

As lições do óbvio

» JOÃO ROCHA SAMPAIO VIANNA
Empresário, é diretor presidente da Ipanema Investimentos

Sempre que vou à China, me surpreendo. São mais de 10 viagens nos últimos três anos. Em cada uma delas, vejo que a política de desenvolvimento iniciada no final da década de 1970 por Deng Xiaoping, o homem responsável por abrir a economia chinesa e autor da célebre frase “não importa a cor do gato, desde que ele caça o rato”, foi acertada. A frase está bem batida, mas seu conceito, proferido há mais de três décadas, está mais atual do que nunca.

Passados 30 anos, a China continua firme e coerente na sua política econômica e de investimentos, o que a faz crescer aceleradamente. Um dos pilares dessa bem-sucedida política é a infraestrutura de transportes. A China largou muito depois do Brasil e está décadas à nossa frente, com um sistema logístico integrado e eficiente. Aqui, a cada mudança de governo, parece que o país será reinventado. Certa vez, durante palestra em Brasília, ouvi o ex-presidente Lula afirmar, num discurso singelo, mas cheio de significado, que “governar é fazer o óbvio”. Pena que a infraestrutura de transportes não faça parte desse óbvio.

A competitividade brasileira está estagnada há anos e a infraestrutura de transportes é uma das principais razões. Nosso sistema é a antítese do chinês. É arcaico. Inadequado. Desintegrado. Esse somatório pouco lisonjeiro faz nossos produtos perderem competitividade no âmbito global. Pergunto: como atrair investidores para nossa infraestrutura de transportes, se os possíveis candidatos têm de enfrentar um sistema tributário medieval, legislação trabalhista opressora e uma corrida de obstáculos para obtenção de licenças ambientais? Ao mesmo tempo, o Brasil precisa superar destinos mais atraentes para o capital, como os Estados Unidos e a União Europeia, os quais têm modelos mais liberais, seguros e receptivos ao investimento. Entre os Brics (Brasil,

Rússia, Índia, China e África do Sul), temos o pior desempenho.

Sabidamente, a presidente Dilma Rousseff entendeu que o governo, sozinho, não tem capacidade para enfrentar a árdua tarefa de modernização de nossa infraestrutura de transportes. Deu uma guinada em nosso modelo ultrapassado de investimento público. Criou a Empresa de Planejamento e Logística, responsável por pensar o setor a curto, médio e longo prazos. Colocou em sua presidência Bernardo Figueiredo, técnico experiente e respeitado. Iniciou nova fase de atração de investimentos, via concessões. Realizou road shows internacionais para atrair investimentos. Pecou, porém, em pontos básicos, como a ânsia de controlar a rentabilidade dos investidores.

Apenas recentemente, após enorme relutância e tempo perdido, o governo decidiu aumentar a rentabilidade das concessões rodoviárias. Enfim, resolveu fazer o óbvio. Ponto para o governo. Certamente, essa é uma das ações que trará resultados práticos, mas e as outras? Temos de oferecer um modelo de investimentos adequado ao ambiente de competição global, onde nações competem com nações, todas ávidas por investimentos externos, iniciando nossas reformas estruturais de forma mais profunda.

Na China, por exemplo, o sistema de infraestrutura de transportes foi completamente modernizado em 15 anos. Alguns dos portos, aeroportos, estradas e ferrovias mais modernos do mundo encontram-se lá. Enquanto nós perdemos anos debatendo modelos inócuos, os chineses simplesmente realizam. Resultado: o país cresce a taxas expressivas, capitaneado por modelo fortemente baseado no investimento, em vez de no consumo, como no Brasil, o que lhe garante o tão sonhado crescimento sustentado. Como diria um amigo, de famoso banco de fomento chinês: “Enquanto vocês debatem sobre um projeto, nós já planejamos,

construímos e inauguramos mais de 10 obras de infraestrutura de transportes”.

Cada um usa as armas que tem. Os chineses utilizaram sua poupança. Nós podemos utilizar o capital e a tecnologia deles. Nós ofereceríamos maior abertura de projetos no Brasil. Eles ofereceriam transferência de tecnologia, não só na construção, no design moderno e eficiente, mas na produção de equipamentos com tecnologia embarcada, que dentro de programa específico, passariam a ser produzidos no Brasil.

Por que não aprender com o pragmatismo chinês e intensificar a cooperação com eles? A China já é nosso maior parceiro comercial e em breve será a maior economia do planeta. O Estado chinês está mudando seu foco de investimento: saem os títulos de Tesouro americano, aliás, péssimo negócio e entram projetos na economia real. Há claro empenho do governo chinês na internacionalização de suas empresas e o Brasil é o parceiro natural.

Nós precisamos desenvolver nossa infraestrutura de transportes para crescer e exportar, não só para a China, mas para o mundo. Os chineses precisam de maior acesso às commodities, a preços competitivos, para suprir sua enorme população e base industrial. O momento é perfeito para atração de capital chinês. Há liquidez na China, projetos não faltam no Brasil. Por que não aproveitar? A presidente Dilma Rousseff, uma chefe de Estado forte, com perfil altamente executor, pode ser a pessoa adequada para resolver esse problema óbvio. Resta remover alguns velhos empecilhos à atração de investimentos externo e oferecer retorno adequado aos investidores; caso contrário, continuaremos a debater, enquanto outras nações emergentes realizam e se desenvolvem. Ser que a infraestrutura de transportes passará a fazer parte do óbvio?