



**Entrevista exclusiva concedida por escrito pelo Presidente da República,
Luiz Inácio Lula da Silva, à revista da CNT**

Publicada em setembro de 2010

Jornalista: Como o senhor sabe, a infraestrutura sofreu um abandono nos 20 anos que antecederam o seu governo. No seu mandato houve um resgate de investimento no setor de transporte. Na sua avaliação, o que o seu sucessor vai fazer para dar sequência neste setor?

Presidente: Quando assumimos o governo, em 2003, o orçamento do Ministério dos Transportes era de R\$ 3 bilhões por ano e vou entregar o governo a quem me suceder com o Ministério contando com um orçamento, em 2010, de quase R\$ 16 bilhões. Mesmo durante a crise econômica que afetou o mundo inteiro em 2008/2009, mantivemos os níveis de investimento em infraestrutura. E a continuidade das obras foi uma importante medida anticíclica para que o país pudesse manter sua trajetória de crescimento. Destaco também que, somente através do Eixo Logística do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), temos 1.539 ações monitoradas, com investimentos previstos da ordem de R\$ 132 bilhões. Apesar de tudo que fizemos em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias, o Brasil ainda necessitará de muito mais investimentos em infraestrutura de transportes para que possa manter a trajetória de desenvolvimento. Foi com esse objetivo que lançamos o PAC 2. Desta forma, estou garantindo ao próximo Presidente da República um conjunto de projetos para que ele possa discutir com a sociedade brasileira a partir do primeiro dia de mandato e, se quiser, já iniciar as obras prioritárias. O PAC 2 prevê para o setor, no período 2011-2014, investimentos de R\$ 104 bilhões em todos os modais de transportes. Tenho a certeza de que esse trabalho terá sequência, porque o Brasil precisa seguir



crescendo em ritmo acelerado, com o pé no acelerador, o que só vamos conseguir com investimentos pesados na infraestrutura do país.

Jornalista: Em sua opinião, o que é prioridade no setor de transportes no Brasil?

Presidente: Diante da situação em que nosso país estava em 2003, já que atravessou duas décadas com baixíssimos níveis de investimento em infraestrutura, é difícil estabelecer uma única prioridade no setor de transportes. Inicialmente, nosso Governo resgatou o processo de planejamento estratégico setorial em transportes, estabelecendo a necessidade de um maior equilíbrio na matriz modal brasileira, proposta consolidada no Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT. Estas diretrizes orientaram a realização de grandes investimentos, nos diversos modais de transporte. O PAC e o PAC 2 refletem bem isto. Estamos realizando investimentos que proporcionarão a elevação da participação dos modais ferroviário e aquaviário na matriz de transportes. O que deverá reduzir significativamente o custo do escoamento da produção. Também ampliaremos os investimentos em manutenção, conservação, construção e duplicação de rodovias, com o intuito de aumentar a capilaridade da rede de transportes e consolidar uma malha multimodal. E será imprescindível contar com portos e aeroportos eficientes, que atendam as necessidades de transporte de cargas e passageiros, que vêm crescendo a taxas elevadas a cada ano.

Jornalista: O senhor acompanha de perto as obras do PAC, com reuniões periódicas com os ministros de áreas específicas. Na sua avaliação, onde o PAC transporte mais avançou e onde ainda precisa de mais esforços?

Presidente: Sim, eu faço reuniões no mínimo uma vez por mês com os



ministros das áreas relacionadas com o PAC e suas equipes para avaliar o andamento e cobrar resultados de cada uma das obras. Em relação à infraestrutura logística, o PAC avançou em vários setores. Em relação ao rodoviário, já foram concluídas obras de duplicação e pavimentação que somam 2.049 km de extensão. As obras de duplicação em andamento totalizam 1.926 km, com destaque para o trecho da BR 101-Nordeste, de Natal (RN) a Palmares (PE), e que será estendido para Alagoas e Sergipe; para a BR 101-Sul, de Palhoça (SC) a Osório (RS); e para o Arco Rodoviário do Rio de Janeiro. As obras de construção e pavimentação em andamento somam atualmente 2.989 km e a malha com contratos de manutenção chega a 53.585 km. Nós precisamos criar mecanismos que melhorem as atividades prévias à execução das obras. O tempo que se passa entre a apresentação da proposta de uma obra e sua concretização, em alguns casos, chegou a ser de até 5 anos. Isto não pode acontecer num país que vem crescendo como o Brasil. Em relação ao setor ferroviário, nós já concluímos 356 km da Ferrovia Norte-Sul entre Aguiarnópolis (TO) e Guaraí (TO) e estamos com obras em execução nos 1.003 km entre Guaraí e Anápolis (GO), que serão concluídas até o final deste ano. No PAC 2, a Norte-Sul será estendida até Estrela D'Oeste (SP), conectando-se à malha ferroviária paulista e portanto ao porto de Santos. Outro projeto é a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, que vai ligar Vilhena (RO) a Uruaçu (GO), onde fará o entroncamento com a Norte-Sul. A Ferrovia de Integração Oeste-Leste, com 1.526 km de extensão, ligará Figueirópolis (TO) a Ilhéus (BA). A Ferrovia Transnordestina, que terá 2.278 km de extensão, também está com obras em execução em trechos que somam 1.373 km. Não fossem as chuvas deste ano, 550 km da Transnordestina, no trecho Cabo (PE) – Porto Real do Colégio (AL), já estariam em operação. Essas ferrovias serão como grandes espinhas dorsais, às quais serão ligados ramais ferroviários secundários e rodovias.



Jornalista: O senhor considera que houve avanços na integração dos meios de transportes, a exemplo das hidrovias e ferrovias?

Presidente: Entre os objetivos do PAC Transportes está o de fortalecer as economias locais pela criação de novas rotas de transporte ou aperfeiçoamento das existentes pela redução do frete, que é propiciada pela integração de diferentes modais. Isto se concretizou, por exemplo, com a construção da Ferrovia Norte-Sul – Estrada de ferro Carajás e Hidrovia do Tocantins ligando mercados do Centro-Oeste ao Norte do país e vice-versa; ou por meio da construção do Rodoanel Sul-SP e das obras no porto de Santos (SP). Com a conclusão de toda a Ferrovia Norte-Sul e com a Transnordestina diversas possibilidades de integração modal estarão disponíveis aos usuários. A implementação do Programa Nacional de Dragagem (PND), também, está dando nova capacidade aos portos brasileiros e favorecendo a integração rodoviária e ferroviária nos portos.

Jornalista: O governo empreendeu um conjunto de obras nas ferrovias em um setor que estava praticamente sucateado. O que ainda é necessário para que as ferrovias ocupem papel significativo no transporte de cargas?

Presidente: Quando assumi o Governo, o Brasil praticamente não tinha investimento público no modal ferroviário. É claro, porém, que um país com as dimensões do Brasil não poderia prescindir de uma malha ferroviária abrangente e que pudesse integrar o país. Acredito firmemente que a expansão ferroviária trará uma mudança na fisionomia da logística do país, pois permitirá o escoamento da produção em direção aos grandes portos brasileiros para exportação e também aos centros de consumo e de processamento interno. No meu Governo, com apoio do setor privado, retomamos a construção e prolongamento da Norte-Sul, iniciamos a Nova



Transnordestina, licitaremos a Ferrovia Oeste-Leste, na Bahia, e estamos discutindo com a sociedade um novo marco regulatório para o setor, criando um ambiente mais competitivo. Nestes 8 anos já são mais de 3 mil km de ferrovias concluídas ou em andamento. Além disso, o PAC 2 prevê investimentos de mais R\$ 46 bilhões na expansão ferroviária brasileira, ampliando a malha ferroviária em mais 4,6 mil km, incluindo o Trem de Alta Velocidade Rio-São Paulo-Campinas e importantes trechos como a ampliação da Ferrovia Norte-Sul até o Porto do Rio Grande e a construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste. Para que as ferrovias venham a ter um papel mais significativo no transporte de cargas é preciso melhorar a relação de competitividade com os outros meios de transporte, especialmente o rodoviário. Para isso é fundamental que façam a ligação dos centros produtores aos consumidores e polos exportadores, além de organizar a integração com os outros sistemas.

Jornalista: A Ferrovia Norte-Sul foi lançada no governo Sarney sob o descrédito nacional. O que levou o senhor a acreditar na viabilidade dessa estrada de ferro?

Presidente: Antes de ser presidente, fiz muitos discursos contra a Ferrovia Norte-Sul. Dizia que a Ferrovia Norte-Sul era uma ferrovia que ligava nada a coisa nenhuma. Somente depois que eu comecei a andar o Brasil, depois de conhecer a profundidade das diferenças do país, conhecer a profundidade das desigualdades regionais deste país é que eu me dei conta de quanto estava equivocado. Decidi, logo no início do governo, retomar a Ferrovia Norte-Sul, porque ela é extremamente importante para o processo de integração da riqueza deste país, para o processo de escoamento da produção da nossa riqueza e, sobretudo, ela é extremamente importante para desenvolver o Norte, o Nordeste e sobretudo o Centro-Oeste. Antes, os investimentos em



infraestrutura de transportes eram feitos apenas onde havia riquezas, o que resultava em concentração cada vez maior, em poucos lugares, de poder econômico e também de pessoas e de problemas. Lugares menos desenvolvidos ficavam abandonados e a tendência era ficarem cada vez mais atrasados. Nós decidimos investir em ferrovias em lugares não tão fortes exatamente para que pudessem ter uma chance de se desenvolver e assim haver mais equilíbrio e menos desigualdades regionais e sociais.

Jornalista: Está prevista para dezembro a realização do leilão de concessão para o trem de alta velocidade, o chamado trem-bala. Alguns líderes da oposição consideram esta uma obra muito cara e que o dinheiro investido pode ser aplicado em outros projetos. Por que razão o governo do senhor se esforça para dar início a esse projeto?

Presidente: Antes de ir direto à resposta, é bom deixar claro que a ideia do Trem de Alta Velocidade (TAV), assim como boa parte dos projetos estruturantes que estamos tocando em todo o país, não é nova. Muitos falaram, alguns tentaram tirar do papel, mas somente agora é que se levou a sério esse projeto. O BNDES coordenou todo o processo de estudo, que durou mais de dois anos. Portanto, não foi algo que tiramos da cartola. Era algo que já vinha sendo discutido no país havia bastante tempo e foi alvo de um estudo longo e cuidadoso realizado por especialistas estrangeiros e brasileiros. Agora, quando dizem que poderíamos investir em outros projetos, esquecem que já estamos investindo R\$ 15 bilhões em ferrovias entre 2007 e 2011, que anunciamos R\$ 18 bilhões para transporte urbano no PAC 2, e esquecem que demos apoio a projetos dos estados para melhorar a mobilidade da população. É errada a ideia de que os projetos são concorrentes. Além do mais, o projeto é privado e apenas R\$ 3,4 bilhões serão pagos com recursos públicos. Mas a questão não é essa. O que temos que entender é que o país está preparado



para esse projeto. Estamos vivendo um momento especial, em que o país quer se desenvolver cada vez mais, quer superar seus principais gargalos em infraestrutura e, principalmente, quer dominar a tecnologia para produzir os trens e conduzir projetos futuros. Nós temos que contar com esse modal ligando as principais cidades do país. O eixo Rio-São Paulo-Campinas concentra 36 milhões de habitantes e 45% do PIB do país. Mas não podemos parar por aí. Por isso, colocamos no PAC 2 os recursos para contratar os estudos da extensão dessa malha até Belo Horizonte e outra até Curitiba. Enfim, se queremos caminhar em direção ao futuro, não podemos pensar pequeno.

Jornalista: O que o seu governo fez ou o que ainda gostaria de fazer para revitalizar os portos brasileiros?

Presidente: Considerando a importância dos portos dentro da cadeia logística – por eles, passam 95% do fluxo do comércio exterior – nós decidimos, em 2007, criar a Secretaria de Portos, vinculada diretamente à Presidência. Objetivo: aumentar a eficiência do sistema. Em decorrência, vieram instrumentos legais, como a lei que instituiu o Programa Nacional de Dragagem (PND) e o decreto que dispôs sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e fomento do setor. Pelo PAC, nós destinamos aos portos, de 2007 a 2010, R\$ 3,6 bilhões, sendo R\$ 1,6 bilhão para o PND, que foi elaborado para as obras de dragagem de aprofundamento nos 18 principais portos do país. Em três deles – Recife (PE), Rio Grande (RS) e Angra dos Reis (RJ) – os trabalhos já estão concluídos. Estão em execução as obras de outros oito portos e os demais estão em fase de licitação ou aguardando a mobilização das dragas. Já concluímos as obras de melhoria da infraestrutura portuária no porto de Vila do Conde (PA), a repotencialização do sistema de atracação de navios do Terminal Salineiro de Areia Branca (RN), a construção



de mais dois berços no porto de Itaqui (MA), a construção de parte do acesso rodoferroviário ao porto de Suape (PE), a recuperação do porto de Itajaí, a construção do cais de contêineres de Maceió (AL), e, com maior destaque, o prolongamento dos molhes do porto de Rio Grande (RS), que viabilizará a atracação de navios de última geração, além de estarmos licitando a construção de novo berço neste porto para a operação de contêineres. São diversas obras concluídas em todo o país e outras em execução, a exemplo das que são destinadas à melhoria em Imbituba (SC) e Maceió (AL). O que eu gostaria de fazer é concluir todas as obras em andamento e deixar para o futuro um Planejamento Nacional de Logística Portuária (PNLP). Para a elaboração deste planejamento estratégico, com projeções para 5, 10 e 30 anos, nós contratamos a Universidade Federal de Santa Catarina como consultoria especializada. Vamos ter uma luz que nos guiará pelo curto, médio e longo prazos. Pelo PAC 2, já estamos destinando R\$ 5,2 bilhões para o setor, sendo R\$ 740 milhões para o PAC Copa e R\$ 500 milhões para a inteligência logística.

Jornalista: O movimento nos aeroportos do país tem crescido cerca de 20% ao ano. Como atender essa demanda?

Presidente: Nós vamos continuar ampliando a infraestrutura, como já estamos fazendo desde 2003. O crescimento médio na verdade é de 10% ao ano, o que já é uma expansão fabulosa. E a gente tem que ver isso como uma coisa boa, não como uma coisa ruim. O dado concreto é que as pessoas tiveram aumento de renda e passaram a andar mais de avião. Foi para isso que eu lutei a vida inteira, para melhorar a renda do trabalhador e criar um mercado interno robusto. Algumas pessoas só enxergam as obras onde houve algum problema e se esquecem que desde 2003, fizemos obras em Recife (2004), Congonhas (2004/2007), Viracopos (2005), no Santos Dumont (2007), em Brasília (2003),



em Joinville (2004), em Uberlândia (2005), em Maceió (2005), em Uberaba (2008), em Navegantes (2004) e em João Pessoa (2007). Houve também outras obras importantes, como a segunda pista de Brasília (2005), o Terminal de Cargas de Fortaleza (2008), o terceiro Terminal de Cargas de Manaus (2004), o acesso viário de Salvador (2008), as reformas das alas B e C do Terminal de Passageiros 1 do Galeão (2010), dentre outras. Só em 2009 a Infraero concluiu dois terminais de passageiros: de Cruzeiro do Sul, no Acre, e de Boa Vista, em Roraima, e implantou um Módulo Operacional em Florianópolis. Nós nunca ficamos parados e nem vamos ficar. A Infraero vai investir R\$ 5,15 bilhões – constantes do PAC – entre 2011 e 2014 em aeroportos relacionados com a Copa-2014. Nesse tempo, nós vamos aumentar a capacidade de Viracopos, de 3,5 milhões de passageiros/ano para 11 milhões, e em Guarulhos a capacidade subirá de 20,5 milhões de passageiros/ano para 35 milhões. Enquanto as obras definitivas dos terminais não forem concluídas, o aumento da demanda será atendido com os Módulos Operacionais, como fizemos em Florianópolis, com boa aceitação dos passageiros. Até o começo do ano que vem, Guarulhos já vai ter um Módulo Operacional em funcionamento.

Jornalista: Além desse aumento, a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 vão provocar um movimento ainda maior nos aeroportos. O senhor acredita que em cerca de três será possível revitalizar os aeroportos, poupando o país de passar uma vergonha mundial?

Presidente: Com as obras que estão programadas, nós vamos atender a demanda crescente de passageiros e com isso naturalmente nós atenderemos a demanda extra criada pela Copa do Mundo e pelas Olimpíadas. Veja, o que a Copa vai fazer é antecipar em um ano a demanda que haveria normalmente em meados de 2015. Então, com Copa ou sem Copa, a gente teria que ter a



infraestrutura para atender os passageiros brasileiros. E com as novas normas de licitação para obras que estamos implantando, as coisas vão acontecer no tempo devido.

Jornalista: Ao terminar o seu mandato o senhor pensa em fazer uma nova caravana rodoviária como já fez no passado?

Presidente: Quando terminar o meu mandato, vou botar o pé na estrada e continuar andando por esse país. De 1991 a 1994, eu percorri 91 mil km com as caravanas da cidadania, conhecendo nossos vários brasis, suas diferenças regionais, sociais, a diversidade cultural, o trabalho e a economia dos lugares mais distantes e esquecidos. Atravessei este país, do Oiapoque ao Chuí, de barco, de trem, de carro e de ônibus. Até hoje, eu agradeço por ter perdido a eleição de 1989. Foi depois da derrota que eu lancei as caravanas e foi graças a elas que eu tive este curso de pós-graduação sobre o Brasil e sobre a nossa gente. Nas caravanas, íamos conversando com pessoas do povo, olho no olho, captando o que ia em sua alma, conhecendo seu sofrimento, recebendo informações e pauta de reivindicações, sempre acompanhados de especialistas, como os professores José Graziano e Aziz Abi-Saber. Foi uma coisa tão sensacional que eu fiquei abismado com a minha pretensão de ter disputado a Presidência antes das caravanas. No final, eu pensei comigo: agora, sim, estou preparado para ser presidente da República. Ao final do mandato, quero voltar a andar por aí. Quero comparar o país que eu vi com o que estou deixando, saber o que progrediu de fato e, sobretudo, conhecer tudo o que falta fazer para o nosso povo ser ainda mais feliz.

(\$31DHKL)