

Ao lado dos primeiros indícios de aceleração do ritmo de atividade econômica, há hoje uma articulação nacional para induzir e direcionar investimentos com vistas à retomada do desenvolvimento. Pioneiro nesta área, o governo do Estado de São Paulo já atua para dar andamento ao seu programa de parceria com a iniciativa privada em projetos de obras públicas. No âmbito federal, a Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE), antecipando-se à aprovação final pelo Senado do projeto que estabelece novas normas para a concessão de serviços públicos, lança um programa de macrozonenamento ecológico-econômico para permitir uma coordenação eficaz dos investimentos.

Ambas as iniciativas baseiam-se no pressuposto de que o Estado não poderá arcar, por si só, com os investimentos necessários à modernização da infra-estrutura, devendo abrir o mais amplo espaço possível para a participação do setor privado, como forma inclusiva de ganhar em eficiência. Como disse na semana passada o governador Luiz Antônio Fleury Filho, na reunião do Fórum Paulista de Desenvolvimento, em que foram anunciados os primei-

## Induzindo investimentos

ros projetos de parceria, ao Estado cabe, primordialmente, selecionar as áreas prioritárias. Ou seja, "definir desde já o que queremos, o que podemos, como queremos e como podemos fazer para evitar a desestruturação de setores fundamentais de nossa economia".

Isso não exclui, evidentemente, os investimentos do próprio Estado através de órgãos específicos ou de empresas sob o seu controle, quando for recomendável. A grande vantagem da parceria é que ela permite potencializar a ação do Estado e orientá-la para a geração de empregos e garantia do desenvolvimento futuro dentro de critérios de racionalidade econômica.

Em nível de planejamento estratégico, nota-se também uma convergência dos objetivos perseguidos pelo Fórum Paulista e pelo governo federal, que dão a mesma ênfase aos projetos de transporte e poupança de energia. Como disse o presidente Collor, ao discutir na semana passada, com sete governadores de Estado e o do Distrito Federal, o Sistema de

Logística para a Macrorregião Centro-Leste, um dos maiores desafios, neste momento, é o de modernizar os sistemas de movimentação da produção agrícola daquela área, "uma dificuldade que poderemos começar a superar de imediato".

Nas nove regiões em que o País foi dividido para a estratégia de "desenvolvimento sustentável", no sentido que essa expressão foi consagrada na Eco-92, serão discutidas e analisadas todas as alternativas viárias, objetivando uma economia de 50% nos custos, com uma substancial redução nos gastos com combustíveis. A proposta da SAE, que no momento parece ousada, mas que é perfeitamente exequível, é que 60% da produção gerada no interior do País seja escoada por via ferroviária, proporção que atualmente não passa de 36%. Para o Centro-Leste, a principal obra será a ampliação do porto de São Sebastião, no litoral Norte de São Paulo, com capacidade para receber navios de grande calado.

Como já comentamos em nota anterior, ao optar por essa rota, o governo descarta a possibilidade de uma interligação, através da Amazônia, com portos da costa do Peru, que não poderiam receber superpetroleiros ou supergraneleiros. A escolha de São Sebastião, portanto, obedeceu a razões puramente econômicas, visando dar competitividade internacional à produção agrícola do Centro-Oeste, tão prejudicada hoje pelos elevados custos de frete.

Naturalmente, a instituição de novos corredores de transporte, utilizando hidrovias, como a Tietê-Paraná, outros portos, como o de Vitória, bem como a extensão de linhas ferroviárias de integração, são empreendimentos que, além da ação do governo federal, requerem a participação ativa dos estados. Na reunião de Brasília, por sinal, os governadores presentes comprometeram-se a orientar os investimentos para racionalização da infra-estrutura viária do Centro-Leste, de acordo com a concepção da SAE.

Pode ser, realmente, como disse o presidente Collor, o início de um novo tempo.