

Resolver a conjuntura, viabilizar o crescimento

José Augusto Marques *

15 MAI 1997

GAZETA MERCANTIL

Não se trata, aqui, de tentativa sinuosa de defender interesses localizados. O fato é que a indústria de infra-estrutura se encontra em posição privilegiada para desempenhar papel de primeiro plano na arregimentação de recursos para o desenvolvimento do País.

Veja-se, antes, por onde passam hoje as restrições à liberação das forças pró-crescimento. A questão das contas externas, em que os défi-

cits associados da balança comercial e de transações correntes se tornaram motivo de preocupação generalizada, tem sido fartamente discuti-

da. Dúvida não há de que as exportações – elementos de equilíbrio da conta de transações correntes, ao lado do movimento de capitais – só aumentarão com ganhos expressivos de competitividade das empresas e do País, restringida pelo que se conhece como custo Brasil, ou seja, a soma de encargos sobre os salários, o preço do dinheiro para o giro dos negócios, a ineficiência portuária, etc. Não menor é a importância de uma taxa de câmbio que se possa considerar realista. A oferta ampla e permanente de financiamento de longo prazo a taxas de padrão internacional constitui

outro fator relevante de competitividade.

Do lado das importações, fariam sentido, para não desperdiçar divisas nem injustiçar empresas aqui instaladas, medidas de sintonia fina que contribuíssem para tornar de fato competitivo o ambiente de negócios brasileiro, como, por exemplo, a equalização de taxas do imposto de importação para partes de produtos fabricados no País (com certo grau de nacionalização) e para a importação de seus similares. Afora iniciativas como essa, queda substancial dos gastos com importações somente poderá ocorrer se e quando crescer a produção de petróleo e expandir-se de modo significativo o uso de energias alternativas. Estancamentos artificiosos de importações, para fins imediatos de gestão da balança comercial, hoje apenas equivaleriam a golpes de ceifa de possibilidades de crescimento econômico e, além disso, logo mereceriam a pronta contestação da comunidade econômica internacional.

Soluções duradouras, porém – as que interessam quando se decide ir aos fundamentos das questões –, caracterizam-se pela abrangência de



sua aplicação e pelas consequências que se ramificam sobre o organismo econômico-social. Têm, antes, a natureza de movimentos que se fazem no terreno da economia política – que, nestes tempos de globalização exacerbada, renova-se como instrumento de pensar e fazer de governos que se aplicam às difíceis tarefas de identificação e de

fesa de interesses que mereçam ser chamados de nacionais.

É essa moldura conceitual que deveria envolver uma estratégia de reorientação da pauta de exportações brasileiras, de maneira que passassem a prevalecer, em número e diversidade, bens de conteúdo tecnológico que lhes agreguem valor ponderável e que se encontrem em ascensão no comércio internacional. Como bem disse recentemente o ex-ministro Marcus Vinicius Pratini de Moraes, esse é o caminho. De nossa parte, temos a acrescentar que existem bens de infra-estrutura, já produzidos no Brasil, que atendem a esses requisitos. E outros tantos poderão ganhar espaço em mercados globalizados, a partir de novas fábricas aqui instaladas, se o País ofe-

recer ao investidor brasileiro e de outras origens condições de suficiência competitiva internacional.

Um dos principais vetores para indução dessa profunda transformação da pauta brasileira de exportações e de um reposicionamento radical do Brasil, na cena do comércio internacional poderão ser as concessões de obras e serviços de infra-estrutura, às quais se vincula a fabricação de máquinas e equipamentos, num contexto de mudanças que privilegiem e acelerem a privatização em suas múltiplas formas – incluída a que se dá por transferência de ativos e da securitização de dívidas de governo. Mais rapidamente se estaria assim reduzindo o déficit público, ao mesmo tempo que se desvendariam incontáveis oportunidades de investimento e exportação, na esteira dos capitais direcionados especificamente para a produção e a comercialização internacional daqueles bens, estimuladas pela renovação e ampliação da infra-estrutura brasileira.

A questão do tempo é de primeiríssima ordem. Não fosse a crise fiscal em que se enovelou o Estado brasileiro, muito do que se precisa hoje em matéria de infra-estrutura, fator de competitividade e de cresci-

mento, teria sido feito anos atrás, já com participação significativa da iniciativa privada. Hoje, o Brasil precisa enfrentar, com inequívoco senso de urgência, o desafio de compensar o tempo perdido, estabelecendo de vez, sem mais adiamentos, as bases institucionais e legais que permitam a canalização de recursos, internos e externos, necessários à cobertura das necessidades acumuladas de investimento.

Para isso, aos processos de estabilidade política e econômica devem somar-se o quanto antes as reformas estruturais e a implantação dos regi-

mes regulamentares dos vários segmentos do mercado de infra-estrutura. Investidores de todo o mundo voltam seus olhos para o Brasil.

Esperam a sinalização de decisões de competência do governo, necessariamente compartilhadas com o Congresso. Sem elas, e com novos retardamentos, o País não sairá, apenas com medidas isoladas, do círculo vicioso em que rodam, interligadas, as questões do balanço de pagamentos, do déficit público e da estabilidade da moeda. E poderia voltar, em prazo não muito curto, às agruras do passado recente, com inflação, instabilidade política e desinvestimento.

* Presidente da Associação Brasileira da Infra-Estrutura e Indústrias de Base (AB-DIB).

A indústria de infra-estrutura tem tudo para se colocar na vanguarda de um novo ciclo de crescimento econômico