

Papai Noel seletivo

Montadoras de veículos querem mais presentes do Governo

A resposta do governo à desestabilização dos mercados financeiros que se originou na Ásia foi em geral bem recebida pelos mercados internacionais. Mesmo as dúvidas iniciais quanto à capacidade efetiva de o governo cumprir suas promessas, especialmente em relação à magnitude do ajuste fiscal planejado, foram contornadas. Mas o equilíbrio é delicado. Parte da fragilidade da situação brasileira decorre de razões que fogem ao controle das autoridades em Brasília. A deterioração continuada das condições financeiras na Coreia do Sul poderá submeter todos os mercados emergentes a intensas pressões cambiais. Mas parte importante da manutenção do equilíbrio depende da capacidade que tenha o governo para manter a credibilidade no programa de ajuste proposto. Uma das condições para a manutenção da credibilidade é que não seja oferecido tratamento excepcional, mesmo a agentes econômicos capazes de grande mobilização política.

As pressões para distribuir tratamento preferencial em um quadro recessivo serão muito substanciais e uma concessão setorial naturalmente despertará os instintos isonômicos de outros setores.

As montadoras de veículos já se apresentaram, encabeçando a fila dos interesses dispostos a extrair tratamento de exceção por parte do governo. No caso desse setor, o desempenho do governo é sabidamente fraco em vista da concessão maciça de benefícios excepcionais às montadoras de veículos no quadro do regime automotivo instituído a partir de 1995. Enquanto os fabricantes de autopeças enfrentaram a competição externa com tarifas de 2%, as montadoras vendiam seus veículos protegidas por tarifa de 70% ou de 35% quando os veículos eram importados por elas mesmas. A proteção efetiva andou beirando indecorosos 300% no ano inicial de vigência do regime. A esse tratamento privilegiado somaram-se os benefícios extraídos pelas montadoras dos Estados e municípios em que se localizarão seus novos investimentos. É natural que se acumulem as dúvidas quanto às virtudes desses investimentos sob a ótica do custo-benefício, em especial quanto ao custo efetivo de cada emprego criado em termos de renúncias fiscais federais, estaduais e municipais, bem como subsídios diversos.

O aumento dos preços de automóveis no mercado nacional detectado por estudo recente do Ipea não deveria surpreender ninguém, pois está plenamente de acordo com o que se poderia esperar, dado o aumento da proteção ocorrido a partir de 1994. Ou será que a Anfavea dispõe de números que possam contestar os produzidos pelo Ipea? A opinião pública foi também exposta à curiosa microeconomia, não se sabe se originária de Detroit, Turim ou Wolfsburg, que parece associar tarifas de importação maiores a preços menores no mercado nacional. De fato, um dos objetivos do regime automotivo era manter os preços vigentes no mercado brasileiro acima dos preços mundiais. A Anfavea enfatizou também a importância dos lucros para financiar investimentos e que não caberia ao próprio governo criticar níveis de lucratividade.

Não parece haver base no estudo do Ipea para detectar qualquer reserva quanto ao papel de níveis de lucratividade adequados para atrair capitais para o setor automotivo. O que se questiona, razoavelmente, é em que medida o setor automotivo está protegido da concorrência

internacional e faz o consumidor brasileiro pagar pela baixíssima produtividade de suas operações no País cobrando preços significativamente acima dos vigentes no mercado internacional. A julgar pelos comentários da Anfavea, o Cade poderia ser fechado, pois qualquer nível de lucros seria justificável por necessidades de financiar investimentos.

Enquanto isso, avolumam-se as críticas à diminuição do ritmo de atividade gerada pela reorientação da política econômica, em especial seus efeitos sobre o setor automotivo. As consequências são tanto decorrentes do impacto sobre preços, associado ao aumento do IPI, quanto relativas à demanda, resultantes da queda do ritmo de atividade econômica. A julgar por alguns comentários, é como se o governo estivesse obrigado a adotar política econômica compatível com a manutenção de um nível aceitável de utilização da capacidade produtiva criada pelos novos investimentos automotivos. Chegou-se a mencionar seriamente, até mesmo em círculos de governo, a possibilidade de que fossem copiados no Brasil os programas europeus de estímulo à modernização da frota de veículos automotores, baseados na renúncia fiscal no momento da troca de veículos de idade avançada por veículos novos. Mesmo se o governo chegasse à conclusão de que seria necessário adotar políticas que atenuassem o desemprego, não seria difícil imaginar alternativas muito mais eficazes que distribuir novas benesses ao setor. É certamente pouco razoável que a política macroeconômica se torne prisioneira dos Interesses da indústria automotiva. Em última instância, e até mesmo para o setor automotivo, a manutenção de uma taxa de inflação baixa é condição essencial para que prospere o programa de reformas, aumente a produtividade e seja possível continuar a crescer significativamente de forma sustentada. O espírito natalino requer que Papai Noel seja justo e trate todas as crianças equitativamente.

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