

*O Estado de São Paulo,
Segunda-feira, 26 de abril de 2004*

Clientes Preferenciais GOVERNO DEVERIA RESISTIR À IDÉIA DE CONCEDER MAIS FAVORES À INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

MARCELO DE PAIVA ABREU

Entre os muitos motivos de alarma quanto aos rumos do atual governo está a resposta às pressões setoriais por tratamento especial. Alguma fragilidade quanto à disciplina fiscal já pode ser detectada no tratamento dos reajustes dos servidores públicos e militares, na definição de verbas destinadas a desapropriações fundiárias e nos planos de expansão do emprego público. Formadores de opinião alinhados com os setores mais radicais da coalizão governamental vociferam, clamando que “o país precisa não de uma flexibilização das políticas atuais, mas de um novo modelo econômico”. Que modelo econômico não se sabe bem, mas o importante é vociferar.

Ameaças menos bisonhas, e portanto muito mais perigosas, começam a ganhar contornos nítidos nos setores que podem ser considerados, com base no retrospecto histórico, clientes preferenciais no crônico processo de distribuição de benesses por parte do Estado brasileiro. O crescimento de vendas de auto veículos em março havia estimulado especulações de que afinal haveria uma recuperação significativa das vendas internas com relação a 2003. Dados mais recentes contrariaram esse otimismo e alimentaram pessimismo no setor.

É provável que as montadoras de auto veículos retomem suas queixas do início do ano quanto à pressão sobre custos advindas dos aumentos de preços de insumos. Os preços de aço, em particular, aumentaram 71% nos últimos dois anos, o dobro do aumento de preços de auto veículos. A troca de acusações entre montadoras e siderúrgicas quanto a preços é quase deprimente. Sendo os produtos siderúrgicos bens comercializáveis, não é surpreendente que as siderúrgicas pretendam praticar preços no mercado interno que estejam alinhados com os preços internacionais, descontadas as diferenças de praxe quanto a transporte e desoneração fiscal. Os preços mais altos de aço, pressionados pelo boom na China, estão afetando os custos de montadoras em todos os países produtores. Por que é mesmo que as siderúrgicas nacionais estariam dispostas a presentear as montadoras com aço vendido abaixo do preço mundial? É exatamente o mesmo argumento microeconômico que deve ser usado para justificar que os preços de combustíveis no mercado doméstico devem refletir os preços mundiais de petróleo, embora com alguma viscosidade. A idéia de que preço de gasolina deve ser calculado com base em uma ponderação entre custo de produção do óleo nacional e o preço mundial não tem qualquer sentido econômico. O que as montadoras poderiam pleitear é a eliminação da tarifa sobre a importação de aço, da ordem de 12%, mas talvez não estejam interessadas em chamar a atenção sobre o assunto, dada a tarifa de 35% que protege os automóveis.

Declarações recentes da Anfavea acenam com os riscos de o Brasil perder investimentos do setor automotivo para a China e a Europa Oriental em razão da perda de competitividade e da baixa taxa de retorno dos investimentos realizados. Capaz de produzir 3,2 milhões unidades por ano, a indústria está com 43% de capacidade ociosa e, com base na relevância de seu desempenho exportador, estaria considerando a possibilidade de pleitear novos favores tributários. Embora possa ter sido esquecido por alguns, o programa de expansão da indústria automotiva decorreu da adoção, a partir de 1995, de regime automotivo. Foi o mais importante episódio de reversão da liberalização comercial que havia ocorrido na primeira metade da década. Além de aumentar significativamente a proteção, concedeu maciços subsídios a novos investimentos através da redução de impostos de importação incidentes sobre bens de capital, autopeças e bens finais. Como contrapartida a indústria comprometeu-se com metas de exportação futuras. A indústria automotiva não demonstrou à época muitas dúvidas quanto à possibilidade de ocupar a nova capacidade instalada. Não parece razoável que, de novo, seja resgatada através da concessão de favores que direta ou indiretamente terão impacto sobre contribuintes ou consumidores.

Com que frequência supõe-se que o Estado deve empenhar-se em assegurar a sobrevivência das multinacionais que operam no País? Especialmente quando a sua expansão da capacidade decorreu de subsídios maciços combinados com erros empresariais evidentes. Há os que defendem a retomada de políticas de “criação de vantagens comparativas” que caracterizaram a política industrial brasileira no passado. De fato, a abertura parcial da economia depois do golpe militar significou que, além da reserva de mercado assegurada pela proteção alta, as multinacionais foram estimuladas a exportar com o uso de generosos subsídios. Mas, dada a continuidade das políticas de apoio à indústria automotiva parece inadequado caracterizar o processo como de “criação” de vantagens comparativas. Não se trata de concessão de subsídios em um período inicial para permitir que a indústria adquira condições de concorrer no mercado internacional, uma variante do argumento da indústria nascente. Mas de subsidiar de forma mais ou menos crônica uma indústria que mostra-se incapaz de encontrar a fórmula de sustentar a sua competitividade por seus próprios meios. Não se trata de uma política de apoio por tempo determinado seguido de vôo próprio. Longe de caracterizar “diálogo construtivo” entre governo e multinacionais, como querem alguns, é mera dependência crônica dos favores do Estado. Será que o governo considera o aumento da produção de auto veículos mais importante do que programas com evidente conteúdo social afetados por falta de recursos?

Marcelo de Paiva Abreu, doutor pela Universidade de Cambridge, é professor titular do Departamento de Economia da PUC-Rio, em licença sabática.