

OS DESAFIO PARA 2009

Nos primeiros dias de 2008, nenhum segmento do agronegócio e da indústria brasileira tinha motivo concreto para temer que o já duradouro ciclo de crescimento da economia mundial viesse a transformar-se tão súbita e radicalmente numa crise financeira internacional de proporções tão graves.

Naqueles dias, a preocupação que despontava no seio das classes produtoras nacionais dizia respeito ao andamento do PAC, lançado no ano anterior, e que, apesar das avaliações extremamente otimistas trazidas a público pelo Governo, revelava um progresso demasiadamente lento das obras de recuperação da malha viária. Eram evidentes os sinais de que 2007 havia sido um ano perdido, trazendo o risco de que as metas estabelecidas para 2010, no PAC, não seriam atingidas, se não viesse a ocorrer uma mudança substancial no ritmo da execução dos recursos orçamentários.

Em consequência do inaceitável desempenho do aparelho do Estado, na execução dos recursos consignados no Orçamento Geral da União, bem como de problemas de gestão e regulação, a malha viária brasileira vinha sofrendo um processo de deterioração que culminou por colocar o agronegócio e a indústria numa verdadeira armadilha logística: ter que crescer para ganhar a escala exigida pela economia mundial, mas arrostar o risco de não poder transportar e exportar competitivamente a sua produção, em face da precariedade da infra-estrutura de transporte nacional.

No ano recém findo nada mudou, a não ser para pior. Maior volume de recursos deixou de ser executado, passando para o exercício seguinte como restos a pagar; vide que até 30 de novembro, dos R\$ 16,6 bilhões disponíveis para investimento (6,8 bilhões inscritos como restos a pagar de 2007 e R\$ 9,8 bilhões autorizados no OGU 2008), o Ministério dos Transportes (MT) não tinha conseguido executar mais do que R\$ 5,2 bilhões. A fragilidade da nossa infra-estrutura logística aumentou, pois o estado geral das rodovias, que é o item mais crítico, até piorou. E em ferrovias, hidrovias, dutovias e portos não houve avanço palpável, em que pese as medidas de longo prazo que o Governo vem anunciando.

Se tivéssemos equacionado o problema da recuperação da nossa malha rodoviária, no período 2004/2006, quando os horizontes eram todos sorridentes, e quando essa meta era perfeitamente viável com os recursos autorizados para o orçamento de investimento do MT naquele triênio, estaríamos, hoje, apoiados em uma base muito mais sólida para fazer face à angustiante expectativa de recessão em nível mundial. A recessão certamente tornará muito mais penoso o esforço de prover o crescimento sustentado do agronegócio e da indústria brasileira.

A mudança do cenário mundial de um ciclo de crescimento para as agruras da recessão aumenta a obrigação de melhorarmos a nossa competitividade logística. A economia brasileira é sustentada em grande parte pela exportação de commodities, e o País não pode deixar de crescer, sob pena de nos vermos a braços com problemas sociais ainda mais graves do que os que já temos. Destarte, a redução dos custos logísticos passou a ser obrigação, enquanto no clima de euforia de crescimento mundial era uma conveniência.

Da nossa parte, as nossas Associadas estão conscientes de que sua sobrevivência num cenário de recessão mundial depende crucialmente da capacidade de cortarem seus custos internos com aumento de eficiência. Mas isso representa apenas um lado, que não é o mais importante do problema, uma vez que o Governo não pode deixar de cumprir a sua parte.

No que diz respeito ao setor público, no futuro imediatamente próximo, o problema não

é de diagnóstico. Há praticamente unanimidade no que deve ser imediatamente feito. O plano do governo – PAC - para consertar o que é crítico, até que está correto, faltando apenas assumir a importância e a obrigação de erradicar os estrangulamentos físicos preexistentes à desestatização das ferrovias e decidir que não mais serão construídos barramentos dos nossos rios, sem as respectivas eclusas ou outros meios de transposição.

As grandes dificuldades residem, contudo, na gestão pública e na regulação deficientes. É aqui que devemos mexer para receber respostas mais imediatas; e a lista de providências é extensa.

No biênio 2007-2008 tivemos condições extremamente favoráveis: crescimento contínuo da economia mundial, estabilidade macroeconômica em âmbito interno e dotações orçamentárias saudáveis para investimento em infra-estrutura de transporte; mas o setor público não teve condições de gastar essas dotações, de sorte que poderá restar intocada, como restos a pagar para 2009, a inacreditável quantia de cerca de R\$ 9 bilhões, que retrata um monumental atraso na execução das obras do PAC.

O prognóstico é no sentido de que o PAC, no que concerne à recuperação da nossa malha viária, será um fragoroso fracasso, caso o Governo não consiga produzir o “choque de gestão” que se faz necessário.

Não é mais possível conviver com a ficção de autorizar somas apreciáveis de dinheiro nos orçamentos anuais sem o compromisso de efetivamente transformar esse dinheiro em obras prontas e acabadas.

Eis o maior dos desafios para 2009: recuperar o tempo perdido no biênio 2007-2008. Se o Governo fizer a sua parte, estaremos prontos para cumprir a nossa.