

Como no Brasil

Pequenas Vitórias

Durante muito tempo se disse que as privatizações eram indispensáveis para atrair investimentos e reduzir o "custo Brasil". Já é possível fazer algumas contas e reunir dados suficientes para desenhar o perfil da nova economia emergente neste fim do século.

• O porto de Santos chegou a ser visto como um dos mais caros e ineficientes do mundo: mesmo com problemas pendentes, terminais privados ali instalados chegaram a movimentar 67 contêineres por hora, um resultado melhor que o da média de 40 a 50 em terminais tidos como exemplares, como os de Roterdã ou Cingapura.

• Além dos portos, o sistema ferroviário está se reaparelhando e os investimentos começam a chegar a áreas críticas como as de telecomunicações, geração de energia, petróleo. Esse quadro favorável não se completará, contudo, se o fator humano ficar atrás do progresso derivado da pura e simples introdução de melhores máquinas e robôs. Bom exemplo do contraditório brasileiro entre o moderno e o arcaico encontra-se na tentativa de algumas montadoras de automóveis para transportar veículos através da navegação de cabotagem.

• Nada mais lógico num país de dimensões continentais, às voltas com a falta de dinheiro para a conservação de estradas, que o uso do transporte marítimo. O projeto esbarrou em resistências sindicais de caminhoneiros que não queriam perder carga. Nem mesmo levando em conta que

os automóveis continuariam a ser transportados do porto para o interior, e aí, sim, estaria garantido seu legítimo mercado de trabalho.

Em todos os setores multiplicam-se pequenos casos de natureza semelhante, que pedem pequenas vitórias. Essas pequenas vitórias somente são conseguidas mediante negociações e educação para formar uma cultura de economia competitiva entre patrões, empregados e até mesmo entre grupos de empresas espalhadas pela cadeia produtiva.

Os ganhos em produtividade não devem ser monopolizados no meio do caminho. Esbarra-se, aqui, em outro problema cultural, que não fica apenas no nível dos empregados. Beneficiados por reduções de custos com a flexibilização no uso da mão-de-obra, automação e outros fatores, muitos operadores aumentam suas margens de lucro, mas se recusam a transferir benefícios aos usuários de seus serviços. Quando isso acontece no sistema de transportes o gargalo apenas muda de lugar, impedindo o aumento dos volumes e frustrando a competitividade.

A solução para esse tipo de problema não está em voltar ao quadro anterior, nem nos portos, nem nas ferrovias ou em qualquer outro lugar. Com o passar do tempo, o mais provável é que a competitividade determine preços e custos de cada serviço. Daí virá o real aprendizado sobre a convivência e a sobrevivência numa economia de mercado.