

Voracidade automotiva

INDÚSTRIA PARECE CONSIDERAR TRATAMENTO PREFERENCIAL COMO DIREITO ADQUIRIDO

*Marcelo de Paiva Abreu**

Cabe, mais uma vez, lembrar um dos trechos inesquecíveis de Dickens, quando Oliver Twist, recolhido ao orfanato do terrível Faggin, levanta-se da mesa mostrando o prato vazio, e diz: “I want more”. O pobre Oliver tinha razão no seu pleito: a quantidade de comida oferecida aos orfãos era miserável. Apesar de muito melhor nutrida, a indústria automotiva brasileira poderia adotar como mote a mesma frase: “quero mais”.

As montadoras de veículos instaladas no País, ao iniciarem a campanha para a renovação da redução de IPI e do ICMS sobre veículos acordada pela União e pela maioria dos estados, demonstram ter apetite incontrolável. O seu argumento central parece ser que, a menos da extensão do prazo deste tratamento privilegiado para o setor, será inevitável o repasse aos preços de veículos dos aumentos de custos dos insumos decorrentes do reajuste cambial. Como o mercado resistirá a estes preços, a produção cairá de novo de forma espetacular e isto afetará o emprego no setor. Trata-se de outra etapa de uma política voraz a que o governo deveria resistir em nome do interesse coletivo.

A despeito do que tem sido alardeado como resultado milagroso da redução de tributos de 30% -- aumento de 125% das vendas e de quase 40% da arrecadação -- a maior parte disto decorre de antecipação de compras. Em grande medida, o imposto que não foi arrecadado foi perdido. O alívio fiscal temporário pode ter importância como instrumento para reativar a demanda, e assim foi utilizado no Brasil até mesmo na década de sessenta, mas o seu uso deve ser temporário. Não há razão para conceder tratamento privilegiado contínuo à indústria automotiva. O aumento da ordem de 20% das margens no setor desde 1994 conflita com as alegações de que sem os aumentos de preço haverá prejuízo. A capacidade de remarcação de preços do setor estará limitada pela demanda, como tem ocorrido em outros setores. Em último caso, se o jogo ficar muito bruto, dentro de pouco tempo o governo poderá estar em condições de reduzir o custo de bens competitivos através de reduções da tarifa de importações.

Na tentativa anterior de ordenha de tratamento privilegiado -- ainda circulando nos corredores do poder em Brasília -- a indústria pretendia a redução da tributação incidente sobre veículos como estímulo à renovação da frota, imitando políticas adotadas na Itália e na França. Seria quase que escabroso que o governo consentisse que, em um quadro de contenção de gastos que afeta despesas essenciais, fossem drenados recursos para este uso. A França e a Itália são países ricos e estáveis macroeconomicamente. E o Brasil?

A indústria está mal acostumada pelo tratamento privilegiado que lhe tem sido recorrentemente concedido. Mesmo uma avaliação leniente indica que o retrospecto do governo nas suas relações com o setor automotivo é melancólico, demonstrando falta de decisão na defesa do interesse público e açodamento na aceitação de planos de expansão de produção de escasso realismo. O peso do *lobby* automotivo levou, desde o início de 1995, a políticas que beneficiaram de forma seletiva o setor e que envolveram grande desgaste internacional do Brasil, forçado por pressões externas a mudar o formato da distribuição de benefícios ao setor. A proteção efetiva aos automóveis chegou a alcançar 270%. Os estímulos na órbita do governo federal foram complementados por concessões principalmente creditícias e fiscais por unidades da federação em aberta guerra fiscal. As estimativas do próprio governo são de que o regime automotivo terá custado só aos consumidores cerca de duzentos mil dólares (de R\$1,70) por emprego gerado entre 1996 e 1999. Certamente há políticas de emprego mais eficazes do que esta.

A concentração de estímulos fiscais, creditícios e tarifários tinha como rationale a criação de um setor automotivo competitivo no Brasil com capacidade de produzir 2,5 milhões de veículos por ano. O regime automotivo foi louvado por todo o espectro político, inclusive pela oposição, que via com bons olhos a preservação de empregos em setor que lhe é caro. A possibilidade de que os benefícios não justificariam os altos custos não foi levada em consideração e houve muita dificuldade em perceber que alguém pagaria a conta. Não havia razão que justificasse o regime automotivo originalmente. E menos ainda para que o governo resgate o setor das consequências do provável excesso de capacidade decorrente de estratégia equivocada.

É curioso que, em meio à balburdia que se seguiu à vitória da oposição em alguns estados, tenha surgido a única indicação de que talvez esta santa aliança em favor do tratamento privilegiado do setor automotivo esteja começando a ser minada. De fato, o governo petista do Rio Grande do Sul, ao colocar em dúvida o acerto das políticas de atração de novos investimentos da Ford e da General Motors, adotadas pelo governo estadual anterior, instilou no processo decisório uma dose de seriedade que havia faltado até então. Não se trata de estimular o repúdio a obrigações contratuais. Trata-se de ser capaz de se perguntar a cada momento se o resultado de uma determinada política gerará benefícios líquidos suficientes para a coletividade. E, também, quais são os seus efeitos redistributivos: quem se beneficiará e quem pagará a conta? Seria útil que este mesmo tipo de pergunta começasse a ser feito por outras unidades da federação e, também, pelo governo federal.

*Marcelo de Paiva Abreu é professor do Departamento de Economia da PUC-Rio.