Produzir

ESPÍRITO ANIMAL TEM APETITE POR CONFIANÇA



Gustavo Diniz Junqueira*

INVERSAMENTE AO discurso empregado na campanha – que negava problemas na política macroeconômica –, as medidas tomadas pelo Governo neste início de ano dão conta de que o Planalto dizia uma coisa, mas pensava outra.

Recebida de maneira positiva pelo mercado e pela sociedade – que cobra austeridade fiscal, mais transparência e previsibilidade e menos intervencionismo –, a nova equipe econômica tem calibre para promover o imprescindível ajuste das contas públicas. Resta saber o grau de autonomia que terá.

Ao lado de atribuir a estagnação do País a uma "interminável" crise internacional, o alto escalão da administração federal insiste na tese de que falta ao empresariado o tal "espírito animal". Para o Governo, as mazelas são a falta de visão e ação do setor privado, e não a gastança da máquina pública, a explosão do "custo Brasil", a ineficiência do Estado, a corrupção etc.

Marcado por desconfianças, o relacionamento do Governo com setores produtivos e investidores nunca foi realmente bom.

Modelo de concessões

Um recorte claro disso são as concessões nos setores de infraestrutura. O Brasil investe cerca de 2,5% do PIB na área, sendo que, deste montante, a parcela destinada à logística é a mais baixa (menos de 1% do PIB), distante de níveis ideais, que seriam de ao menos 4,5%.

Após um longo período de inércia, o tema voltou à agenda do Governo nos últimos anos, ainda que os resultados não tenham sido como esperados.

Impulsionada pelas concessões de aeroportos, pelo Programa de Investimento em Logística (PIL) e pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a presidente Dilma Rousseff manteve o assunto em destaque em seu primeiro mandato, prometendo executá-lo neste segundo, com a apresentação de melhores resultados.

Outras tentativas da administração federal no setor de infraestrutura também não ficaram longe de polêmica: os desmandos no setor elétrico, os fracos resultados dos projetos de telecomunicações, e, até mesmo, as expectativas do pré-sal são questionadas.

Em meio a isso, as ferrovias tiveram seu papel, mas, infelizmente, para o lado dos projetos, que não saíram do papel. Este modal é absolutamente fundamental para atender a dinâmica competitiva de avanço do agronegócio em busca de menos custos, segurança e eficiência logística.

Porém, mesmo após mudanças no modelo de exploração ferroviária, ainda há muito que fazer. Pelo lado das novas ferrovias a serem construídas, aguarda-se a reformulação dos projetos, depois de diversas questões levantadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Já o novo modelo instalado pelo Governo – do qual dependem as novas concessões – carece de melhorias e complementação. O desafio das concessões ferroviárias é maior, pois, diferente de outros setores, prevê grande interação entre os agentes privados e a administração federal, representada pela VALEC.

As novas obras serão construídas pelo setor privado, com a estatal sendo responsável pela aquisição e revenda de toda a capacidade de carga a outras empresas que desejam operar nas novas vias. Uma triangulação complicada, que, somada ao seu ineditismo, faz o desafio ficar maior. Há, ainda, o agravante de que a percepção de risco do mercado é significativamente alta em relação à capacidade, à competência e à idoneidade da VALEC em exercer esse papel.

Será preciso emoldurar com credibilidade esse novo modelo para deslanchar as concessões ferroviárias. Entretanto, mais do que diálogo, o que o Governo precisa apresentar – para dar celeridade à questão – é coragem para tomar as decisões certas e no tempo adequado, competência para planejá-las e executá-las, e habilidade, lisura e resgate da confiança para costurar acordos com o setor privado e investidores, com foco no interesse público. É cobrar para ver. ■

* Presidente da Sociedade Rural Brasileira (SRB)