



*No dia 6 de abril de 2005 realizou-se, em Brasília, o Seminário de abertura do **Projeto Brasil 2022**, iniciativa do Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos que conta com o patrocínio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq, e o apoio da UNESCO e da UnB.*

O Seminário, publicado no vol. 23, nº2 de C&p (maio-agosto de 2005), contou com conferências pronunciadas pelos professores Carlos Lessa, Renato Janine Ribeiro e Leonardo Boff.

*Nos dias 31 de maio e 1º de junho de 2005 foram realizadas as mesas-redondas *Ciência, Tecnologia & Inovação; Educação & Cidadania* (ambas reproduzidas no número anterior de C&p), *Energia e Transportes*. Publicamos a seguir a íntegra do debate sobre *Transportes*, que teve como palestrantes os engenheiros José Augusto da Fonseca Valente, Secretário da Política Nacional de Transportes (Ministério dos Transportes), e Luiz Fernando dos Santos Reis, presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada – SINICON.*

Mesa

Transportes para integração e desenvolvimento

Moderadora

Convidamos para tomar assento à Mesa o prof. Roberto Amaral, coordenador geral do ciclo de Seminário Pensar Brasil 2022, o qual presidirá os trabalhos da sessão. Com a palavra, o prof. Roberto Amaral.

Prof. Roberto Amaral

Minhas senhoras e meus senhores, boa-tarde. Estou abrindo a segunda Mesa Redonda de hoje, que é a quarta dessa segunda fase do *Seminário Pensar Brasil 2022*. Algumas pessoas aqui presentes vão ouvir a explicação minha pela quarta vez. Eu peço a essas pessoas que sejam benevolentes comigo.

O *Seminário Pensar Brasil 2022* é uma iniciativa do CEBELA, com patrocínio da CAPES e do CNPq, e o apoio da UNESCO e do CEAM, que é uma instituição da UnB. A idéia desse Seminário todo que estamos fazendo aqui, as principais intervenções dos palestrantes e o debate com o auditório, um auditório selecionado, escolhido e convidado, é que tudo isso deve constituir uma massa crítica que será, ao final do ano, impressa e distribuída pelo CEBELA, pela CAPES e pelo CNPq, e estará à disposição de todos os interessados futuramente, tanto no portal do CEBELA, quanto no portal da CAPES.

Já fizemos aqui uma abertura em que tentamos estabelecer, há mais ou menos um mês, os principais marcos do Seminário. O texto daí resultante, das conferências do Leonardo Boff, do Renato Janine e do Carlos Lessa, está publicado no número da revista *Comunicação & política*, do CEBELA, em circulação desde junho de 2005.

A idéia geral é de nós fazermos hoje, como tentamos fazer de manhã e no dia de ontem, uma viagem prospectiva, sem nenhum compromisso com as projeções lineares, mas esquecendo, se possível for aos técnicos, o Brasil que temos, e pensarmos no Brasil que nós gostaríamos que tenhamos em 2022, e possamos discutir objetivamente o que fazer para que esse Brasil necessário substitua o Brasil eventual. Esse é o escopo do Seminário. Nós vamos discutir 14 temas, 4 dos quais nós discutimos nesses 2 dias. A próxima fase será anunciada oportunamente.

Queria convidar, já para integrar a Mesa, os dois palestrantes de hoje, o prof. e pesquisador José Augusto da Fonseca Valente, engenheiro cartógrafo, graduado pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro, e pós-graduado em Transportes pela Coordenação de Programa de Pós-Graduação em Engenharia, a famosa COPPE, na Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Trabalhou na construção de rodovias em vários Estados brasileiros, foi Secretário de Obras do Município de Angra dos Reis, Diretor do Centro de Processamento de Dados do Estado do Rio de Janeiro, o PRODERJ, e da Secretaria de Administração de Campinas. Atualmente, é Secretário da Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes.

O segundo palestrante é o engenheiro Luiz Fernando dos Santos Reis. Doutor Luiz Fernando é graduado pela Escola Fluminense de Engenharia e pós-graduado em Barragens e Fundações pela Escola Nacional de Engenharia. Trabalhou em várias grandes obras e empresas de Engenharia, como engenheiro e como dirigente, no Brasil e na América Latina. Atualmente, é presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada, SINICON.

Esta Mesa vai ser coordenada pela Profa. Yaeko Yamashita, da UnB, do Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes e do Programa de Pós-Graduação em Transportes. Peço que ela venha à Mesa para coordenar os trabalhos da tarde. Aos senhores, muito obrigado.

Profa. Yaeko Yamashita

Boa-tarde a todos. Vamos dar início, então, à sessão da tarde, com o título de *Transportes para integração e desenvolvimento*. Creio que esse é um tema muito bem escolhido pelo CEBELA porque, realmente, o papel do transporte é fundamental, não somente para a integração e o desenvolvimento da nação. Dessa forma, entendo que, na temática desta tarde, teremos gran-

des contribuições, e acredito que o debate será bastante interessante.

Assim, poderíamos dar início à conferência do professor e pesquisador, atualmente, em acréscimo, secretário da Política Nacional de Transporte do Ministério dos Transportes. O professor e secretário José Augusto da Fonseca Valente estará com a palavra para fazer sua conferência.

Prof. José Augusto da Fonseca Valente

Boa-tarde a todos e a todas. Eu queria cumprimentar a Profa. Yaeko Yamashita e, cumprimentando-a, cumprimento a todos e a todas presentes aqui, também como o colega de debate, que ajuda o processo de construção desse país, literalmente.

Primeiramente, vai ser uma palestra com um grau razoável de incompletude, que eu espero que os participantes, como disse o dr. Roberto Amaral, uma massa crítica, capaz de transformar uma pedra bruta num diamante, possam completar essas reflexões. Eu pretendo que essa intervenção seja informativa e que possamos fazer algumas explorações metodológicas e com relação a conteúdo, com relação a essa prospecção de cenários. Eu preparei um texto, que já entreguei em disquete para a dra. Regina Gualda, e eu vou usar esse texto como referência.

É importante dizer que, essas opiniões, uma parte é algo que o Ministério dos Transportes já vem trabalhando e acumulando; tem uma outra parte que é da minha inteira responsabilidade.

Nós, do Ministério, assumimos a Secretaria há um ano e estamos preocupados em explorar, no longo prazo, a situação dos

Seminário Pensar Brasil 2022

Ideal hoje, real amanhã – O pensar e o fazer

transportes no Brasil. Há uma tendência normalmente de apontar para soluções que, muitas vezes, são fruto de algum estudo, mas, outras vezes, são desejos de governantes, de um grupo político que pretende realizar uma determinada obra, fazer uma determinada intervenção, com determinada finalidade. Aí, precisamos ter algo mais elaborado. Então, tanto o Ministério dos Transportes como o governo federal estão se lançando nessa empreitada de construir um processo de planejamento de longo prazo.

A SECOM, que é a Secretaria de Comunicação e Gestão Estratégica da Presidência da República, cujo ministro é o dr. Luiz Gushiken, já iniciou a formulação de um plano mais geral, com a denominação de *Brasil 3 Tempos*. Não sei se todos têm conhecimento, se já ouviram falar, se já leram alguma coisa. No *site* da SECOM já tem algum material que pode ser consultado. Esse *Brasil 3 Tempos* tem como referência três marcos: 2007, que é o início do próximo governo (que eu, sinceramente, espero que seja o mesmo, o atual); 2015, que é o ano das metas do milênio da ONU; e 2022, ano do bicentenário da Independência do Brasil.

Esse projeto tem como objetivos detectar e consolidar tendências, obstáculos, oportunidades, oferecendo alternativas estratégicas para o desenvolvimento nacional. Tem uma novidade, porque estamos colocando a questão do conhecimento como um elemento central no desenvolvimento nacional. Claro que isso deve ser depois traduzido em ações concretas. Nem sempre, no curto prazo, nós vemos essa

tradução, mas é uma posição do governo nacional com base no conhecimento.

Um outro objetivo é oferecer subsídios que permitam facilitar o alinhamento espontâneo do planejamento estratégico institucional público e privado, o que significa que haverá um processo de participação da sociedade nessa construção, visando a criar uma sintonia, um alinhamento, não o governo fazendo com que os demais espaços públicos e privados se alinhem com o governo, mas numa idéia de buscar um projeto de consenso, que permita esse alinhamento, sinergia.

Um terceiro objetivo é subsidiar um amplo processo de pactuação nacional, que permita a conquista de objetivos estratégicos. Então, a questão da pactuação tem um elemento central dentro desse projeto. Também, permitir a criação de um processo permanente de tratamento de temas estratégicos, de interesse da nação.

O foco do projeto é acelerar o desenvolvimento integrado e sustentável, com uso intensivo do conhecimento. Foram apontadas sete dimensões com seus elementos-chave para o plano estratégico de longo prazo, quer dizer, no sentido de fazer prospecção de cenários. Tem uma primeira dimensão, que é a dimensão global, onde destacaríamos a importância de quatro países hoje no mundo, pelo movimento, pelas mudanças significativas que podem provocar nesse quadro.

Acabei de vir da posse da nova diretoria do Instituto Brasileiro da Indústria Siderúrgica, e essa era uma das coisas que estavam sendo colocadas. A China, que é um desses quatro países que estamos levando

em consideração, num período muito curto, passou de importadora de 34 milhões de toneladas de produto siderúrgico para exportadora de sete milhões, mais ou menos. Não sei se os números são exatamente esses, mas ela passou de grande importadora para exportadora, e com uma tendência de ampliar esse número. Por exemplo, como a China vai se comportar, como vai se comportar a economia da China, que grau de agressividade ela terá no mercado internacional. Todos esses são fatores importantes na nossa análise de cenários. Os outros países são a Índia, a Rússia e o Brasil. Então, na dimensão global, esse é um dos elementos, a importância desses quatro países.

Uma outra dimensão é o bloco político-econômico no continente americano. O terceiro elemento é o bloco político-econômico do Mercosul. O quarto elemento é o bloco político-econômico da América do Sul, sobre o qual, inclusive, nós vamos falar aqui com um pouco mais de detalhe em relação às iniciativas de integração e de infraestrutura na região sul-americana. A aproximação do Mercosul com a UE, a reorganização da ONU, o Brasil como membro permanente do Conselho de Segurança da ONU, o papel dos EUA no ordenamento mundial emergente, dessa forma, são considerados os elementos-chave da discussão da dimensão global.

Na dimensão institucional, normalidade constitucional, aperfeiçoamento do sistema político partidário, aperfeiçoamento do sistema judiciário, criação de novos entes federados, reforma na legislação trabalhista e reforma tributária.

Dimensão econômica: redução da relação gasto público/PIB, ampliação da capacidade da poupança, manutenção do controle da inflação, crescimento das exportações brasileiras, expansão do agronegócio, crescimento do PIB, adequação da legislação econômica.

Dimensão ambiental: exploração sustentável da biodiversidade brasileira e a implementação do Protocolo de Kyoto.

Dimensão sócio-cultural (sempre lembrando que tudo isso que estou falando aqui se refere aos aspectos centrais do projeto Brasil 3 Tempos que a SECOM está coordenando para ser trabalhado dentro do governo): redução da extrema pobreza, valorização da diversidade cultural brasileira, influência política e cultural dos grupos religiosos, redução da violência e da criminalidade, elevação do IDH, reestruturação do sistema previdenciário, alteração do perfil etário da população, ampliação do acesso ao SUS, implementação de cotas raciais, crescimento do nível de emprego.

Dimensão regional: redução das desigualdades regionais, reordenamento do território brasileiro, exploração dos recursos do mar, conflitos decorrentes da escassez de água doce, desenvolvimento sustentável e defesa da Amazônia, aperfeiçoamento do sistema de defesa nacional, alterações na matriz energética mundial, alteração na matriz brasileira de combustível e alteração na matriz de transporte de cargas.

Dimensão do conhecimento: melhoria da qualidade de ensino, universalização da Educação básica, ampliação do acesso ao ensino superior, inclusão digital, evolução

da Biotecnologia, programas tecnológicos em áreas sensíveis, desenvolvimento da Nanotecnologia e elevação dos investimentos em Ciência e Tecnologia e Inovação.

Esse é o projeto da SECOM que está em andamento, e temos que buscar um alinhamento com esse projeto.

Na área do Ministério dos Transportes, estamos ainda numa fase inicial. É claro que foram solicitadas ao Ministério dos Transportes, nesses dois anos e meio, e essas questões estão colocadas todo dia na mídia, respostas aos problemas que foram criados por conta de um insuficiente investimento no sistema de transportes, em cada modal isoladamente, como na intermodalidade. Talvez isso não estivesse muito visível até 2002, mas a partir de 2003, especialmente em 2004, com o crescimento da economia, o impacto muito forte que teve sobre os modais de transporte, especialmente sobre as rodovias, uma vez que as ferrovias não conseguem dar uma resposta muito rápida, mas as rodovias sim. Hoje, temos uma grande quantidade de grãos sendo transportada pelo modal rodoviário, o que é algo totalmente inadequado, tanto do ponto de vista do custo do frete, como do impacto causado no sistema de transportes, de um modo geral, e o impacto que causa na situação das estradas, que já não eram boas, que já foram absorvidas no estado de alguma precariedade.

Apesar de precisar dar essa resposta, especialmente a Secretaria de Política, que tem essa atribuição, estamos buscando construir um processo de discussão estra-

tégica, no sentido de discutir um plano de longo prazo, sabendo que podemos construir uma visão do que desejamos, mas existem as possibilidades de cenários, frutos dos diversos elementos que vamos mencionar aqui, especialmente das incertezas, e que esses projetos não são normativos, determinativos, vamos dizer assim. Eles devem estar submetidos a uma reflexão permanente, a um monitoramento, a uma avaliação, coisas desse tipo.

Estamos numa fase de discussão interna e contratação de consultoria para apoio à elaboração do Plano de Logística e Transportes, para médio e longo prazos. Já entramos numa questão metodológica, em que o papel da consultoria, nesse caso, é apenas realmente para dar apoio e suporte, porque nós entendemos que os especialistas não podem ser os formuladores de planos, nem governamentais, quanto mais planos de Estado. Para que esse processo seja bem sucedido, é preciso haver uma participação e uma motivação da sociedade organizada, dos diversos atores sociais, para participarem da formulação e de todo o processo que vem depois (monitoramento, revisão, etc.), naquela idéia de criar consenso, visando a um projeto de Estado, e não somente a um projeto de governo.

Estamos entendendo os atores sociais como aquelas entidades que têm projetos, que têm seus interesses específicos, que têm uma visão particular de analisar e interpretar a realidade, que participam do jogo social, que acumulam e desacumulam força no processo da luta social e que, portanto, são relevantes para a construção de

um grande projeto estratégico para o país, e que podem, nesse processo de acumulação e desacumulação, apoiar projetos, mas também podem se opor a projetos. A nossa perspectiva é que, numa discussão com o envolvimento desses atores, poderão ser criados consensos que podem ser trabalhados, consenso não significando unanimidade, naturalmente.

O elemento fundamental dessa abordagem é que são os atores sociais, incluindo o governo federal e os governos estaduais, que constroem o dia-a-dia e que vão ter que construir, no seu dia-a-dia, esse projeto, e há a necessidade de uma grande motivação. Esse é um primeiro aspecto, que é importante abordar.

Um outro aspecto metodológico é o seguinte entendimento: os atores sociais planejam, têm uma visão do futuro, a visão do que pretendem construir, traçam planos, estratégias. Isso é algo que podemos chamar de projeto desejado. Agora, os cenários são situações que ocorrem fruto de fatores que independem da vontade dos atores que estão planejando. Então, há fatores de surpresa e fatores de incertezas. Apenas para definir um pouco melhor, nós vamos falar em projeto desejado, mas não vamos falar em cenário desejado. Os cenários são os cenários possíveis.

Quando fazemos uma análise de cenários, é possível termos quatro cenários, e vamos trabalhar com essa perspectiva. Na metodologia que vamos falar hoje, mais à frente, sobre cenários, normalmente acabamos ficando em quatro cenários, mas não tem um cenário desejado. Tem aquele cenário em que há o entendimento de

que seja o melhor para o projeto que desejamos. Invertemos um pouco essa situação, dizendo que o projeto desejado tem que ser viabilizado, qualquer que seja o cenário. É claro que sempre há a possibilidade de redução do projeto em função do cenário, mas a lógica, a idéia que estamos trabalhando é que, dentro de um conceito desenvolvido pelo Prof. Carlos Matus (não sei se algum dos senhores conhece, ou se todos conhecem), que é alguém que teve uma influência grande na América do Sul, foi ministro da Economia do Salvador Allende, foi consultor do CEPAL, montou um instituto, a Fundação ALTADIR, voltada para a alta direção, formação de dirigentes, etc., então, ele trabalhou bastante esses conceitos, nós trabalhamos junto com ele, acabamos absorvendo, e essa é a contribuição que nós trazemos. Eu estava dizendo para a Prof.a Regina que, quando eu não estou no governo, ultimamente eu sou consultor em planejamento estratégico.

Para deixar um pouco mais claro, na visão que estamos trazendo aqui, entendemos que é correto falarmos num projeto desejado, o projeto que queremos, e com relação a cenário, temos que fazer uma análise dos cenários, não com a finalidade de eliminar a incerteza, porque essa é uma busca que não tem sucesso, que é impossível, porque a vida é assim, as coisas se dão num grau de incerteza e, por mais que busquemos instrumentos para reduzir a incerteza, para termos algo mais determinístico, na área da luta social, da construção de um país, na construção do mundo, entendemos que não há como eliminar essa incerteza.

Seminário Pensar Brasil 2022

Ideal hoje, real amanhã – O pensar e o fazer

Antes de entrar na referência metodológica, que já começamos a falar alguma coisa, é importante definir que o nosso processo de planejamento vai estar baseado em alguns elementos orientadores, que já estão definidos por uma política de governo, que é a redução das desigualdades sociais, a redução das desigualdades regionais, desenvolvimento sustentável, integração nacional e integração sul-americana.

Esses elementos são orientadores. Portanto, não são elementos de mercado. Pelo menos, esse trabalho que nós vamos desenvolver não serão os elementos que orientarão o desenvolvimento da política de Transportes, das ações que vão ser realizadas. Não é o mercado que vai dizer. É claro que o mercado tem uma importância, mas existem elementos, por exemplo, o governo quer combater as desigualdades regionais, tem como meta eliminar pelo menos o grau de desigualdade regional que ainda existe hoje no país, então, o mercado, possivelmente, não vai falar nada sobre isso, não vai falar nada a favor disso. O mercado vai tender a dizer que é nas áreas mais desenvolvidas que devem ocorrer os maiores investimentos, entre outras coisas. Nós entendemos que não, que existem áreas que têm, inclusive, potencial de desenvolvimento que estão em forte processo de declínio econômico e que, se não houver uma integração de investimentos públicos e privados naquela área, nós vamos ter uma situação consolidada de declínio e uma perda mais definitiva naquela região.

A outra questão também que não é o mercado que vai dizer é a integração sul-ame-

ricana, e não é somente o atual governo. Desde o governo anterior, o país está determinado a promover a integração sul-americana, agora com iniciativas, inclusive uma delas começou no governo anterior e está se consolidando agora, e outra que foi iniciada neste governo. No ano passado, foi dado o pontapé inicial, no final do ano, para a criação da Comunidade Sul-Americana, na reunião de Cuzco, em dezembro do ano passado. Então, tem um projeto claro de integração sul-americana, que vai para além do Mercosul, da Comunidade Andina.

Nessa mesma data, foi ratificada uma agenda consensuada de implementação de investimentos em infraestrutura, 29 na área de Transporte e 2 na área de Comunicação, que apontam para, até 2010, nós termos um conjunto de intervenções em infraestrutura que vão promover efetivamente a integração física sul-americana. Agora, outros elementos de integração precisam ser trabalhados: integração cultural, social... Têm outros elementos, e esse é um projeto de longo prazo. Quanto à integração física, já existe essa agenda, os projetos já estão delineados, a maioria deles já foi iniciada pelos respectivos governos. Depois nós vamos falar mais especificamente sobre isso.

Então, quanto à essa questão de integração, não é o mercado que vai dizer. Essa é uma determinação de governo, e nós pretendemos criar um consenso nacional sobre a importância desses aspectos: integração nacional, sul-americana, combate às desigualdades regionais e sociais, trabalhando numa linha de desenvolvimento sustentável.

Do ponto de vista de referência metodológica, queremos nos referenciar num método desenvolvido pelo Grupo Shell, que é referência internacional em planejamento com cenários, que também se tornou uma referência para a PETROBRAS que, com algumas variações, incorporou essa metodologia. Ela está consignada, para quem tiver interesse em estudar esse assunto, num livro editado, creio que pela Editora Zambal com mais outra, *A arte da visão de longo prazo – Planejando o mundo no horizonte de incerteza*, do Peter Schwartz, que fez parte de uma equipe de alto nível da Shell, que idealizou, implementou e estudou, e isso resultou num outro conceito, que é o conceito de aprendizado organizacional, usado por algumas grandes empresas e que, no Brasil, ainda é incipiente.

Esse método permite fazer discussões sobre grandes investimentos em infra-estrutura, por exemplo, no caso da Shell, se devem fazer uma plataforma no Mar do Norte, de 2 ou 3 bilhões de dólares. Para responder a essa pergunta, foi desenvolvido todo um método que permite não só reduzir o grau de incerteza, mas, especialmente, ter condições de que os dirigentes, ao longo do prazo, se forem detectados sinais de mudanças, seja na economia, na política internacional, possam refazer ou reavaliar e, ainda assim, viabilizar o projeto dentro de um mundo em constante transformação.

Não vou cansá-los com isso, pois está no texto que vai ser publicado, mas alguns aspectos são fundamentais: a identificação de questões ou decisões centrais, a listagem das forças-chave no ambiente local, a

listagem e a avaliação das forças motrizes, que são elementos pré-determinados e incertezas críticas, depois tem a hierarquização por importância e incerteza, seleção de lógica de cenários, detalhamento de cenários, aplicações, seleção de indicadores iniciais e sinais de aviso. Nós vamos pegar, essencialmente, os três primeiros passos, que nos ajudam a entrar também numa discussão de conteúdo com relação a essa questão dos Transportes. Mais à frente, vamos falar sobre a situação atual, quer dizer, o que o Ministério e o governo já estão trabalhando para fazer face a algumas possibilidades de cenários futuros.

Volto a reafirmar a importância de que os atores sociais relevantes tenham participação nessa formulação do projeto desejado, na análise de cenários, depois na análise de monitoramento e avaliação.

Com relação a isso, ainda do ponto de vista do processo participativo, que queremos distinguir nesse aspecto, por entender que ele é fundamental, que não adianta gerar um monte de papel e de coisa escrita, ainda que tudo que esteja ali seja extremamente importante, relevante e correto, e fazer com que, depois, as pessoas que vão construir essa realidade não estejam afinadas com tudo aquilo que está escrito. Então, nós precisamos ver quais serão os atores sociais para a construção desse projeto, com que motivação eles vão trabalhar no cotidiano para a consecução de objetivos estratégicos, como garantir a aceleração do processo de aprendizado necessário para dar conta da complexidade desse projeto, ou seja, como desenvolver esse trabalho de construção coletiva para

maximizarmos a eficácia e a eficiência. Vamos entrar agora em algumas discussões principalmente de conteúdo. Por exemplo, as decisões centrais. Vou listar alguns exemplos de decisões centrais que nós temos que pensar. Devemos iniciar agora um grande programa de investimento na ampliação da malha ferroviária para transporte de cargas? Sempre lembrando que essas perguntas podem levar a uma resposta óbvia, em função do momento que estamos passando, mas à medida que formos levantando algumas incertezas, pode ser que, talvez, elas não sejam tão óbvias de serem respondidas. Então, essa resposta a essa pergunta não é óbvia. Se a resposta for sim, onde deve estar localizado esse projeto.

Outras perguntas: devemos ampliar a capacidade da malha rodoviária federal nos próximos anos? Depois nós vamos fazer uma reflexão para vermos se é óbvia a resposta a essa pergunta também. Devemos estadualizar todas as rodovias federais que iniciam e terminam dentro de cada estado? Devemos acelerar o programa de investimentos na ampliação de oferta de hidrovias? Devemos estimular fortemente a navegação de cabotagem? Devemos ampliar o programa de investimentos em infraestrutura metroviária e outros transportes de massa nas regiões metropolitanas do país? Essas e mais um conjunto de grandes questões e decisões centrais que, se cada um pudesse falar aqui, levantaria. São idéias de questões que estimularão o debate do planejamento.

Listagem das forças-chave no ambiente local, quer dizer, que fatores-chave influ-

enciam o sucesso ou o fracasso de uma decisão desse tipo agora, das que estão mencionadas aqui. Por exemplo, na pergunta “devemos iniciar agora um grande investimento na ampliação da malha ferroviária”, é preciso saber a disposição dos usuários, porque o custo de transporte não é o fator decisivo. Se formos usar uma abordagem meramente racional, possivelmente, o custo de transporte é o elemento que decide se devemos construir ferrovias ou estimular a construção de ferrovias em determinados corredores, porque o frete vai ser mais barato e coisas desse tipo.

Hoje, na malha instalada, não é o custo de transporte que faz o embarcador decidir. O embarcador do oeste do Paraná, por exemplo, que a soja deve ir por ferrovia e não por rodovia. Ele hoje está decidindo que vai por rodovia, vai por caminhão, ainda que o custo seja bem mais elevado, mas eles colocam a questão da confiabilidade, e o modal rodoviário oferece confiabilidade, enquanto o ferroviário ainda não oferece, e não sabemos a partir de quando ele vai oferecer um grau de confiabilidade muito grande, porque a carga que sair por ferrovia tem que chegar ao porto e é preciso ter toda uma eficiência e uma eficácia nessa operação intermodal que garanta que haja o fluxo, que haja uma certeza sobre quando a mercadoria vai estar dentro do navio. Esse, por exemplo, é um elemento. Temos conversado com embarcadores e com usuários, e essa é uma questão que ainda faz com que uma boa parte do Paraná seja transportada por caminhão, e não pela LL, que tem

interesse em aumentar a sua capacidade, já está assinando contratos de 27 anos. A Bunge assinou contrato com a LL para transporte, e a Bunge vai investir também nos equipamentos. Essa é uma possibilidade de mudança, mas é um elemento que deve ser considerado.

Em relação à ampliação de oferta de hidrovias, elementos fortes a serem considerados são as entidades ambientais públicas e privadas. Sabemos, por exemplo, que a Hidrovia do Araguaia, até hoje, está empacada por causa de uma avaliação dos impactos das entidades ambientais e o próprio governo de Goiás. A Hidrovia do Madeira é outra, porque existe uma possibilidade de aproveitar a construção da Usina de Furnas, no Rio Madeira, usando a tecnologia de bulbo e, com isso, fazer a eclusa e garantir um alto grau de navegabilidade para trás, mas essa é uma questão que não vai passar facilmente pelas entidades ambientais nacionais e regionais, e uma boa base política naquela região, por entender que há um futuro muito mais interessante de turismo ecológico em toda aquela região, um potencial de geração de divisas e de trabalho muito maior do que seria oferecido pela Hidrovia. Então, não é uma resposta muito óbvia.

Listar as forças motrizes no macro-ambiente que são capazes de influenciar esses fatores-chave. Então, além de verificação de forças sociais, econômicas, políticas, ambientais e tecnológicas, é preciso responder quais são as forças que estão atrás dessas forças micro-ambientais, identificadas no passo anterior. Algumas são pré-determinadas, como o crescimento

demográfico. Para uma visão de até 2022, o crescimento demográfico é quase um fator pré-determinado. Vai haver o crescimento. Pode haver uma incerteza com relação à taxa, mas esse é um dado da realidade.

Outras são incertas, essas que dependem de como os operadores, os embarcadores, vão interpretar como vão se posicionar diante das ofertas. Inclusive, a Universidade Federal de Santa Catarina está desenvolvendo um modelo de simulação para transporte de carga que já incorpora a variável comportamental, que representa um salto em relação aos modelos anteriores, que só consideravam os chamados fatores objetivos, pois os fatores objetivos não necessariamente respondem convenientemente a essas necessidades.

Entre as forças motrizes, por exemplo, com relação a mercado, temos que ver a tendência de produção de grãos, se ela vai continuar sendo para exportação, ou se vai haver uma ruptura no meio, através da agroindústria, do processamento da soja, do milho, etc., no sentido de priorizar produtos de maior valor agregado do que as *commodities*. Então, numa perspectiva de ter que exportar grande quantidade de soja e milho, mas especialmente soja, um volume crescente da soja enquanto *commodity*, isso coloca uma necessidade de atendimento por ferrovias, hidrovias e pelas rodovias, mas se houver uma inflexão, isso pode dar uma diferença na avaliação.

Podemos pensar também a oferta, por exemplo, BR 163, que tem o projeto de ser construída futuramente, que coloca uma possibilidade da soja do Mato Gros-

so sair pelo Porto de Santarém. Ao ser ofertada essa possibilidade, o que acontece com as outras possibilidades? Por exemplo, a construção de uma ferrovia da própria Ferronorte, ligando toda a região do Mato Grosso, estendendo até Porto Velho. Com a construção da ferrovia, o que acontece com essa rodovia? Há um consenso que nós não temos recurso suficiente para investimento em infraestrutura e eles precisam ser maximizados. Então, decisões desse tipo podem afetar fortemente lá na frente. Essa questão do grão é uma.

Esse posicionamento da China com relação a grão, produtos siderúrgicos, qual o impacto que isso pode ter mais para frente, no sentido de provocar mudanças sensíveis nesse comportamento do transporte de carga? Essas iniciativas que o governo está tendo, essa ofensiva comercial nos países da Ásia, também a consolidação e ampliação das relações com os EUA, Europa e América do Sul, que impacto isso traz para esses projetos? Se os produtos agrícolas e pecuários entrarem com força nesses mercados, como isso vai impactar na disponibilidade de Logística?

Do ponto de vista de mercado interno, que pode orientar muito uma reflexão sobre rodovias, por exemplo, o turismo. A tendência de crescimento do turismo, que impacto isso pode ter no modal rodoviário e aeroviário? As novas tecnologias, por exemplo, está em elaboração para implantação num horizonte próximo, no Paraná, um duto que vai permitir o escoamento de grãos do alto da serra até o Porto de Paranaguá. Então, tecnologias como essas,

sendo implantadas e bem sucedidas, o que elas impactam no fluxo de caminhões? A criação de retroportos virtuais, por exemplo. Hoje, temos uma situação de um volume gigantesco de caminhões chegando ao Porto de Santos, entrando pela via urbana, engarrafando tudo lá dentro. Temos um projeto de criar retroportos virtuais, áreas afastadas do Porto, tudo isso interligado por Tecnologia da Informação e da Comunicação, usando sistemas para coordenar o fluxo de caminhões em direção aos portos. Que impacto isso poderá ter? A viabilidade de *containerização* de algumas mercadorias, inclusive automóvel, quando já se começa a fazer isso, desmontar automóvel, colocar em *container*, o que permite uma agilidade muito maior na intermodalidade.

Também, os fatores políticos, eventuais mudanças de governo que possam minimizar a importância da integração sul-americana e da integração nacional, verificar que impacto isso teria quando já foi decidido, por exemplo, o volume de investimentos para dar conta dessas interligações. Um governo que tenha uma flexibilidade muito grande com relação à política fiscal, o que pode produzir de impacto no fluxo de investimentos futuros, na medida em que, dependendo da política que for aplicada, podemos ter problemas mais sérios ainda de recursos para investimento, o que pode afetar os projetos futuros. Do ponto de vista das forças econômicas, naturalmente, a evolução da inflação e do custo de combustíveis nos parecem ser dois elementos de incerteza crítica nos próximos anos.

Vou tentar agora, em cinco minutos, falar da situação atual e dos projetos em andamento. Essa foi toda uma parte de reflexão. Conforme eu disse inicialmente, nós não temos nada elaborado, acabado; em algumas coisas, temos algumas convicções, mas precisamos aprofundar essa discussão com a sociedade.

Hoje, há uma distorção muito grande, todos sabem, do modal rodoviário em relação aos demais modais. A política do governo, então, é reverter esse quadro da matriz de transporte. Vamos trabalhar para isso. Existem alternativas já acontecendo. Como eu mencionei, a saída de grãos por Porto Velho, por exemplo. Hoje saem 3 milhões de toneladas de grãos por Porto Velho, pela Hidrovia do Madeira, Rio Amazonas. Com a 163, estimamos que saiam 5 milhões de toneladas. Além das 3, mais 2, mas ainda precisamos estudar melhor se os vários projetos que estão em andamento não estão todos dizendo que vão transportar o mesmo volume de cargas. De qualquer maneira, são duas possibilidades que mudam um pouco o quadro atual de saída desses produtos pelo Sul.

O Ministério dos Transportes está decidido a investir fortemente na mudança dessa matriz. O governo federal criou um projeto piloto de investimentos, apresentou ao Congresso, que o referendou, que faz com que o orçamento do Ministério dos Transportes, que em 2004 foi de 2,4 bilhões, passasse para cerca de 5,7 bilhões, sendo 3,5 bilhões, mais ou menos, da proposta que foi encaminhada ao Congresso, e 2,2 bilhões do projeto piloto de investimentos. A idéia é investir 10 bilhões nos

próximos 3 anos de recursos que antes iam para fazer o superávit primário, e que agora vêm para investimento em infra-estrutura, especialmente infra-estrutura de transporte.

Esses recursos já dão conta de uma parte, especialmente da questão da restauração e conservação das rodovias, além de adequação de capacidade, por exemplo, duplicação da BR 101 entre Palhoça e Osório, no Sul, duplicação da BR 101 Nordeste, construção do arco rodoviário do Rio de Janeiro, coisas desse tipo. O governo está trabalhando também para buscar outras formas de financiar os recursos que são necessários para a ampliação da oferta ferroviária e a melhoria dos terminais portuários.

Algumas soluções serão viabilizadas via BNDES, quer dizer, não são recursos que vão aparecer no orçamento do Ministério dos Transportes, e outros fundos, como FINOR, entre outros, também através das PPPs, que é uma outra forma.

No ano passado, nos concentramos na agenda portos, e a dotação esse ano é de 556 milhões para melhorar as condições dos portos, que inclui basicamente implantação do ISPS Code, que é uma necessidade, um pré-requisito, especialmente também obras de dragagem, melhoria das condições de acesso, melhoria operacional. Quase 2 bilhões para restauração de 14 mil quilômetros de rodovias federais, 180 para conservação de 120 mil quilômetros. Quanto ao repasse, governo e Congresso aprovaram uma lei que repassa 29% da arrecadação da CID para estados e municípios, para investirem especialmente na malha estadual. Aquela discussão que ha-

Seminário Pensar Brasil 2022

Ideal hoje, real amanhã – O pensar e o fazer

via se estamos ou não usando a CID, aos poucos vai ser superada, porque, inicialmente, já um terço será destinado aos estados. Esses investimentos já estão ocorrendo. Têm algumas pessoas aqui da Secretaria de Gestão, que é quem acompanha esse trabalho junto aos estados.

Estamos trabalhando na ampliação da malha ferroviária. Houve uma ação em cima da Brasil Ferrovias para alocação de recursos do BNDES e também dos demais acionistas, incluindo os fundos de pensão, para dar condições para que a Brasil Ferrovias possa operar dentro do grau de plenitude exigido pelo atual momento. A nova Transnordestina, um projeto novo, muda o quadro da ligação ferroviária no Nordeste e pode ser um grande fator de desenvolvimento dessa região. Ela sai de Eliseu Martins e tem duas ramificações a partir de Araripina, na fronteira de Pernambuco com Ceará. Uma vai em direção ao Porto de Pecém, em Fortaleza, e a outra em direção ao Porto de Suape. É um investimento que o governo julga de extrema importância, que não aparece no orçamento do Ministério dos Transportes. O recurso para fazer esse investimento não está no orçamento do Ministério; vai ser, basicamente, BNDES e FINOR .

Conforme eu mencionei, tem 1 bilhão para adequação de capacidade de duplicação das rodovias em Goiás, Minas, Pernambuco, Rio, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul e Santa Catarina, 127 milhões para a construção de 180 quilômetros de rodovia no Acre, Amazonas, Amapá, Mato Grosso e Pará, dentro daquela lógica de integração nacional e, no

caso do Amapá, BR 156, também de integração sul-americana.

Ainda, financiamento de embarcações de grande e pequeno porte, através do Fundo da Marinha Mercante, com a previsão de construção de 50 balsas, 10 empurradores e 10 navios de apoio marítimo, reforma de estaleiro em Santos, construção de 2 estaleiros, um em Pernambuco e outro no Rio Grande do Sul, e a construção de 22 navios petroleiros para a Transpetro.

A nossa previsão se tudo correr bem, é de que os contratos sejam assinados no final do ano, em dezembro, e em janeiro, já começariam as obras preliminares. As concessionárias têm 6 meses para executar todas as obras iniciais; colocar a rodovia em boa condição de circulação, com sinalização, sem buraco, etc. e depois os projetos, são 8 lotes de licitação cada um tem uma característica. Há previsão de fazer os investimentos e uma boa parte delas nos 5 primeiros anos já um grande volume de investimentos para 3ª faixa, duplicação, contorno, coisas desse tipo.

O prazo é de 25 anos, a licitação será a menor tarifa na Bolsa de Valores de São Paulo e os 8 lotes são: a BR-153 em São Paulo, a BR-116 pegando Paraná e Santa Catarina, a BR-393 no Rio de Janeiro, a BR-101 no Rio de Janeiro, a BR-381 que é a Fernão Dias, a BR-116 que é a Régis Bittencourt São Paulo-Curitiba, a BR-116 também ligando Curitiba até a divisa de Santa Catarina e a BR-101 no Espírito Santo. Esses são os 8 lotes, e temos ainda, a BR-163 que nós também já estamos andando. Esses 8 lotes são 3.100 Km, e a BR-163 são 1.570 Km, que será concessão.

Só para completar temos as PPPs com as prioridades já definidas no modal rodoviário, é o Arco Rodoviário do Rio de Janeiro e a BR-116 na Bahia. Ainda não está a de Minas Gerais porque não constava no PPA, mas que será incluída no PPA desse ano. E no Modal Ferroviário a Ferrovia Norte-Sul, o ferro anel de São Paulo tramo-norte e a variante Guarapuava-Ipiranga. Essas obras são de extrema importância.

O Ferro Anel viabilizará a saída de grãos por Sepetiba, que hoje não é viável por causa do tempo, do custo, etc., e essa ligação irá permitir. E mais à frente o tramo-sul também do Ferro Anel de São Paulo. A variante Guarapuava-Ipiranga, não sei se todos já ouviram falar, permitirá uma melhoria significativa na linha da ALL no Paraná e que viabilizará o transporte de cargas do oeste do Paraná, que depois do Mato Grosso é o principal produtor de grãos de soja, por via ferroviária tanto para o Porto de Paranaguá quanto para São Francisco do Sul.

Na integração Sul-Americana foi criada a IIRSA, que é a iniciativa para a Integração da Infra-Estrutura Regional Sul-Americana. Conforme já falei inicialmente, foi consolidada uma agenda consensuada com 29 projetos na área de transportes, 12 dos 13 países da América do Sul participam desse projeto. Só não participa a Guiana Francesa porque pertence à Comunidade Européia.

Os principais projetos assumidos pelo governo brasileiro são: o corredor Mercosul a duplicação da BR-101 Sul Santa Catarina-Rio Grande do Sul, a Ponte do Rio Acre que permitirá a ligação do oeste brasilei-

ro com o Pacífico por rodovia, no Peru estão sendo feitas às obras ferroviárias, quer dizer, há o compromisso do governo peruano de fazer, inclusive com financiamento brasileiro; a ponte sobre o Rio Itacutu na fronteira com a Guiana e a nova Ponte presidente Franco-Porto Meira na ligação com o Paraguai, estes são os principais projetos que cabe ao Brasil executar nessa interligação.

Tenho que encerrar, mas tentarei falar em duas frases. Tem um outro trabalho que estamos fazendo muito forte e importante, que é de aumento da eficiência dos sistemas, especialmente do rodoviário. Estamos fazendo juntamente com todas as entidades do segmento: dos caminhoneiros; autônomos; cooperativas; e das empresas, CNT, NTC, ABTC, ATR, algumas regionais, e existe uma pauta em discussão para aumentar a eficiência dos sistemas do transporte rodoviário de cargas. Nessa pauta, constam alguns elementos como a melhoria das rodovias naturalmente, que esperamos estar equacionando isso até o final do ano que vem, e acreditamos que não trataremos mais esse assunto, e outras questões como: renovação da frota, criação de áreas de apoio logístico algumas funcionarão como pátios reguladores para os portos, central de frete com atendimento adequado ao caminhoneiro, redução de combustível, a questão relativa à prevenção e repressão ao roubo de cargas, tem muita coisa que já estamos fazendo, e algumas coisas que estão em andamento. Existem projetos de lei no Congresso prontos para serem aprovados que ajudarão muito nisso.

Seminário Pensar Brasil 2022

Ideal hoje, real amanhã – O pensar e o fazer

Com relação à área ferroviária e a área de portos, estamos discutindo. A ferroviária é mais fácil porque são poucos operadores, estão todos na NTF e o Governo dialoga constantemente. Estamos buscando melhorias significativas no transporte ferroviário também.

Com relação a transporte urbano, ele é basicamente trabalhado pelo Ministério das Cidades, mas de uma maneira geral existe uma política de descentralização de regionalização e o Governo vai atuar na melhoria desses sistemas fortemente através do BNDES e não necessariamente de recursos orçamentários.

Muito obrigado e estamos à disposição para o debate.

Moderadora

Gostaria de agradecer a palestra do secretário. Acredito que ele nos deu um panorama do que o Ministério está fazendo e do que está pretendendo fazer.

Hoje temos uma mesa bastante interessante, então antes de passar o debate para a plateia gostaria de passar a palavra ao presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada, engenheiro Luiz Fernando dos Santos Reis. Penso que toda questão de planejamento necessita de alguém para a execução. Sendo assim, antes de passar o debate para plateia um breve comentário sobre a palestra do Secretário.

Luiz Fernando dos Santos Reis

Boa tarde, eu não vou me estender porque farei o painel seguinte. Eu tenho dito à imprensa em todos os locais que há muitos anos não ouvimos um discurso tão

bonito para a área de infra-estrutura como o que esse Governo vem fazendo, mas há muitos anos não se sai do discurso para a prática, entendemos e compreendemos a intenção da área do Ministério do Transportes, principalmente desde que o ministro Alfredo Nascimento assumiu, há uma intenção de fazer as coisas, mas não se consegue.

O que o brilhante engenheiro Valente acabou de dizer é verdade, esses planos existem eles estão todos realizados, mas até hoje nós não recebemos um tostão começaram a pagar os débitos a partir de maio, então ficamos na grande dúvida, quando e como esses planos sairão do papel?

Nós sabemos que existe no Ministério um desejo enorme de que isso seja realidade. Mas entre o desejo e sair nós não estamos vendo as coisas acontecerem. O setor está desestruturado. O setor hoje tem 70% de taxa de desemprego, e mais de 60% de ociosidade nas empresas do setor da construção pesada. Temos certeza que existe uma vontade do governo, do presidente Lula, do ministro Alfredo Nascimento, de toda a estrutura do secretário executivo Paulo Sérgio, todos têm a melhor intenção e a melhor vontade, mas não conseguem sair da prática.

Esse número de 6 bilhões, que o Valente falou, é verdade mas não vai acontecer, não acontecerá porque não existe mais tempo de se executar isso. Esse é o maior problema que nós enfrentamos, porque o domínio da área financeira - não é nem econômica, se fosse econômica a versão seria diferente - o domínio da área financeira dentro do governo impede que haja desen-

volvimento, impede que haja execução dos programas que o governo quer fazer.

Com relação à segunda parte eu não queria me estender porque estamos aqui para debater o Brasil 2022 que será diferente, dentro dessa linha estou de pleno acordo com o Valente, de que é fundamental alguém ter coragem para mudar o modal, se nós não mudarmos ferroviária, marítimo, ferrovia e rodovia, nós não vamos chegar a ser um país de primeiro mundo nunca.

Moderadora

Ele levantou aqui um tema que –acredito– alguém da platéia depois vá rebater. Mas de qualquer forma creio que como ele mesmo disse, estamos aqui para debater o Brasil do futuro. Penso que é importante que acertemos que em termos de incerteza ou risco isso seja o menor possível. E acredito muito que as coisas são cíclicas, tivemos no governo do Juscelino, a grande decisão pelo transporte rodoviário e me parece que esse ciclo está retornando agora com o crescimento econômico.

O secretário deixou aqui um grande desafio que dará margem a debate e provavelmente em quinze minutos não conseguiremos realizá-lo, que é a questão de estimular a malha rodoviária, aumentar a malha ferroviária e aumentar a capacidade da malha rodoviária, se é ampliação das rodovias ou se passa para o Estado a malha federal. O momento é muito importante e essas decisões devem ser bem pensadas, e nesse sentido, vimos pelo cenário apresentado que é importante a questão do consenso e acredito que pela proposta que ele colocou dos planos terem um consenso, uma

coisa muito importante de se dizer é que o projeto não é um projeto de governo e sim um projeto de estado.

Dessa forma eu abro para o debate e gostaria que as pessoas se inscrevessem dando o nome e a instituição, por favor.

Sr Militão Ricardo

Existe uma dimensão muito importante nesse caso do transporte que eu não vi referência, a estrutura de como usamos o país é ocasionada principalmente pela sensibilidade. Nós temos inúmeros exemplos de áreas exploradas ou não exploradas em função da sensibilidade.

Podemos citar para não falar diretamente na BR-163, que tem uma questão de ordenamento territorial urgente. A Ferrovia Transnordestina sobre outro formato deve gerar um problema da mesma forma, e eu não sei se está sendo tratada como a BR-163, mas basta lembrar que a BR-101, principalmente no trecho entre Espírito Santa e Bahia destruiu toda a riqueza biológica e está praticamente arrasando até hoje com tudo que nós temos de (nascetes) para áreas onde se situa a maior população do país. Então o acesso permite a ocupação do espaço, e se não há algum ordenamento territorial nós temos consequências péssimas disso. A minha pergunta é: Até que ponto o planejamento situacional que está sendo proposto está considerando esse fator?

Prof. José Augusto da Fonseca Valente

O projeto da BR-163 é um marco importante na mudança na forma de trabalhar um projeto de infra-estrutura rodoviária.

Onde houve a integração de diversos Ministérios e todas as questões foram trabalhadas, agrária, educação, saúde, questões ambientais, então há um conjunto de intervenções que têm que ser feitas, que caso não haja, tem razão, a estrada será aberta e se provocará uma devastação naquela região. Essa é a preocupação, e eu não sei se ajuda, mas, por exemplo, o projeto da nova transnordestina está sendo coordenado pelo Ministério da Integração e também com preocupações desse tipo.

Hoje as entidades ambientais são muito rígidas na liberação de projetos, mas de qualquer forma a questão da ocupação territorial tem que ser pensada, o impacto que ao se construir uma rodovia ou uma ferrovia, pode provocar na região.

Não dá para dar garantias totais, o que existe é uma grande preocupação do governo. Todos esses projetos que podem ter impacto de natureza fundiária, ou de natureza ambiental etc., são trabalhados com transversalidade. Normalmente não é um projeto que fica somente no âmbito do Ministério dos Transportes. Ele é trabalhado de forma que agrupe os ministérios, com participação de entidades, Existe, por exemplo, uma grande quantidade de audiências públicas. No caso da BR-163, foram várias, inclusive nas localidades, não foi só uma para os 1.500 Km. Mas tem razão, essa é uma preocupação que nós temos. Hoje havia um grande passivo de questões ambientais a serem resolvidas nas obras, inclusive rodoviárias e o Ministério está dando um tratamento prioritário para equacionar todas essas pendências. Isso é o que eu posso dizer, existe uma

preocupação, existe uma forma de trabalhar que é interministerial, trabalhar com transversalidade, de se antecipar aos problemas, de não lançar o projeto de qualquer maneira sem estar com essas questões resolvidas, pelo menos isso é o que nós temos feito até agora.

Moderadora

Penso que a partir da legislação do impacto ambiental os relatórios vêm exigindo muito que os trabalhos se completem, tanto que as equipes são multidisciplinares onde todas essas questões devem ser avaliadas. É realmente importante que cada vez mais isso seja cobrado dos projetos.

Prof. José Augusto da Fonseca Valente

Eu estava pensando em falar sobre isso. Nós estamos introduzindo a Avaliação Ambiental Estratégica. O Ministério vai realizar o primeiro Curso de Avaliação Ambiental Estratégica, com a finalidade de buscar a viabilidade ambiental de projetos setoriais importantes. O curso será realizado com a UnB. Essa é uma preocupação e todos os ministérios que tratam desses assuntos estão convidados a enviar seus técnicos e dirigentes para esse curso.

Sr. Dinaldo Bizan

Por que excluir a Guiana Francesa desses programas de integração dos países que compõem a América do Sul, pelo simples fato de ser vinculado à França, e a França pertencer à comunidade européia?

Prof. José Augusto da Fonseca Valente

Não. Eles se excluiriam. Mas ainda assim,

existem iniciativas como a ponte sob o Rio Oiapoque e a BR-156, de qualquer maneira existe iniciativa, mas eles que não estão participando disso.

Participante não identificado

Eles participam nas reuniões da IIRCA como observadores.

Prof. José Augusto da Fonseca Valente

Mas nas últimas a que fui não havia ninguém da Guiana.

Participante não identificado

A Guiana Francesa participa de algumas reuniões como observador. Não participa como país, porque não se trata de um país. Os 12 países da América do Sul participam normalmente de todas as reuniões da IIRSA. Mesmo assim, como o secretário falou, existe a ponte sobre Rio Oiapoque na fronteira do Brasil com a Guiana Francesa, que é uma iniciativa do governo brasileiro de integração da América do Sul, e a BR-156 no Amapá, que vai na direção da Guiana Francesa, que o Brasil está pavimentando.

Sr. José Belizário Nunes

Eu gostaria de fazer uma pergunta para o secretário sobre a ponte do Rio Acre, que é um dos pontos de ligação dessa integração com o Peru até o Pacífico. Para o Brasil é relativamente fácil construir uma ponte sobre o Rio Acre, que eu suponho será construída em Assis Brasil, na BR-317 ou antiga BR-317. Difícil é ter segmento até o Peru porque é uma região altamente irrigada até Maldonado e até os Andes, e

se existe uma contrapartida, há algo assegurado de contrapartida por parte do Peru de dar segmento a essa obra no território peruano, na Amazônia peruana, do contrário não terá significação nenhuma, o rio é pequeno, ruim, e pior do que as águas do Rio Acre, só existe o céu do Ceará. Mas essa é uma preocupação, e eu digo isso porque trabalhei muitos anos com integração Brasil-Peru.

Prof. José Augusto da Fonseca Valente

Não sei se eu falei muito rápido, mas dentro dos 29 projetos, cabe ao Brasil a construção da ponte e ao Peru o restante do traçado. Eu só tenho dúvida se o BNDES está financiando todo o trecho ou se é uma parte do trecho, fato que foi motivo de espanto para algumas pessoas, “Mas o BNDES em vez de estar financiando coisa aqui dentro está financiando lá!”, houve uma discussão sobre isso, acontece que é do interesse do Brasil que haja uma integração.

Moderadora

Gostaria de agradecer a palestra do secretário de Política Nacional de Transportes. Vamos convidar o engenheiro Luiz Fernando dos Santos Reis, graduado pela Faculdade de Engenharia da Universidade Fluminense e pós-graduado em barragens e fundações pela Escola Nacional de Engenharia. Trabalhou em grandes obras e empresas de engenharia como engenheiro dirigente no Brasil e na América Latina. Atualmente é o presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada. Passamos a palavra ao dr. Luiz Fernando.

Seminário Pensar Brasil 2022

Ideal hoje, real amanhã – O pensar e o fazer

Prof. Luiz Fernando Dos Santos Reis

Boa tarde eu queria em nome do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada SINICON agradecer a honra de participar desse Seminário e ter a oportunidade de tentar uma idéia do que poderia ser uma infra-estrutura de transporte do Brasil e da América Latina ou da América do Sul para 2022, é difícil aqui no nosso país se fazer previsão para um ao quanto mais esse prazo, mas vamos tentar.

Estamos muito honrados. Gostaria de fazer um pequeno intróito do que é o Sindicato, o que é o setor da construção pesada que é um setor que gera uma extrema confusão. O setor da construção pesada é completamente diferente do setor da construção civil, se alguém pensa que é a mesma coisa, não é. Começa que nós temos um único cliente, que é o governo, ou tínhamos que era o governo e hoje nós temos o governo-iniciativa privada, com as grandes indústrias como Vale do Rio Doce, CSN. Nós somos quase que 'monoclientelistas'. Enquanto a construção civil nos tem como clientes quando nos vende um apartamento. Nós só podemos corrigir o nosso preço uma vez por ano, de acordo com a Lei 8666, e com os decretos leis que foram criados sobre as licitações públicas e reajustamentos, e eles corrigem toda vez que querem: ou pagamos o aumento do apartamento ou não. Nós somos setores em que o componente equipamentos e tecnologia é muito maior do que o componente mão-de-obra que na construção civil é muito mais usado.

Esse setor é composto pelas empresas de excelência tecnológica que construíram e

constroem a infra-estrutura do Brasil com atuação no exterior exportando serviços. Toda essa infra-estrutura de portos, estradas, barragens, energia, tudo isso foi construído por empresas do setor da construção pesada, que são associadas ao nosso sindicato.

É responsável por 1,5 do PIB Nacional, e é um constante parceiro do Governo em todas as iniciativas. A prova disso é que no instante que o Governo resolveu partir para a concessão de rodovias mesmo antes de qualquer marco regulatório como foi o caso da Ponte Rio-Niterói, que foi a primeira rodovia federal a ser condicionada à iniciativa privada, quem participou do certame ganhou e está operando, foi um conjunto de empresas do setor da construção pesada, como todas as primeiras concessões rodoviárias, não tinha marco regulatório não tinha nada, nós confiamos, acreditamos e fizemos.

O SINICON, o sindicato que eu presido, é a mais antiga organização que representa em caráter nacional as empresas da atividade econômica da construção no Brasil. Ele foi fundado em 1959, possui 450 filiadas, das quais 104 são associadas mantenedoras todas de capital nacional. O SINICON atua em duas frentes, em defesa dos interesses do setor e das empresas que compõe, e nas relações trabalhistas. Só para dar uma idéia da visão que nós temos de Brasil, nós realizamos 47 dissídios coletivos ao longo de todo o país por ano. Nós temos associados de todas as entidades, e a diretoria do SINICON é composta por 12 vice-presidentes que representam diferentes tamanhos de empre-

sas de diferentes estados. Todas as regiões nacionais e todos os diferentes tamanhos de empresas estão representados em nossa diretoria.

Nós atuamos basicamente na construção de transporte, energia, saneamento, irrigação, concessão do serviço público e habitação, mas não habitação comum, é habitação pública de baixo custo, no momento que o governo resolver fazer um programa de grande quantidade de habitações, porque será muito mais logística do que construção, e hoje nós somos especializados em logística ou gerenciamento.

O setor em números: Os números são de 2002, que são os dados que nós temos do IBGE e nós só trabalhamos com dados do IBGE. Ele fatura 16.6 bilhões por ano, e o interessante é que são 11 bilhões em obras públicas e já aparecem 5 bilhões como obras privadas. Antigamente era tudo obra pública, esse componente hoje em 2005 já deve ser bem maior.

Nós pagamos de impostos 2.2 bilhões, encargos sociais e trabalhistas 1 bilhão, de taxas e contribuições 1.2 bilhão e gerou de exportações e serviços 1.2 bilhão de dólares. Então é o setor hoje que é o único que é nacional e multinacional que empresas nacionais viraram multinacionais. Vamos começar a fazer essa análise. Antes de continuar eu gostaria de dizer que grande parte desse trabalho está baseado em trabalhos feitos pelos eminentes Carlos Lessa, ex-presidente do BNDES e Darc Costa, seu ex-vice-presidente, que foram ambos os grandes defensores da integração da América do Sul, começando pela integração física. O Brasil tem todas as

condições de ser o centro desse megaeestado, os investimentos em infra-estrutura não geram produto, geram a própria produtividade. A reestruturação da matriz de transporte e aí vem o que nós falamos naquela pequena intervenção, gerará o aumento de renda para o trabalhador fruto da diminuição dos custos dos transportes, na formação do preço da cesta básica e minimizará o chamado custo Brasil.

A importância de um sistema de transportes eficiente para o desenvolvimento econômico, fica demonstrada quando se vê a participação do custo dos transportes nos custos logísticos, que atingem em média 31.8%. Em uma estrutura de custos logísticos a administração é 20%, armazenagem 19%, estoque 18.7%, trâmites legais 10%, e transportes representa 31.8%. Cada vez que conseguimos diminuir o componente transporte, nós estaremos diminuindo o custo da logística.

O setor rodoviário: Nós temos 72.000km de rodovias federais, 58.000km pavimentados. Mas não vamos perder tempo. A malha é pouco difundida nessa região que é a região limítrofe com os países da América do Sul, e bastante concentrada, como tinha que ser, para região litorânea. Qual é a condição dessa malha, nós temos os pavimentos até cinco anos com 5%, entre 5 e 10 anos com 15% e mais de 10 anos com 80%, e entre mal e regular nós estamos falando de mais de 80%. Bom nós só temos 18.2% .

O setor ferroviário: É mais complexo ainda em termos de integração, ele tem 28.000km de ferrovias operadas hoje pelo setor privado em regime de concessão, no

Seminário Pensar Brasil 2022

Ideal hoje, real amanhã – O pensar e o fazer

nosso entender a mudança dessa estrutura é fundamental.

No *setor portuário* são 30 portos marítimos, 10 interiores, operados basicamente pela iniciativa privada, alguns são portos privados outros públicos, mas a operação é privada. O importante é que na realidade nós temos 9 ou 10 portos principais, que são Manaus, Vila do Conde, Itaquí, Suape, Pecém, Salvador, Sepetiba, Santos, Paranaguá e Rio Grande e isso é muito importante para entender esse complexo na hora que começamos a falar em integração e ponto de comunicações.

A malha hidroviária consiste em 26.000km de vias navegáveis e interiores com potencial de aproveitamento de 17.000km de novas vias.

O potencial do Brasil, o PIB comparativo: O PIB Brasil equivale a Espanha + Nova Zelândia, ou a Rússia + Taiwan, ou a Holanda + Bélgica, então é um potencial de países que nós temos nas nossas mãos.

Poder de Compra: O Brasil é o 9º país do mundo em poder de compra, com mais de 1 trilhão de dólares em PPP. Nessa lista, EUA, China, Japão, Alemanha, Índia, França, Inglaterra, Itália e Brasil. E a previsão é que até 2020 o Brasil passe para 5º lugar atrás da Alemanha.

O PIB do Brasil: Todo o PIB da Argentina equivale ao interior de São Paulo, todo o PIB do Chile equivale a grande Campinas, e todo o PIB do Uruguai equivale ao bairro de Santo Amaro em São Paulo. Representa 57% do PIB da América do Sul, e seu PIB representa 13,3% do PIB total de todos os países em desenvolvimento incluindo a China.

Entraves ao desenvolvimento no continente sul-americano: Criar uma ligação econômica permanente entre os diversos setores da economia que produzem uma adequada alocação do excedente econômico entre os centros urbanos e a área rural. Esse é um dos grandes problemas, é interligar os pontos de oferta e consumo para que haja um meio de transporte eficiente que se comunique com facilidade e a baixo custo. Criar essa ligação é fundamental e proporcionar emprego produtivo para o grande número de desempregados já existente e atender atualmente a grande massa de jovens que ingressam no mercado de trabalho.

Crescimento da América do Sul: Interessante é ver que entre 70 e 80 nós tínhamos uma população de 2.5 bilhões e de 2000 a 2020 nós não teremos um crescimento populacional. O Produto Interno Bruto deve passar de 6 para 10, o PIB *per capita* deve passar de 3.4 para 7.5, o emprego efetivo deve passar de 2.5 para 3.6, então os indicadores devem aumentar exceto a população total.

Espaço de Tráfegos e Conexões Estratégicas: Aqui começa aquela avaliação que nos chamou atenção nos portos. Nós temos as comunicações terrestres e as comunicações marítimas. Nesta grande ilha nós precisamos ter um sistema de comunicação marítimo eficiente. Se nós olharmos os 8.000km de costa que nós vamos ver mais a frente como se comporta, em toda essa margem ficamos discutindo ainda sistema de transportes. Quando nós observamos os custos disso e verificamos que o custo do setor de transporte marítimo é o mais

barato. Isso é o modal que tem que ser incentivado. Falamos de logística e nós temos um exemplo de logística na nossa frente: a Vale do Rio Doce, o custo do minério é igual em qualquer lugar do mundo, o que ela é faz é ser extremamente eficiente em sua logística. Ela hoje domina a logística de ponta a ponta, ela põe na casa do freguês, na hora que ele quer, como ele quer, ao preço que ela quer, porque ela domina o transporte rodoviário na menor distância, que é entre a mina e o pátio, do pátio ao porto ela faz a ferroviária que é a média distância, e a grande distância ela põe o marítimo, e nós continuamos transportando de caminhão o arroz do sul para o nordeste. Quer dizer, ou mudamos isso ou nunca seremos esse mega-estado que poderá dominar a América do Sul, dominar no bom sentido, dominar economicamente como uma potência.

Conceitos para infra-estrutura: Nós próximos anos o Brasil necessitará investir vários bilhões de dólares, na construção de uma infra-estrutura de transporte, rodovias, ferrovias e obras hidráulicas, portos e hidrovias, e um país com as dimensões do Brasil, a infra-estrutura deverá estar voltada para atender pelo menos um entre três objetivos que são: Indução ao desenvolvimento, ou seja, o que chamamos de indução ao desenvolvimento? Pressupõe o estabelecimento de uma estrutura viária de acesso a um espaço geográfico colocada como um instrumento de ocupação e exploração desse território. Quer dizer, mercado abrindo novos territórios, quer seja sobre o ponto de vista de merca-

do, quer seja sobre o ponto de vista de assistência social ou de geração de melhoria de condição de vida. Irrigação econômica pressupõe a construção de uma nova passagem viária em área de fluxo saturado ou superar o engarrafamento de canais sobreocupados. Hoje Paranaguá é um exemplo, o escoamento da soja por Paranaguá é um engarrafamento eterno, então integração de mercado estaria sendo feita nessa linha. Irrigação econômica, integração de mercados. Pressupõe a ligação viária entre mercado já existente de forma a permitir o fluxo de pessoas, bens e mercadorias, dando valor comercial aos excessos de produção existentes em cada mercado.

Em 1985 a densidade ocupacional da América do Sul tinha essa característica, e segundo os estudiosos, não é possível ter desenvolvimento em regiões habitacionais com parâmetros de menos de 50 habitantes por km². A perspectiva é que em 2020 venhamos a ter na América do Sul, esse tipo de ocupação habitacional. Então isso é importante para se examinar todo o sistema de transporte e toda a estrutura de transporte que será viável para atender esse novo condicionamento.

Ações em infra-estrutura de transporte: Entendemos que o Brasil crescerá à medida que a América do Sul cresça como um bloco comercial, mega-estado, e isso dependerá de uma integração da infra-estrutura, no transporte nós temos que incluir, fluvial e marítimo, portos, redes ferroviárias, redes rodoviárias, transporte aéreo e a interconexão eficiente dessas redes com armazéns e instalações de cargas e descargas em geral, que hoje não existe.

Projeto de infra-estrutura de transporte: Construir uma moderna rede de super-rodovias, tornar navegáveis e integradas as redes fluviais mais importantes. Melhorar o transporte aéreo, construir amplas redes ferroviárias retificadas de via dupla que logo seriam eletrificadas. Eu volto a insistir no problema ferroviário. Construir grandes portos para navios de grande calado. Nós só temos hoje basicamente um grande porto, dentro da teoria do prof. Eliezer Batista, que é o Hub Port que é o Porto de Sepetiba, e não existe nenhum outro na América do Sul, Pecém não é um Hub Port, Pecém não tem as características de um Hub Port, Pecém, foi construído muito mais como um terminal específico do que como um porto. O porto de Sepetiba está agregado a uma retro-área. Para se embarcar um contêiner por Pecém, se anda dois quilômetros de ponte, portanto não funciona como um Hub Port, não tem nem estrutura para receber navios de porte menor e embarque imediato. Suape está mais como Hub Port do que Pecém, Suape tem muito mais uma retro-área agregada do que Pecém. Na América do Sul você não tem outros portos e tem que ser desenvolvido e ter um amplo programa de reaparelhamento de sua marinha mercante, não só nossa, mas da América do Sul inclusive, porque hoje nós pagamos mais de 6 bilhões de dólares em frete. Isso é um trabalho que foi desenvolvido tentando integrar e complementar a rede brasileira de rodovias com uma rede da América do Sul com vistas a fazer a integração e a saída pelo Pacífico. Grande parte dessas rodovias já existe, o que

precisa é complementá-las pelo território nacional. A de Recife até Porto Velho, por exemplo, todos são projetos que estão em gestação o nosso secretário falou, mas essas interligações, teriam que ser no instante que o Brasil tiver condições de induzir o resto, porque nós temos que ter o poder de induzir dentro de uma estratégia de integração, aí teríamos uma mão dupla de saída, quer seja para os países do pacífico para o atlântico, como nós para o pacífico com uma rede de integração física rodoviária.

A mesma coisa em termos de rede ferroviária, fazendo uma integração em vias duplas, existem corredores de alta velocidade, tipo TGV, aqui nessas regiões, para começar a se falar em um sistema de baixo custo na área de transporte.

Comparação de Custos: Tipos de transporte por centavo de dólar por tonelada/milha: a aviação são 22 dólares, rodoviário varia em 6,8 e 8, ferroviário entre 0,5 e 1,5 dólar, o dutoviário 0,2 e 0,5, o fluvial que é balsa e rebocador entre 0,2 e 0,3, o navio cargueiro convencional porta-container entre 0,1 e 0,4 e o graneleiro entre 0,03 e 0,6, nesse ponto fica demonstrada a necessidade imediata de implantação de uma nova concepção para o setor de transportes que modifique a matriz existente. Objetivando dotar o Brasil de uma infraestrutura menos onerosa, devemos buscar uma matriz de intermodalidade, que se aproxime das existentes nos países com quem competimos. Assim devemos buscar uma matriz que faça com que 35% de nossa carga seja transportada por ferrovia, 20% por rodovia, 40% pelo sistema co-

viário, e 5% no dutoviário. Esses 5% serão atingidos rapidamente com os dutos que a PETROBRAS está fazendo, além do que, hoje já existe um mineroduto da SAMARCO que leva pelotas de Mariana no interior de Minas Gerais para o porto de Ubu. A Vale do Rio Doce, está licitando um novo mineroduto para ela e a SAMARCO estão fazendo um segundo mineroduto. Isso já começa dentro da linha que o secretário falou, está se pensando em um 'sojaduto' na região. Isso começa a se difundir e realmente para determinados produtos é bastante interessante. Essa mudança de matriz é que vai permitir que na atividade agrícola o produto brasileiro que está sendo onerado em 40% em relação ao mesmo produto de origem dos EUA tenha uma competitividade maior, nós dizemos que somos competitivos até a porta da fábrica, e perdemos a nossa competitividade no momento que ela sai da porta da fábrica até o porto e no embarque para o navio, daí em diante não está mais conosco, está tudo com frete e bandeira estrangeira.

Infelizmente, todos esses planos caem em uma realidade, que é essa trágica realidade que temos, não é fruto deste governo, vem desde 1995. Os investimentos na área são baixíssimos e na área de transportes são ridículos. Nós tínhamos investimentos que representavam 47% de 0,5% do PIB e no ano passado só chegamos a 20%. Como vamos conseguir sair desse quadro que nós temos hoje para um quadro minimamente viável com os patamares de recursos que nós temos para a área de infraestrutura. E não é só infraestrutura

de transportes, essa, apesar de estar num estado caótico não é a mais degradante em termos de Brasil, se formos para a área de saneamento, não dá para falar. É fundamental que se desperte e eu acho que este *Pensar Brasil* é extremamente importante, para que haja uma consciência em termos de infra-estrutura, de infra-estrutura básica que hoje está caótica, em três segmentos, e pela ordem: saneamento, habitação e transportes que com toda essa tragédia é o menos caótico de todos.

Existe uma intenção muito maior, uma vontade muito maior, de todos esses projetos de integração na área de transporte que em qualquer outra, na área de habitação e na área de saneamento, nós estamos completamente perdidos.

Estudos realizados entre a CNI com a participação do SINICON nós identificamos que para se atingir um estado que permitisse fazer aquela integração, nós necessitaríamos de investimentos nos próximos 10 anos da ordem de energia de 20 bilhões, saneamento de 9 bilhões de reais por ano. Na área de rodovia de 4,5 bilhões que era exatamente o que o Governo havia programado para esse ano, na área de ferrovia 3 bilhões na área de portos 1,2 bilhão e na área de hidrovia 500 milhões, o que daria um total de 38,2 bilhões de reais por ano de investimento na área de infra-estrutura. Qual é a nossa realidade? O orçamento da União previa -existe um projeto piloto que muda isso-, mas o número original era 2,4 bilhões, então nós teríamos um *déficit* de 2,1, na área de ferrovias, um *déficit* de 2,85 na área de portos: um *déficit* de um bilhão, na área de hidrovia nós teremos

Seminário Pensar Brasil 2022

Ideal hoje, real amanhã – O pensar e o fazer

um déficit de 0,35 num total de 6,3 bilhões de déficit. Hoje, com o advento do projeto-piloto, se houver tempo nós chegaremos a um número muito mais próximo desta realidade. Na área de energia os investimentos são privados, mas nós temos um problema sério que é o leilão de energia nova que será o grande sinalizador para os investidores, não foi realizado ainda, nós já realizamos um leilão de energia velha, ninguém sabe o resultado ainda, e será realizado ainda um segundo leilão. Aguardamos o leilão de energia nova que está previsto para setembro ou outubro. Realmente não tem nada de saneamento, não foi possível identificar investimentos consistentes na área. É esse o quadro, e é dentro desse quadro que vivemos essa angústia. Observamos por parte do governo a vontade, mas não vemos sair do discurso. É fundamental que se consiga mobilizar as forças para que essa área financeira comesse a irrigar a área de desenvolvimento, para que possamos realmente executar um programa que nos torne o centro desse mega-estado e para que esse sonho dos projetos do IIRSA e dos projetos de integração da América do Sul, e todos esses projetos se tornem uma realidade, sem o que, nós vamos continuar patinando como estamos patinando há alguns anos.

Eu creio que esse Seminário *Pensar Brasil 2022* tem esse poder, tem um núcleo de pessoas realmente importantes que podem contribuir na linha de tentar despertar essa necessidade de que se faça alguma coisa a mais. Nós temos em detalhe os projetos principais, quais são as

integrações principais, mas isso tudo passa a ser detalhe e está a disposição dos senhores para constar do trabalho. Seria tomar tempo enumerar projeto a projeto, quando é muito mais importante estruturar e discutir essa filosofia, que é uma filosofia de integração, e num determinado momento ter a coragem de assumir e fazer isso e aparentemente o governo está tendo essa coragem, de mudar esse conceito de matriz transporte que foi adotado por Juscelino como um país rodoviário, que era importante naquele momento que era a solução naquele momento, mas que hoje não é, e que hoje nos causa um ônus inacreditável de encarecimento dos nossos produtos e de perda de competitividade. Ou nós mudamos essa matriz ou nós seremos cada vez menos competitivos.

Eu gostaria de citar alguns exemplos dessa mentalidade desse acordar, eu trabalho em uma empresa de iniciativa privada e um cliente recentemente nos procurou e disse que gostaria de fazer uma indústria com certas características, mas só a construiria onde pudesse construir um porto privado, para assim não depender de qualquer outra estrutura. Localizamos o terreno e fizemos uma indústria com um porto privado, assim ele tira o produto da fábrica e embarca imediatamente, é o modelo Vale é o modelo SAMARCO, é o modelo onde nós estamos sendo competitivos, nós seríamos muito mais competitivos nos nossos graneis se nós tivéssemos velocidade de embarque.

A mensagem que seria fundamental que se fixe, seria a mudança dessa matriz de transportes, e o secretário nos deu essa

mensagem hoje. Muito obrigado. Foi um prazer.

Moderadora

Muito obrigado dr. Luiz Fernando. Penso que o senhor colocou a real necessidade que nós temos para que se consiga superar todos os problemas em termos de infraestrutura principalmente de transportes. Uma equipe chinesa esteve nos visitando na UnB, e eles informaram que a China está crescendo e é um país tão grande como o Brasil e que estão investindo 60.000km de rodovias, é um país que já tem uma malha ferroviária que atende uma grande parte das necessidades e estão para investir nos próximos anos 60.000km de rodovia. Fica a dúvida se essa seria a melhor decisão ou se é um filme que nós já vimos há alguns anos atrás em termos do Brasil. Penso que na questão da infraestrutura foi uma complementação do que foi falado na palestra do secretário, de que a questão da integração, se não começarmos pela integração física, a integração social, a integração econômica, a integração cultural é simplesmente um reflexo. Isso foi colocado e com a preocupação de como sobrevivermos no mercado competitivo internacional. E passo a palavra para o secretário, para que ele faça um breve comentário sobre a palestra do dr. Luiz Fernando.

Prof. José Augusto da Fonseca Valente

Eu gostaria de focar a questão do financiamento. Como é que se financiam as necessidades. E aí eu penso que precisamos passar a ver de outras formas também, primeiro não olhar só para o orçamento

do Ministério dos Transportes, porque tem um volume de recursos que sai do BNDES, tem um outro volume de recursos que sairá do usuário que utiliza as rodovias através dos pedágios, nós estamos passando 3.000km das principais rodovias, a terceira fase, 5.000km, porque exatamente está dentro da discussão de como financiar e está fora daquela discussão utópica de que nos EUA ou na Europa só se faz rodovia com pedágio onde existe uma outra porque lá é uma outra história. A rodovia com pedágio é uma construção que se faz paralela dando melhores condições com tráfego direto etc. A questão no Brasil é como financiar. O pedágio vai ajudar a financiar? Diminuirá alguns bilhões naquela conta de necessários para as rodovias. Os recursos que vão da (SID) para os Estados também, porque essas necessidades que são colocadas de rodovias, não são só as federais, são as estaduais também, nenhum produto sai de uma rodovia federal e só percorre rodovia federal e chega a um porto ou chega ao seu destino. Fala-se muito em exportação, mas não podemos esquecer do grande fluxo do mercado interno que também aponta para isso.

Uma outra questão é supor que haja necessidade de investimento em situações que você resolve de outra maneira, por exemplo, esse ano não houve fila em Paranaguá porque foram resolvidos problemas que não tinham relação com estradas, com duplicação de estradas. Tratava-se inclusive de uma conjuntura, os EUA teve uma quebra na safra de soja, houve um fluxo muito grande de soja em um determinado momento, o porto não

operava de maneira adequada, foram feitas várias mudanças, inclusive o porto é estadual, e não houve fila. Agora esta acontecendo em Santos, porque Santos é a mesma coisa, uma bagunça. Isso precisa ser organizado, e nós estamos trabalhando nisso para organizar áreas onde os caminhões irão parar e serão chamados para o porto na medida em que houver condição de descarregar a mercadoria.

Também essa questão, por exemplo, o Porto de Itajaí, quase ninguém aqui deve conhecer, é o Porto de maior eficiência de todos os portos brasileiros e movimenta um volume gigantesco de *container*, e faz com a maior eficiência, muito maior que qualquer outro porto, porque consegue ter uma gestão adequada, ou seja, não é uma questão de investimento, embora lá será feita uma via expressa para áreas onde ficarão os *containers* e assim não interferirem com o trânsito urbano, mas dentro do porto a eficiência é muito grande. Existe uma série de aspectos que eu creio ajudam a diminuir aquela tabela e aqueles *deficits*. Por exemplo, em ferrovia o dr. Luiz pegou o que estava na dotação orçamentária, mas não pegou quanto está saindo do BNDES, dos fundos de pensão, como acionista do Brasil Ferrovias, por exemplo, para melhorar as condições da rodovia, e nos novos segmentos serão feitos ou por PPP ou por concessão como é o caso da nova Transnordestina, a maneira como se está trabalhando o financiamento e como se desatam os nós, eu penso que são formas diferentes de ver. Nem tudo é duplicar rodovia e nem tudo é sair do orçamento federal, não estou falando que

ele disse que é duplicar, mas quando houve o problema de Paranaguá as pessoas atribuíam sempre a culpa às rodovias. Mas é o seguinte: se a rodovia estivesse muito melhor do que o que estava os caminhões chegariam mais rapidamente e como eles não conseguiriam viabilizar a transferência de cargas a fila continuaria, porque na verdade os produtores transformaram os transportadores em silos móveis. Está se investindo pesadamente na silagem, que é um outro aspecto de regular o fluxo das mercadorias e diminuir muitos desses problemas que se colocam hoje como entraves logísticos.

Moderadora

Obrigado secretário. O dr. Luiz Fernando colocou muito bem que conseguimos identificar a boa vontade de ser fazer alguma coisa por parte do governo. Para começar o debate eu gostaria de perguntar ao dr. Luis Fernando, como o sindicato - pois creio que hoje, esta questão, podemos dizer que está se tornando uma realidade, como o senhor vê essa questão do setor privado na participação de PPPs.

Prof. Luis Fernando dos Santos Reis

Eu posso dizer que nós vemos como mais uma opção de mercado. Temos três formas de contratação. Se o projeto é financiado público, é a Lei 866, se o projeto é auto-sustentável, ele vai para uma concessão, se ele está no limbo, entre uma obra pública e uma concessão, onde ele é capaz de gerar uma parte de recursos, mas não o suficiente para sua auto-sustentabilidade, ele vai para uma PPP.

O SINICOM participou ativamente de debates no Congresso, em vários plenários a favor de PPP e temos uma excelente lei de PPP, a lei que saiu do Congresso, é uma lei muito boa, bem estruturada, mas o que temos contra? Temos uma tradição de não cumprir contratos! Agora os contratos de concessão começam a se desenvolver normalmente, mas quantos concessionários de serviço público tiveram praças de pedágio invadidas, tiveram não-reajustamento de tarifas de água e esgoto? Pela vontade e bel prazer de um prefeito ou de um governador que assumiu. Então isto trabalha contra a credibilidade de um processo que é extremamente confiável.

Quando fomos discutir no exterior, queríamos saber como era o fundo garantidor. Eles nos perguntavam: “Para quê fundo garantidor?” Porque lá a tradição é de cumprir, aqui é de não cumprir, então queremos ter um fundo garantidor.

Hoje o projeto de lei está extremamente bem estruturado, o comitê gestor é muito bem feito, o fundo garantidor está muito bem montado, a única preocupação com relação ao fundo garantidor, é o banco gestor do fundo garantidor, que é um banco público, gostaríamos que fosse uma entidade privada, fora do Brasil.

Quando recorreremos ao fundo garantidor? Quando houver inadimplência. Se tudo estiver normal, não há motivo para recorrer a este fundo. Estamos discutindo um contrato de trinta anos: são 8 mudanças de governo, vamos ter oito mandatos! Pode ser que não mudem 8, talvez mudem 4, ou 6, mas vamos ter 8 mudanças de governo e não sabemos o humor do

outro lado e o fundo garante isso, é uma ferramenta. O setor está extremamente interessado, está trabalhando, acredita como mais uma opção, mas não vê nada acontecer antes de dois anos, algo para que seja bem estruturado, para ter continuidade, para provar que é uma ferramenta útil para o país tem que ser muito bem feita, pois se sair errado, o processo fica desmoralizado.

Na Inglaterra, que é um pouco mais desorganizado que aqui, eles levaram trinta anos entre a lei e o primeiro, nós estamos querendo inventar e fazer muito rápido, vamos fazer com calma, é uma ferramenta espetacular com uma das melhores leis no mundo para PPP.

Participante não identificada

O desenho do contrato é uma das condições muito importantes para que dê certo, não é?

Prof. Luis Fernando dos Santos Reis

Sem dúvida.

Moderadora

Alguém gostaria de fazer alguma colocação?

Sr. José Belizário Nunes

Sou economista e gostaria de fazer uma personalização da minha pergunta, porque creio que assim anima o debate. Sou paraibano e quando cheguei ao Rio, na minha remota adolescência, havia sido inaugurada uma obra, a ponte que liga a Ilha do Governador ao continente. Nessa época havia uma reclamação muito grande da escritora Raquel de Queiroz, ela se

dizia lesada porque tinha escolhido morar em uma ilha que acabou não sendo mais ilha e ficou fazendo essa campanha durante muito tempo em uma revista .

Foi a primeira vez na vida que impacto ambiental foi tratado como destruição de paisagem com uma mega-estrutura. De fato, para o Brasil daquela época era uma das maiores obras de engenharia do país, e foi construída pelo seu pai.

Desde então, essa questão dos impactos se esfriou muito, cresceu com Cubatão, das grandes estruturas daquela região, depois Sete Quedas, e agora está na moda a 163, Cuiabá-Santarém. Todos fazem oposição a estas estruturas, opinam sobre as grandes estruturas e o impacto ambiental, apenas a indústria não emite opinião. Como a indústria pretende lidar com isso agora e até 2022? Vai sair do silêncio? Qual a posição pública da indústria com relação a essa questão?

Prof. Luis Fernando dos Santos Reis

Antes de começar gostaria de agradecer muito a citação a meu pai. Realmente meu pai, o engenheiro Luis Santos Reis, foi o construtor da ponte do Galeão, que foi a primeira obra no Brasil a utilizar o concreto protegido, a primeira obra na América do Sul, me emociona porque ele dizia que foi uma coisa a vida inteira: engenheiro empreiteiro. Eu também sou, e meu filho também. Esse problema do impacto, muitas vezes o setor prefere trabalhar em silêncio, porque nosso setor é mal interpretado, hoje graças a Deus os bancos assumiram o papel de grandes vilões do país, mas éramos considerados os grandes vi-

lões, o empreiteiro era sinônimo de qualquer coisa ruim, era sempre excluído. Muitas vezes, quando entramos no assunto, acreditam que entramos com interesse próprio, que em vez de ajudarmos, atrapalhamos.

O mundo inteiro foi construído ignorando o meio ambiente, os EUA viraram essa potência destruindo o meio ambiente, a Europa virou o que é destruindo meio ambiente, quando o Brasil começa a crescer, o meio ambiente vira esse estigma. É importante preservar o meio ambiente? É. Tem que ter cuidado? Tem. Mas não pode chegar ao exagero que estamos chegando, por conta desse exagero vamos correr risco imensos de crise de energia de novo! Temos todos os projetos de geração hidráulica que estão empacados por problemas ambientais, temos feito trabalho, sem querer degradar o meio ambiente, colocar uma racionalidade nesse trabalho. Não podemos chegar ao exagero de parar o país em alguns casos!

Esse caso desse cliente que contei, cuja indústria fizemos, o porto dele, depois de ter a licença da ANTAC, depois do contrato de adesão, depois de ter tudo, levou oito meses para ter o projeto ambiental! Numa região onde já havia três outros terminais, ele não estava fazendo nada demais, e além disso, anteriormente era um estaleiro. Não ia degradar nada! O meio ambiente tem que ser preservado, lutamos por isso -atualmente, nenhuma indústria trabalha sem os cuidados com o meio ambiente, e isso não é mérito nosso, é mérito de uma empresa chamada PETROBRAS, que nos obrigou a adotar

padrões de qualidade de trabalho, aos quais não estávamos acostumados.

A história da nossa engenharia é assim, o DNER que não pode ser esquecido como grande paradigma da construção nos primórdios da nossa engenharia, foi quem baixou todas as normas, que fez toda a parte de licitações, hoje foi substituído pela PETROBRAS, e ela com uma visão muito mais de futuro, a PETROBRAS introduziu qualidade, segurança, meio ambiente e saúde, com padrões internacionais que somos obrigados a cumprir.

Atualmente para termos qualificação na PETROBRAS; há um programa para isso e se você na concorrência não tiver determinados índices de segurança -qualidade, respeito ao meio ambiente...- você não é convidado a participar da licitação. Hoje temos um trato com o meio ambiente extremamente diferenciado do que

era antes, mas temos que combater o exaustivo que está acontecendo. Espero ter respondido.

Prof. Roberto Amaral

Eu quero apenas, em nome do Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos, em nome da Regina e do Belizário e em nome de todos que colaboraram, agradecer a presença de todos. Penso que, não sei se posso dizer isso... talvez pareceria uma atitude vaidosa, mas tenho impressão de que nossos objetivos foram atingidos e a prova disso foi a qualidade das intervenções que ouvimos ontem e hoje, tanto as intervenções dos palestrantes como as do plenário.

Quero agradecer formalmente a todos, à Mesa de hoje à tarde, e convidá-los a acompanhar a seqüência dos nossos seminários. ■