

Tarcísio promete reformar a RMC em polo ferroviário e fortalecer o porto de Santos

Rodrigo Piomonte
Thiago Rovedo

O pré-candidato ao governo de São Paulo pelo partido Republicanos, Tarcísio Gomes de Freitas, ex-ministro da Infraestrutura e aliado do presidente Jair Bolsonaro (PL), afirmou que o Estado de São Paulo vai se transformar em um canteiro de obras nos próximos anos. Segundo ele, as ações implementadas pelo governo federal criaram condições para que seja setoriada uma importante alavanca para o crescimento econômico e para a geração de oportunidades, e a Região Metropolitana de Campinas (RMC) será diretamente beneficiada.

Em visita ao **Correio Popular** a convite do presidente-executivo Irialton Hamilton Barioni, o ex-ministro disse que o Estado poderá fazer florescer uma nova indústria paulista, gerando empregos. Em uma conversa de quase uma hora, que contou com a presença de empresários, empreendedores e parlamentares da cidade, Tarcísio Freitas contou sobre a sua relação com Campinas, onde iniciou a carreira militar, e sobre a sua trajetória na área de infraestrutura, que registrou passagem pelos governos Lula e Dilma até ser convidado pelo presidente Jair Bolsonaro a ocupar o Ministério da Infraestrutura, onde teve atuação destacada pelo término de obras inacabadas e grandes operações de concessões e privatizações.

Carrioca de 46 anos e pai de dois filhos, o ex-ministro discorreu sobre como atuou diante das crises enfrentadas durante a gestão do atual governo e as oportunidades que podem ser aproveitadas a partir do que classificou como rearranjo mundial em curso. Disse que, se vencer as eleições para o Palácio dos Bandeirantes, o seu governo priorizará investimentos em pilares estruturantes, como Educação, Infraestrutura, Tributação e oferta de Energia. Além disso, falou sobre a importância de tornar o Estado mais atrativo e competitivo na guerra fiscal, com a redução de alíquotas para diminuir custos de produção e impulsionar a economia.

Na entrevista, Tarcísio abordou a questão da exploração da malha ferroviária paulista como importante eixo de escoamento de produção e recebimento de insumos. Disse que a RMC se tornará o novo entroncamento ferroviário do Brasil e garantiu que o transporte ferroviário de passageiros será uma realidade, inclusive, com o trem intercidades, que fará a ligação de Americana na até São Paulo passando por Campinas. O ex-ministro fala também sobre a sua relação com o governo federal e diz que durante a sua campanha vai defender o legado 'bolsonarista', mas também vai estabelecer as diferenças que existem entre ele e o presidente.

O sr. é carioca e veio estudar em Campinas. Qual a sua ligação com a cidade?
Em Campinas foi onde tudo começou. Desde cedo eu nutria aquele desejo de ingressar nas Forças Armadas. Eu queria ser oficial e a porta de entrada era a Escola Preparatória de Cadetes do Exército (Espexce), aqui em Campinas. Fui aguardar ansiosamente o período de fazer o concurso. Eu era aluno do colégio militar. E fui para o colégio militar porque eu queria ser soldado. Via os soldados na rua e achava aquilo maravilhoso. Mas não dava para ser soldado com dez anos de idade. Então a coisa mais parecida era o colégio militar. E fiz o concurso. E quando chegou a época de fazer o concurso para Espexce eu vim para Campinas. Fui aluno da escola preparatória e terminei meu ensino médio aqui na cidade, onde tenho muitos amigos. Foi um período muito rico e muito feliz da minha vida, em que eu guardo as melhores lembranças e recordações. Engraçado que isso faz exatamente 30 anos. Eu ingressei no portão da escola no dia 15 de fevereiro de 1992.

E a sua nota na escola preparatória, você sempre se destacou nos estudos?
Foi bom (risos). Eu sempre tive boas notas e sempre me destaquei. Sempre tive nas primeiras colocações. Foi bem aqui na escola preparatória, na academia militar e no Instituto Militar de Engenharia (IME). Eu estudava muito. Às vezes você está na sala de aula com aquele aluno que não estuda e tira notas altíssimas. Não era o meu caso. Eu realmente tinha que estudar muito, mas muito mesmo! Na época eu ia para um centro de estudos da Opus Dei aqui em Campinas. Era uma rotina puxada de final de semana da escola preparatória com um pacote de bolacha de água e sal, e passava o dia inteiro no centro de estudos. Era legal porque tinha alguns alunos das universidades aqui de Campinas que frequentavam o centro de estudos e quando eu tinha dúvidas perguntava para eles. A famosa consultoria aos universitários. E à noite eu voltava para a escola preparatória, e no domingo estava lá novamente.

Sua formação é na Engenharia Civil. Foi daí que começou uma vida ligada à infraestrutura?
Sim. Seu formado engenheiro civil pelo Instituto Militar de Engenharia (IME), com especialização em Gerenciamento de Projetos. O curso na verdade se chama Engenharia de Fortificação e Construção. Desde que eu era garoto tinha uma paixão pela engenharia. Como toda criança eu quis ser muitas coisas. E uma delas foi pedreiro. Meu pai foi montar num lugar que tinha muita obra e eu comecei a ficar dentro dessas obras. Até em uma obra em casa eu fui quem aprender a virar massa, assentar tijolo,



O pré-candidato ao governo de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas, na cerimônia de despedida do cargo de ministro da Infraestrutura

ENTREVISTA

Para Tarcísio, São Paulo será um canteiro de obras

Pré-candidato afirma que governo Bolsonaro criou condições para isso



Tarcísio de Freitas em visita à sede do Correio, onde concedeu entrevista exclusiva

manobrar um fio de prumo. Foi aí que eu disse: puxa, isso é uma coisa muito legal! E despertou em mim a paixão pela área. Pensei: acho que vou estudar engenharia.

E essa paixão o senhor levou para o Exército. Teve várias experiências como engenheiro nas Forças Armadas?
Sim. Quando eu terminei minha formação no IME eu comecei a rodar o Brasil nas unidades de engenharia do Exército. Como engenheiro do Exército servi no Rio Grande do Norte, Pernambuco, Acre, Rondônia, Pará e no Amazonas. Cheguei a morar quase um ano na selva trabalhando em uma obra de gasoduto. Eu trabalhava na selva e dormia no barco. Tive também na Missão nas Nações Unidas para Estabilização do Haiti, em 2005. Fui o engenheiro da seção técnica da Companhia de Engenharia do Brasil na missão de paz. Depois voltei para a Amazônia para trabalhar e, posteriormente ao IME para um mestrado no curso de Engenharia de Transportes. Depois do mestrado que eu decidi sair do Exército.

Como foi seu ingresso no meio político?
Sai das Forças Armadas e entrei na Controladoria Geral da União (CGU), onde trabalhei com auditoria de obras públicas. Em dois anos eu virei coordenador geral de auditoria da área de transportes. Então eu fu-

zia a fiscalização de todo o sistema de transportes, isso no governo Lula. E no início do governo Dilma, recebi o convite de ir para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), como interventor. Naquela época tinha muito problema no Dnit. E aí comecei esse vínculo político. Em seguida, passei também em um concurso para Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados. Sou servidor público de carreira. E quando a Dilma caiu (referindo-se ao impeachment da ex-presidente Dilma Rousseff ocorrido em 31 de agosto de 2016), fui convidado pelo Moreira Franco (ministro-chefe da Secretaria Geral da Presidência do período do governo Michel Temer) para assumir uma secretaria no Programa de Parceria e Investimentos do Ministério da Economia. Dado a minha experiência com infraestrutura, a ideia era que eu conduzisse um programa de concessões e privatizações. Eu aceitei. Achei um desafio interessante e nós fizemos em dois anos e meio 127 leilões de concessão.

Essa atuação foi o passaporte para o Ministério ou você já tinha ligação com o presidente dos tempos do Exército?
Apesar do Bolsonaro ser militar, ter sido deputado e com atuação na Câmara dos Deputados e eu também estar por lá como servidor, assessorando a Comissão de Trans-

“
Eu realmente tinha que estudar muito, mas muito mesmo! Na época eu ia para um centro de estudos da Opus Dei aqui em Campinas. Era uma rotina puxada. Saía de final de semana da escola preparatória com um pacote de bolacha de água e sal, e passava o dia inteiro no centro de estudos

portes, Trânsito e Desenvolvimento Urbano na época em que atuava na Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, eu não conhecia o Bolsonaro pessoalmente. Eu fui levado até o presidente por amigos na transição do governo Temer. O presidente estava procurando alguém para a área de Infraestrutura. Tive uma conversa com o Bolsonaro e ele acabou me dando uma oportunidade de assumir o Ministério (da Infraestrutura) e de desenvolver o trabalho que a gente vem desenvolvendo.

O senhor considera ter um perfil parecido com o do presidente já que ambos são militares?
Eu tenho uma cultura voltada para o resultado. Não mantive uma postura ideológica na condução do Ministério da Infraestrutura. Sempre tive uma postura muito pragmática. Convivia com o mercado o tempo todo. O governo Bolsonaro teve muita entrega, mas pecou também na narrativa em algumas questões. A narrativa muitas vezes se dissociou do que aconteceu na realidade. Temos um estoque de realizações para mostrar. Essa semana mesmo é histórica para o país. Fizemos a liquidação das ações da Eletrobrás na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. A Eletrobrás foi privatizada com a segunda maior operação do planeta em 2022. A segunda maior do Ocidente. A gente só perde para uma operação realizada na Coreia este ano. Serão R\$ 32 bilhões que serão aportados para a diminuição da conta de energia. R\$ 5 bilhões já no ano de 2022. Será um alívio para o consumidor. R\$ 9,2 bilhões serão investidos em recuperação ambiental, recuperação de mananciais e meio ambiente. Um projeto absolutamente sustentável. E mais importante, que restaura a capacidade de investimento da Eletrobrás, empresa agora que passa a ter governança. Estamos dando um passo muito importante na segurança energética do país e na realização de investimentos que vão gerar emprego e renda. É um passo importante dentro desse programa liberal que nós temos. É a maior privatização no Brasil desde a década de 90.

Como avalia a sua participação no governo Bolsonaro?

O Brasil enfrentou muitas crises nesse governo. Enfrentamos uma questão com a Argentina, o desastre de Brumadinho, que além da tragédia humana subtraiu valor do nosso setor mineral e afetou bastante a nossa economia em 2019. Pelas contas que temos, perdemos algo em torno de 0,4% do Produto Interno Bruto (PIB). Enfrentamos a crise da covid-19. Enfrentamos a crise hídrica, com uma atuação rápida para evitar desabastecimento, a partir da importação de energia, e quando achamos que tudo havia passado veio a guerra da Ucrânia. Diante de todo esse cenário conturbado, de 2020 para cá foram 4,7 milhões de postos de trabalhos gerados, sendo 2,7 milhões no ano passado, 600 mil no primeiro trimestre deste ano e 190 mil no último mês. Então é uma coisa extraordinária. A gente veio o tempo todo desfazendo previsões apocalípticas. Quando se falava que o Brasil teria um déficit de R\$ 250 bilhões a gente teve R\$ 65 bilhões de superávit. Quando falavam que o resultado seria ruim surpreendemos com o melhor resultado de estados e municípios desde 1991, com R\$ 110 bilhões de superávit. E graças muito às medidas tomadas pelo governo federal. Tivemos também um excelente resultado de estatísticas. O Correios passou a dar lucro, o Porto de Santos passou a dar lucro. Pegamos o Porto de Santos em 2019 com um resultado no ano anterior de R\$ 0,5 bilhões de prejuízo. Este ano o porto vai fechar com R\$ 0,5 bilhões de lucro. Recebemos oito portos dando prejuízo. Um a gente liquidou, um a gente vendeu e seis portos estão dando lucro. E o Porto de Santos está com a privatização encaminhada. Aprovamos uma série de reformas pró-mercado, como a reforma da previdência, a lei da liberdade econômica, o marco do gás, a nova lei de falências, a autonomia do Banco Central, a nova lei de licitações e contratos, o marco das ferrovias, enfim, muita coisa foi aprovada. Foram feitos 144 leilões de infraestrutura de 2019 até aqui. E foram contratados R\$ 848 bilhões de investimentos. Algo sem precedentes. A gente pode imaginar que teremos nos próximos anos muito emprego. O Brasil e o Estado de São Paulo vão se transformar realmente em um grande canteiro, com aquilo que já está contratado e com o que vai começar a acontecer.

A infraestrutura será a alavanca para o desenvolvimento econômico nos próximos anos?

Vamos ter muitas contratações e a infraestrutura vai ser uma alavanca para o crescimento econômico. O mundo está se deparando com uma situação absolutamente inusitada. As empresas processadoras de alimentos, por exemplo, estão com medo de investir. E estou me referindo às maiores do mundo. E o motivo é que há uma incerteza grande no fornecimento de insumos. A indústria do óleo e do gás passa por um momento nunca visto antes, com o descolamento de preço do derivado e preço do barril. Ninguém quer fazer mais refinaria, que não remunera suficientemente, principalmente em um cenário em que o mundo elevou suas taxas de juros. A inflação é um fenômeno mundial e mais persistente do que todo mundo estava imaginando. De fato, o mundo tem um problema de oferta. E as empresas perceberam que a estratégia de colocar todos os ovos na mesma cesta foi equivocada. Isso significa que as empresas estão repensando seus destinos, e a gente deve começar a perceber a migração de empresas da Ásia, da China e da Rússia para outros destinos e outros países do mundo. E está aí a nossa oportunidade. O Brasil pode ser o destino dessas empresas. O Estado de São Paulo tem tudo para ser o destino preferencial dessas empresas.

O sr. entrou na vida pública a pedido do presidente. Defendeu o legado 'bolsonarista' para vencer as eleições ao governo do Estado?

Foi uma decisão minha. Obviamente, que o presidente achou importante ter um palanque no Estado de São Paulo. Mas durante a campanha iremos sim demonstrar as oportunidades que temos pela frente a partir dos avanços que conseguimos no governo do presidente Bolsonaro. Mas também quero mostrar o meu pensamento. Sou conservador nos costumes e liberal no pensamento econômico e tenho uma lista enorme de realizações.

Quais serão os pilares do seu plano de Governo para São Paulo?

Na minha visão para São Paulo precisamos acima de tudo valorizar os servidores da Educação, Saúde e Segurança. Educação, infraestrutura, tributação e energia, temos os pilares para o florescimento de uma nova indústria. E para os pequenos e micro, o crédito. O caminho está em aproveitar para buscarmos reindustrializar o Estado. Precisamos gerar renda e emprego para promover algumas alavancas. Eu vejo que nosso maior desafio é gerar emprego. E a gente só gera emprego por meio da iniciativa privada. Mas o que falta para termos essa geração e oportunidade? A grosso modo, para a indústria falta energia, oferta de crédito, uma política tributária mais equilibrada, infraestrutura e mão de obra qualificada. E aí se tem a linha mestra de como deve ser encarada a questão da geração e emprego. Se falta energia, a gente tem que aumentar a oferta. O Brasil fez os maiores leilões de óleo e gás da história, um em 2019 e outro em 2021. Fizemos vários leilões a partir de 2016. Estamos reinjetando uma quantidade de gás no pré-sal sem precedentes. Nós temos outras fontes de gás também. O gás que vem do lixo, e aqui no Estado de São Paulo temos a cultura da cana de açúcar, a partir da cana a gente pode produzir o etanol de segunda geração. E o que falta para produzir o etanol de segunda geração, incentivo. São poucas as usinas de São Paulo que trabalham com etanol de segunda geração. Temos a possibilidade de trabalhar com a cogeração de energia, gerar fertilizante, como o vinhoto, a vinhaça, biogás e biometano.

E esse incentivo deve vir do Estado. O Estado deve criar um ambiente de condições?

ENTREVISTA

Ex-ministro quer fazer da RMC polo ferroviário

Tarcísio planeja dar prioridade à Educação, Infraestrutura e Energia



Tarcísio de Freitas, concede entrevista exclusiva ao lado do presidente-executivo do Correio Popular, Italo Hamilton Barioni, e de Aline de Oliveira Rodrigues, diretora comercial



O atual pré-candidato ao governo de São Paulo, Tarcísio de Freitas, ex-ministro da Infraestrutura do governo de Jair Bolsonaro, participa de solenidade em Jacinto (MG)

O Estado de São Paulo está perdendo a guerra fiscal para vários Estados. Estamos sucumbindo à ousadia de outros estados como o Mato Grosso do Sul, por exemplo, que tem um plano de incentivo tributário estruturado. Grandes empresas deixaram de fazer investimentos aqui e foram para Minas Gerais, como a indústria de calçados, laticínios, frigoríficos, processadoras de alimentos. Entendo que São Paulo precisa ser líder no processo de reforma tributária. Aliás, a reforma tributária é uma necessidade, porque cada vez mais a gente vai ter dificuldade de distinguir o que é serviço e o que é produto. E quando essa distinção não é clara a chance de tributação é enorme. E quem paga a conta é o contribuinte. O Estado vai pagar isso ao município e depois ambos vão ter que resolver isso na Justiça, e isso é péssimo.

O transporte ferroviário paulista pode contribuir para esse desenvolvimento?

O Estado de São Paulo se desenvolveu às mar-

gens dos trilhos dos trens. Nós temos mais de 250 municípios no Estado de São Paulo cortados por linhas de trens. No entanto, os trens param de circular. Está na hora de botar os trens para circular novamente. Nós temos a duplicação do ramal de Itirapina para Santos, a recuperação do ramal de Colombo, de Panorama, o contorno ferroviário de Catanduva e de Rio Preto. Esses são investimentos importantes que estão sendo feitos e vão duplicar a capacidade da malha paulista. Mas nós temos outras coisas para fazer. A gente tem que separar a linha de carga e a de passageiros. O conflito que nós temos nessas linhas que chega até o centro das cidades e de São Paulo subtrai, no final das contas, a nossa capacidade e nos impede de fazer outros investimentos. Nós podemos recuperar um trecho de Mairinque para Bauru, de Bauru para Corumbá. Antigamente todo aço que chegava na Bolívia, chegava pela antiga linha noroeste, e hoje é a malha Norte. E quando essa ferrovia começou a ser deteriorada nós começamos a perder

mercado. Hoje parte do aço que é consumido na Bolívia é peruano. Observe, nós perdemos competitividade, nós perdemos mercado. Está na hora de resgatar isso, até porque nós temos aí no Mato Grosso do Sul, na Bolívia, nós temos fertilizantes, minério, grãos, e isso pode estar sendo transportado para cá por meio das ferrovias. Então está na hora de recuperar esse potencial. Está na hora de recuperar, por exemplo, a malha sul e que vai ligar Porto Alegre até Sumaré. E o antigo entroncamento ferroviário do Brasil que era Bauru, provavelmente, passará a ser Sumaré. Um grande entroncamento de malhas e um grande terminal de contêineres, contêineres que irão para o porto. Que será preparado para receber cada vez mais carga. Hoje, 50 milhões de toneladas chegam no porto de Santos por ferrovia, um terço da movimentação do porto. Mas amanhã podem estar chegando 100 milhões de toneladas.

E o trem intercity. Essa obra de infraestrutura é bastante esperada em Campinas?

O transporte ferroviário de passageiros é fundamental. A gente já tem nas margens das ferrovias, na faixa de domínio das ferrovias espaço e linhas para a acomodação do trem intercity, o trem Americana, Campinas até São Paulo. E vai ficar mais fácil ainda com a renovação do contrato da MRS e a segregação da linha de carga que está em andamento. E a gente passa a liberar duas linhas de passageiros e acomodar perfeitamente o trem intercity. Não há motivo para essa licitação não sair e está para sair. É um projeto extremamente viável. Então, o trem intercity vai sair. E do mesmo jeito que o trem de Americana para São Paulo é viável, o de Sorocaba para São José dos Campos também. Assim se consegue uma cruz ferroviária que no final das contas vai atender a região concentradora do PIB do Estado de São Paulo. Trem de média velocidade, que vai andar a 160Km/h. A ideia é fazer o mais simples, porque tem forte demanda e depois ir crescendo.

Qual a sua proposta para a Educação?

Para mim é fundamental hoje em dia que a educação seja orientada ao resultado. São Paulo tem a maior rede de ensino público da América Latina, são 3,7 milhões de alunos. E nós temos excelentes professores. Então eu tenho condição de dar uma educação de qualidade. O maior desafio da educação de São Paulo é a desigualdade. Como tornar a educação mais igual é a pergunta. Primeiro valorizando o profissional da educação, principalmente com salário e plano de carreira. Me preocupa que a gente não enxergue o que o mercado está exigindo. A gente tem uma situação de que sobram vagas de trabalho em setores de alta tecnologia e que exigem muito conhecimento e temos ainda uma grande quantidade de desempregados. Então precisamos dar ferramentas que o mercado quer, habilidade de comunicação, por exemplo, idiomas, pressuposto matemático, educação financeira e noções de tecnologia da informação. Discutir uma educação voltada ao mercado é melhor que discutirmos ideologia de gênero. Precisamos acima de tudo valorizar a figura do diretor da escola. Identificar as boas performances e as más performances. E transplantar as boas práticas. Dando estrutura para as escolas, a gente consegue trabalhar com centrais de produção de conteúdo, já que cada vez mais as plataformas substituirão os livros didáticos. Uniformizar a prestação e a qualidade do serviço de ensino é fundamental.

E nas horas vagas, o que o militar, engenheiro, servidor público, ex-ministro da infraestrutura e agora pré-candidato ao governo de São Paulo faz para relaxar?

Eu canto sertanejo. Mas eu canto apenas para mim. Dizem que quem canta os males espanta, e como eu canto mal, nenhum mau deve ficar mesmo por perto. Espanto todos graças a Deus (risos).



O pré-candidato ao governo de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas, em visita à sede da RMC

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Correio Popular - Campinas/SP

Seção: Cidades **Caderno:** A **Página:** 6 e 7