinete. Temos de olhar o País com todas as suas instâncias e, por isso, discutimos e trabalhamos com os estados, com as federações de indústria e comércio, com as secretarias de Planejamento, com as secretarias de Transporte. De certa forma, quando olhamos o portfólio contido no PNLT, ele traduz isso. Ele reverbera as expectativas regionais.

É óbvio que, quando falamos em transportes, temos de estratificar área de competência e área de responsabilidade. O governo federal pode e deve ir até determinado ponto, mas alguns tipos de intervenção são de responsabilidade dos poderes públicos, estadual ou mesmo municipal. O pressuposto é de que essas coisas possam ser feitas de forma articulada para que se possa colher os melhores resultados com base nos investimentos que venham a ser feitos.

Cito o exemplo do contorno de cidades. Praticamente não trabalhávamos em contorno de cidades. Isso ganhou corpo a partir do reconhecimento de que os municípios de médio e pequeno porte não têm capacidade de fazer investimentos para resolver problemas, às vezes, muito graves, e o governo federal tem de assumir. Esse é o nosso papel. Essa é nossa responsabilidade.

De alguma forma, ao planejarmos, já levamos em conta esse aspecto. Capturamos um pouco das expectativas da visão regional. Não posso dizer que discutimos isso de município a município, por ser muito difícil, mas tivemos a oportunidade de trabalhar com esse enfoque e com esse direcionamento. Do ponto de vista prático, estamos fazendo algumas coisas que, a nosso ver, são importantes, e o governo federal, ao fazê-las, está contribuindo nessa direção.

Quando foi citado o caso das rodovias vicinais, deveríamos, sim, trabalhar em um programa de vicinais, com critérios bem definidos para fazer a articulação desse tipo de investimento com as rodovias troncais, sejam elas estradas estaduais, sejam federais. O governo federal pode, sim, participar desse processo, que tem efeito muito claro em relação às regiões, às comunidades atendidas, às pequenas áreas de produção e cria canais de alimentação. Poderia até funcionar, disciplinadamente, como elemento inibidor em relação às ações predatórias, que sabemos existirem em relação a estradas construídas para a extração ilegal de madeiras.

Em relação à redução de custos, eu a vejo em duas dimensões. Primeiro a redução de custos de obra. Onde é que a redução de custos pode-se materializar mais efetivamente? Ela se efetiva a partir da qualidade do projeto. Se tivermos um projeto de boa qualidade, saberemos quanto ele vai custar, então poderemos licitar e teremos condição de fazer que ele possa, na sua execução, corresponder àquilo que foi estimado, sem surpresas.

Se tivermos um projeto de má qualidade, ele permitirá a ocorrência das chamadas revisões em fase de obra. Esse nível de con-

trole se relativiza, por um lado. Por outro, no que diz respeito à manutenção, quando saímos dos contratos de curto prazo, em que o cidadão faz simplesmente uma obra, passa mais seis meses tomando conta de um segmento de estrada e troca isso por uma garantia de performance de cinco anos, o que isso quer dizer?

Se tivermos bons projetos nesse sentido, eles certamente serão mais compatíveis com a expectativa que possamos ter de vida útil de uma estrada e, sobretudo, do seu pavimento. Falaremos de condição de manutenção mais regular e contínua, o que se traduz, no final, em condição mais eficiente.

No âmbito do governo, precisamos sair da condição do regime de contratação que se verifica nas obras públicas de infraestrutura e transporte. Hoje fazemos contrato de valor global e pagamos por custo unitário. Isso significa que o preço global é simbólico. Avançamos para uma condição na qual vamos utilizar o dispositivo da Lei nº 8.666 e absorver os 25%. Na minha avaliação, deveríamos inverter esse processo. Se quisermos contratar alguma coisa, façamos um projeto básico de boa qualidade. O governo licita por preço global e paga por preço global. As incertezas e o erro devem ser de responsabilidade do executor. Com isso, é possível contratar o que se quer, receber o que se deseja e pagar o preço justo. O caminho é esse.

O senhor mencionou a desarticulação do setor de transporte. Um dos setores em que vemos claramente isso é o de transporte aéreo. Sei que a Anac e a Infraero são de responsabilidade do Ministério da Defesa, mas gostaria de saber o que está sendo feito pelo Ministério dos Transportes em relação à articulação do transporte aéreo com a sua integração necessária ao terrestre, que hoje é falha, e qual a possibilidade de a Anac e a Infraero se unirem ao Ministério do Transportes.

RESPOSTA

O transporte aéreo hoje não está sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes. Ele é da competência do Ministério da Defesa. Mas nem por isso deixa de merecer a nossa atenção. Um aeroporto, qualquer que seja a sua finalidade, articula-se como sistema viário e, por isso, temos uma relação de articulação. Temos mantido contato com o pessoal da área da aviação civil para todas as questões ligadas ao status atual do sistema aeroportuário, dos projetos futuros e como pode haver algum tipo de reatamento. Mesmo os aeroportos que se destinam precipuamente ao transporte de pessoas são responsáveis também por circulação e manuseio de cargas de valor agregado.

Temos um fórum previsto na lei que reestruturou o Ministério dos Transportes, que é o Conselho Nacional para Integração das Políticas de Transportes. Contamos com a participação do Ministério do Meio Ambiente, do Ministério da Defesa, da Casa Civil,

do Ministério da Justiça, do Ministério das Cidades, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Secretaria Especial de Portos e do Ministério do Planejamento. Esse é o ambiente adequado e apropriado para tratarmos das questões que criam a interface entre as duas áreas, independentemente do Conselho Nacional de Aviação Civil, do qual também temos participado.

MÁRCIO WOHLERS (IPEA)

O Ipea contribuiu com a SAE apoiando-a na visão do Brasil 2022. Constatou-se que vários ministérios têm os seus próprios planos de longo prazo, como o ministério que planeja a energia para o País tem uma visão de 2035, que é um plano de longo prazo, e tem o plano decenal. Vimos sua visão de longo prazo, principalmente na questão de energia. Entende-se que as ferrovias são mais eficientes energeticamente. Há um diálogo da visão do Ministério dos Transportes, que é bastante acertada, com o que o Ministério de Minas e Energia está pensando em relação à mudança da matriz energética? O que predomina hoje no Brasil? O longo prazo orientando o transporte ou, na prática, os transportes têm de cumprir sua missão, estruturando um novo Brasil?

RESPOSTA

Há o afloramento de situações que precisam ser enfrentadas. Por conta disso, o setor antecipa a necessidade de se organizar para haver uma visão clara da perspectiva de país, ainda que setorialmente. Pude testemunhar verdadeiro abandono em relação ao delineamento de visão estratégica de futuro para o País, orientadora de todo o espectro de ação governamental.

Alguns setores, como o energético, continuaram trabalhando porque seria absurdo imaginar que, em área estratégica e tão sensível, não se pudesse ter essa visão, esse acúmulo e essa perspectiva estruturada. São precisos quantos anos entre pensar uma hidrelétrica e fazê-la produzir energia? Diria que, neste momento, temos visões setoriais que não colidem entre si. Mas seria muito importante que se pudesse construir uma visão de país bem delineada e nela estarem abrigados todos os instrumentos que integram essa visão.

Não vejo, no que fizemos e estamos fazendo até hoje, nenhum tipo de macroorientação nesse sentido. Estou falando de coisa de muito tempo, não de agora. Não vou aqui falar de coisas semelhantes aos PNDs, mas considero fundamental que se coloque o ponto de vista estratégico e macroestratégico de maneira clara para o País. Vamos todos trabalhar cada um em sua esfera de responsabilidade, atuando, organizando os meios, os elementos e os instrumentos convergentes com esses objetivos.

No que diz respeito à área de energia, periodicamente há uma interlocução com esse setor. Mas diria que o maior desafio não são tanto as questões dos objetivos relacionados à mudança de

matriz, que significam poupar e racionalizar melhor o uso de combustíveis, mas a economia de custo. Não estamos falando somente de combustível.

O maior desafio com relação à área de energia é construirmos um convencimento que redunde na compatibilização do aproveitamento energético, com aproveitamento hidroviário para fins de navegação. Esse é o desafio. Por um lado, diz-se que a tarifa da energia não deveria ser onerada por conta da construção de obras de infraestrutura. Também acho que não. O governo federal, por meio de seu orçamento fiscal, pode bancar as obras de transposição. Não vejo nenhuma dificuldade em ajustar esse entendimento. Por outro lado, como estamos em uma corrida contra o tempo, existe a ansiedade do governo em relação a Jirau, a Santo Antônio ou mesmo em relação a Belo Monte. De certa forma, isso faz que as ações e os estudos fiquem descompassados. Muitas vezes, o estudo é feito, mas e o aproveitamento para fins de navegação no desenvolvimento do projeto? Que é feito do projeto para fazer a transposição?

Esse não é um desafio trivial. Compreendemos a tensão e a expectativa da parte deles. Os estudos mais aprofundados na área hidroviária, os estudos de viabilidade, os estudos por bacias e as apresentações de conclusões contundentes farão que não só o setor de energia, mas todos os setores que tenham interesse nesse campo se mobilizem no sentido de colocar como intransferível a realização de algumas intervenções no campo do transporte hidroviário.

Queria lembrar que o Brasil teve uma política de Estado para os transportes. Tinha até uma fonte de recursos vinculada. Uma das coisas erradas que fizemos na Constituição foi acabar com essa vinculação. Não deveria haver esforço para tentar institucionalizar essa política de Estado, para que essa linha tão promissora de estruturação do País, na sua infraestrutura de logística, possa ser perenizada, obviamente, com ajustes e, assim, não deixar que uma próxima administração modifique completamente essas prioridades e estratégias estabelecidas?

RESPOSTA

Minha resposta é sim. Foi citado aqui o PNLT, que resultou de esforço nosso. Trabalhamos com a ideia de seu aprimoramento em sucessivas revisões. Agora temos o ambiente do Conselho Nacional para Integração de Políticas de Transporte. Um dos pontos de nossa agenda é elaborar um documento formal reconhecido por esse conselho.

Temos a área de portos, transportes e aviação civil. À medida que dermos cunho mais formal e mais institucional a esse instrumento, ele será, sem dúvida, um poderoso elemento de apoio às políticas relacionadas a transporte.

É preciso conferir alguns setores estratégicos do País e defini-los como política de Estado, para que a visão e a organização das atividades se deem de maneira continuada e perseverante,

ultrapassando os limites de cada período governamental, para que, de fato, sejam atingidos os objetivos estratégicos.

À medida que se estabeleçam políticas públicas bem definidas e se possa trabalhar subordinado a esses mandamentos, estaremos com uma condição assentada para que, de fato, saíamos da intenção e possamos trabalhar firmemente para chegar a esses grandes objetivos nacionais.

BOLÍVAR PEGO (IPEA)

Além do setor aéreo brasileiro, o setor portuário não faz parte do Ministério dos Transportes, está vinculado à Presidência. Grande parte dos projetos que o senhor apresentou, particularmente sobre o setor ferroviário, é direcionada ao padrão brasileiro, do centro de produção até o porto. Os portos brasileiros, particularmente os que têm relação com o comércio internacional, se continuarem como estão, em 2 ou 3 anos terão estrangulamentos sérios. Os investimentos são muito aquém do desejado. Como o setor ferroviário aumenta muito a capacidade e a eliminação de gargalos, como o senhor citou, em São Paulo haverá pressão forte, além das que os portos têm. De que forma o Ministério dos Transportes está trabalhando para que essa pressão, que considero inicialmente positiva, não contribua muito para aumentar a possibilidade desse estrangulamento nos próximos anos?

RESPOSTA

Por uma questão de entendimento e de conveniência administrativa, o governo fez um arranjo institucional pelo qual a área de portos marítimos foi destacada e se vinculou à Presidência da República. Quando falamos em infraestrutura, em rodovias e, sobretudo, em ferrovias, é óbvio que isso tem desdobramento e impacto em relação à estrutura portuária do País. Isso pelo fato elementar de que o porto é um grande elo de movimentação de cargas, seja para estímulo interno, seja para exportação.

Às vezes, as pessoas falam muito — vejo quase como uma figura de retórica — em um apagão logístico. Quando Santos trabalhava com 60 milhões de toneladas, diziam que Santos não ia passar de 60. Santos está chegando a 100 milhões de toneladas. Isso quer dizer que estamos bem estruturados do ponto de vista da infraestrutura? Não, nem na parte terrestre, nem na parte de portos.

Temos grandes desafios pela frente. No que diz respeito à parte marítima, são os acessos marítimos que impõem programa pesado de dragagem nos principais portos brasileiros. Programa que começou a ser delineado no Ministério dos Transportes quando ainda não havia a separação e que, hoje, está sendo conduzido pela Secretaria de Portos.

A dragagem de Santos começou. Os chineses estão associados aos brasileiros nessa dragagem. Em outros portos brasileiros, também estamos executando um programa de dragagem de grandes proporções, para melhorar o canal de acesso, as bacias de evo-

lução, as bacias de fundeio e a área de atracagem. Tudo isso está sendo trabalhado.

Estamos trabalhando no caminho certo. Demorou um pouco, mas essas dragagens estão sendo realizadas — acredito que a de Santos estará concluída em um prazo de oito meses — e significam entrada e saída para os navios com maior facilidade e maior velocidade nas operações. Mais do que isso, houve aumento do calado, principalmente por conta da dragagem de aprofundamento. Navios que antes não tinham condições de acostar agora vão poder. Isso representa ganho de produtividade, por um lado, mas, por outro, precisamos resolver a questão relacionada aos acessos terrestres. Por essa razão, estamos fazendo a via expressa de Salvador. Também temos de trabalhar na Baixada Santista. Estamos discutindo um projeto complexo, o ferroanel de São Paulo e alguns outros acessos portuários.

Quando citei o aumento de capacidade das ferrovias, disse que dialogamos com a Secretaria de Portos. Por conta dos acessos aos portos, autarquicamente temos de trocar ideias e ver quais são os seus respectivos projetos. Independentemente disso, o Brasil está crescendo e vai crescer em ritmo forte nos próximos anos.

Isso quer dizer construção de novos terminais, ampliação ou criação de novos berços tanto pela área pública como pela iniciativa privada. Por parte da iniciativa privada, temos conhecimento de investimentos sendo feitos no norte fluminense em estrutura portuária.

A Secretaria de Portos estudou e já fez um convênio com a Holanda para desenvolver um plano estratégico com esse país e com o Porto de Roterdã. Não há melhor referência no mundo do que esse porto para se desenvolverem esses projetos. Quando falamos em Santos, já devem ter ouvido falar de Barnabé-Bagres, uma área na enseada, dentro do Porto de Santos, que tem a capacidade de operar duas vezes o que esse porto opera hoje. Não podemos perder o compasso na pertinência e na velocidade desses investimentos, para que, de forma muito tranquila, possamos oferecer disponibilização de capacidade e, mais que isso, opção aos usuários para escolherem a que porto querem destinar suas cargas. Do ponto de vista logístico, quem opera vai fazer conta de qual é a tarifa a pagar na ferrovia ou na rodovia e qual tarifa o porto está cobrando. Evidentemente que, quanto melhor e maior o esforço de modernização desses portos e quanto maior a competitividade entre eles, tanto melhor será para o País e para os usuários.

ERNESTO GARRIDO (IPEA)

Em relação às críticas à falência ou à subutilização da malha ferroviária por conta de políticas anteriores focadas somente na questão de escoamento produtivo, a exemplo do caso da cultura cafeeira, não seria interessante ter uma estratégia também de melhoria da malha ferroviária do Brasil para a questão da distribuição da produção internamente? Tivemos um exemplo, durante a crise econômica, da importância do mercado interno para a eco-

nomia. Da mesma forma que estão sendo feitos esforços para melhorar o escoamento e possibilitar que mais cidades consigam escoar a produção pelos portos, não seria interessante também uma estratégia de estruturação da rede ferroviária para a distribuição interna da produção?

RESPOSTA

A malha ferroviária tradicional, em grande parte de bitola métrica, foi constituída ao longo do tempo, acompanhando historicamente o desenvolvimento do País, e teve a sua estruturação até a primeira metade do século passado. Não tivemos nada de significativo além disso, com exceção da construção da ferrovia do aço, saindo de Barra Mansa e indo até Jeceaba (MG). Mas há uma malha que foi avançando ao longo do tempo e acompanhou naturalmente a característica de ocupação do Brasil, que é litorânea.

Da segunda metade do século 20 para cá, o País mudou extraordinariamente. A ocupação foi interiorizada e hoje sentimos claramente a necessidade de darmos resposta a esse outro Brasil que se está manifestando. Se pegarmos como exemplo a Região Centro-Oeste, o Brasil não tem ideia do que se está passando lá. Converso com as pessoas e elas estão longe de ter ideia precisa do que está acontecendo naquela região do País.

No que diz respeito à malha de bitola estreita, ela foi transferida à iniciativa privada. Adotamos o modelo americano de monopólio. Esse modelo traz alguns inconvenientes. Primeiro, o monopólio da operação. Segundo, uma definição de metas por tabela, em que os investimentos são feitos pelo concessionário. Ele

se obriga a fazer determinados investimentos, mas subordinados primeiro a uma meta que pode ou não ser alcançada.

Por outro lado, em relação à malha recebida para explorar, fica a juízo do concessionário definir o que ele vai utilizar efetivamente ou não. Qualquer empresário, racionalmente, faria isso. Se estivesse do lado de lá, faria o mesmo. Mas, isso interessa ao País? Não, isso não interessa ao País. Então, por que estou falando isso? Por que estamos discutindo um novo regime? Porque podemos, do ponto de vista regulatório, ajustar com os concessionários o recebimento da parte da malha que não lhe interessa explorar e tornar possível a sua utilização por outros grupos econômicos que se dispõem a fazê-lo. Essa é uma forma de dar mais racionalidade a esse modelo.

Ainda em relação à malha de bitola métrica, onde se afigurarem claramente a identificação e o dimensionamento de fluxos que identifiquem a necessidade de estender a malha, seja construindo ramal, seja construindo nova linha, o governo não pode ignorá-la. Tem de estar atento para desenvolver os estudos e dar uma resposta. Se conjugarmos um novo modelo de exploração da malha, certamente teremos, dos 28 mil quilômetros existentes, melhor aproveitamento dos 15 mil quilômetros ainda não bem utilizados.

As ferrovias trabalham muito com cargas típicas ou cativas, como produtos siderúrgicos, calcário, minério, madeira e fertilizante, mas também podem transportar cargas em geral, principalmente a partir do momento em que se containeriza a carga. Em algumas

áreas, o crescimento da carga containerizada por ferrovias é exponencial. Fazer com que a ferrovia vá além dessas cargas de grande concentração e de determinada carga em geral é uma possibilidade real, possível, concreta e desejável.

CLARISSA TEIXEIRA (IPC-IG)

Minha pergunta diz respeito ao alto custo de manutenção das rodovias do País. Tendo em vista que, em alguns estados, essas rodovias se encontram em estado de manutenção ruim não apenas em pavimentação, mas também em sinalização e segurança, o que se pode esperar para cenários futuros e até que ponto a privatização é uma estratégia a ser seguida?

RESPOSTA

Para compreendermos o que ocorre com a manutenção das rodovias, temos de olhar para ontem, hoje e amanhã. O que acontecia? Gastávamos e investíamos pouco em manutenção de rodovias. Isso determinava o grau de degradação generalizada em escala menor ou maior das estradas brasileiras. O quadro geral das estradas brasileiras era muito ruim.

Há, de nossa parte, uma preocupação com o restabelecimento de boas condições operacionais das estradas por uma razão simples. Primeiro, pela segurança. Segundo, pela redução de custos. Na segunda metade da década de 1990, gastávamos na faixa de R\$

500 milhões. Atualmente estamos gastando R\$ 3 bilhões. É evidente que alguma coisa aconteceu de forma substancial.

O efeito foi a melhoria nas condições gerais das rodovias. O estado geral das rodovias brasileiras melhorou muito. Temos problemas localizados de negligência administrativa e isso resulta no atraso da execução do serviço de manutenção.

Acompanhando o processo de melhoria gradual das estradas, queremos substituir os contratos de curto prazo de manutenção por contratos de médio prazo. São contratos que asseguram e garantem uma condição melhor dos trabalhos de manutenção.

Por outro lado, é óbvio que o Ministério dos Transportes dá a devida atenção às rodovias que possam oferecer condição de aproveitamento para fins de contratos de concessão. Essa também é uma forma de desonerar o poder público nas rodovias que têm volume de tráfego razoável e cuja equação da receita do pedágio e do programa de investimentos possa resultar em tarifa aceitável do ponto de vista do usuário.

Enquanto estivermos trabalhando no Ministério e seguindo a orientação do governo do presidente Lula, não permitiremos pedágios com tarifa a qualquer preço. Vejo quanto as pessoas reclamam das tarifas dos pedágios de São Paulo, que são muito elevadas. Não estou fazendo críticas ao regime tarifário das concessões de São Paulo, mas são distintas, na sua filosofia de administração, daquelas que pratica o governo federal. Sempre que encontrarmos uma boa possibilidade de estabelecer uma tarifa aceitável

para o usuário, que possa significar boa condição de utilização da rodovia com um programa de investimento compatibilizado com o crescimento do fluxo de veículos ao longo do período de concessão, estaremos trabalhando nesse sentido, sim.

PEDRO DALCERO (SAE)

Minha pergunta diz respeito a um pequeno aspecto do regime de contratação. No auge da crise, em 2009, em algum momento, o presidente Lula cogitou construir obras públicas 24 horas. Isso foi divulgado pela imprensa e houve uma informação interessante, de que o acréscimo seria apenas de 7% porque haveria barateamento do aluguel das máquinas, cujos preços, na verdade, estariam sendo maximizados.

Para a Transnordestina, pretende-se empregar seis mil pessoas. Em turno completo de 24 horas, serão 18 mil pessoas. A execução será muito mais rápida e o País precisa de infraestrutura. O Ministério dos Transportes tem estudos sobre isso? Isso já está sendo aplicado?

RESPOSTA

A direção do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), sempre que possível, tratou com as empresas o aumento do número de turnos. Na construção da Transnordestina, vários segmentos estão trabalhando em dois turnos.

Na realidade são praticamente 20 horas de trabalho. A obra mais barata é aquela bem planejada e executada com mais rapidez. A obra mais cara é aquela parada ou atrasada na execução. Com a obra realizada em ritmo veloz, em relação a custo variável e custo fixo, é possível reduzir custos.

Quando se paralisa uma obra fazendo que se alongue além do que seria o seu cronograma de execução, aumenta-se o custo. Já dizia um ex-ministro dos Transportes: “A obra mais cara é a obra parada”. Com base na estruturação dos meios financeiros e na definição clara dos projetos que se devem tocar, a possibilidade de executá-los em ritmo que vá além do horário normal é um elemento muito importante. É uma forma de fazer que os dados possam ser colhidos em tempo menor do que se trabalhássemos em regime normal.

Esta obra foi impressa pela Imprensa Nacional
SIG, Quadra 6, Lote 800
70610-460, Brasília - DF, em setembro de 2010
Tiragem: 1.500 exemplares

