

# Múltis, o duro combate pela lei

Negociando acordos como governo, para liberar preços, as empresas estrangeiras intensificam a luta para não ser discriminadas na Constituinte

JORGE ZAPPIA

ISABEL DIAS DE AGUIAR

O ministro da Fazenda, Luiz Carlos Bresser Pereira, não precisou fumar o cachimbo da paz. Bastou saborear o almoço à base de peixe escabeche, medalhão com champignon e frutas para colher, na sobremesa dos discursos de saudação, o apoio de presidentes e executivos de multinacionais instaladas no Brasil a seu apelo por apoio nas negociações com os credores externos. "A dívida externa", definiria Bresser antes de se trancar com os empresários, ao meio-dia da última sexta-feira em São Paulo na sede da Fiesp, "não foi inventada por radicais nacionalistas. É um problema grave, mal conduzido por bancos e governos estrangeiros e cuja solução será a solução também dos problemas das multinacionais aqui baseadas."

O apoio veio curto e grosso. "O ministro e sua equipe sempre tiveram o apoio dos empresários do setor", resumiria, à imprensa, Jacy Mendonça, vice-presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) e diretor de recursos humanos da Autolatina. Diplomáticamente, ninguém agitou, durante ou após o almoço, o fantasma do conflito por preços que levou a holding de Volkswagen e Ford a contestar o governo na Justiça.

Terminava assim, com gentilezas mútuas, e algumas estocadas de parte a parte, uma semana particularmente tensa e tumultuada no relacionamento entre as empresas de capital estrangeiro, autoridades federais e o Congresso. Retaliado pelos americanos, que decidiram impor sanções comerciais ao País por causa da reserva de mercado na informática, o governo buscava, na mesma sexta-feira, em uma reunião com a Anfavea, acordo para encerrar a pendência com a Autolatina, pondo fim, pelo menos, a esse outro foco de atrito no front externo.

## DISPAROS NA CONSTITUINTE

Se Bresser Pereira, por extensão o Executivo, se empenha em emitir sinais de paz para as multinacionais, que considera "sócias no desenvolvimento", o mesmo não se pode dizer do Congresso. Os 559 senadores e deputados, encarregados de redigir a nova Constituição do Brasil, têm tomado decisões que os fazem permanecer na mira de tiro dos empresários, como alvos preferenciais.

"Os debates que se desenvolvem no Congresso estão atrasando o processo de desenvolvimento do País, não proporcionam serviço algum à Nação e servem para afugentar os investidores que pensavam algum dia se instalar aqui", disparava, por exemplo, Christofer Lund, presidente da Câmara Americana do Comércio, na última quarta-feira, 11, um dia após a Comissão de Sistematização estender o monopólio estatal à distribuição dos derivados de petróleo.

O Brasil, na opinião de executivos e presidentes de multinacionais, corre o risco de perder muito mais que o tigre da Esso e a concha da Shell se o plenário da Constituinte não "limpar" o texto da nova Constituição, quando ela for à votação, de definições "absurdas" como a do monopólio e "discriminatórias" — adjetivo mais freqüente para a definição de "empresas brasileiras de capital estrangeiro" que a Sistematização adotou para diferenciar companhias nacionais de estrangeiras.

"Se a empresa for discriminada, e assim não puder continuar desfrutando dos incentivos fiscais que recebe para suas exportações, a tendência será a de reduzir suas atividades no País", advertia, na sexta-feira, em São Paulo, Édson Vaz Musa, presidente da Rhodia. Por cautela, a empresa, que viu

sua rentabilidade reduzida este ano para um terço da auferida ano passado, já suspendeu todos os investimentos previstos para 1988. Seriam US\$ 100 milhões, contra US\$ 80 milhões em 86. A Rhodia, além das preocupações com a Constituinte, tem outros e fortes motivos para justificar sua decisão.

Entre 22 setores de atividade da empresa, oito estão no vermelho. Na média, a companhia deverá fechar o ano com algum lucro, mas sua situação seria péssima se dependesse exclusivamente do braço farmacêutico — esse setor da economia acumula, há três anos, prejuízos devido ao inflexível controle de preços exercido pelo CIP, órgão do Ministério da Fazenda. "O CIP deve existir para flexibilizar, e não inflexibilizar", critica Joubert J. Gomes, diretor da Brasilit S/A, empresa controlada pelo grupo francês Saint-Goban. Ao contrário da Rhodia, a multinacional mantém em pé seu plano de investir 340 milhões de dólares no País nos próximos três anos, engrossando assim a conta dos 18 bilhões de dólares em investimentos diretos que ingressaram no Brasil nos últimos 30 anos.

## TEORIA DO BOM SENSO

Se o horizonte constituinte é negro, então procedem os boatos de que se rearma nos bastidores uma conspiração que levaria à desestabilização do governo Sarney, com apoio das multinacionais? "Não é verdade", reage, espantado, um influente executivo de empresa estrangeira, interlocutor freqüente de seus pares junto aos demais setores sociais. As multinacionais, segundo ele garantiu a O Estado esta semana, não têm nenhum interesse em apoiar golpes militares, não comungam da tese de que os civis sejam incompetentes para governar e nem temem, se for o caso, a realização de eleições diretas em 88, muito menos o eleito, seja ele quem for. "Desde, claro, que haja uma Constituição sensata, respeito à lei e à livre iniciativa", avisa.

A única coisa "forte" que esses empresários desejam, na opinião de um deles, é o Estado de Direito, "que funciona em qualquer lugar onde haja instituições equilibradas". É um modo sutil de dizer, por exemplo, que nenhuma empresa estrangeira suporta, eternamente, conviver com prejuízos causados pelo controle oficial de preços, por mais rica que seja. É o caso, entre outras, da Philip Morris do Brasil, que acumula um prejuízo de 157,2 milhões de dólares desde que aqui se instalou, há 13 anos. É hora, portanto, de arrumar as malas para a volta?

"Nós viemos para ficar", corrige, rápido, refletindo opinião comum, seu vice-presidente, Antônio Teixeira da Silva, também presidente do Sindicato da Indústria do Fumo em São Paulo, vice-presidente da Fiesp e coordenador do grupo de empresas estrangeiras da entidade. Silva diz que a empresa já cortou tudo que era possível, tem investido apenas em manutenção mas confia em que "as coisas devem mudar", argumento muito utilizado em suas conversas com a matriz. Ele afirma, resolutivo, que o País "não vai permanecer na contramão da história", isto é, os constituintes usarão do bom senso quando derem seu voto final.

A prevalência dessa "teoria do bom senso" é compartilhada, também, por Cláudio Sonder, presidente da Hoechst Química e Farmacêutica, que diz estar mantendo "à risca" seu plano de investir 150 milhões de dólares nos próximos cinco anos apesar do "delicado" momento político que o Brasil vive. "O resultado final", imagina ele, "será uma Constituição liberal, não discriminatória, porque o perfil dos congressistas é liberal e o eleitorado brasileiro está distante dos extremos".



Lund: debates afugentam investidor



Teixeira da Silva: tudo vai mudar



Sonder: a Constituição será liberal



Joubert Gomes: por um CIP flexível

## Montadoras temem o futuro

### GERMANO DE OLIVEIRA

As grandes montadoras de veículos instaladas no Brasil, todas de capital estrangeiro, estão apreensivas com os últimos episódios que afetam a convivência pacífica das multinacionais no País. Além da ação nacionalista de políticos na Constituinte, o que mais preocupa o setor automobilístico são as restrições de ordem econômica impostas pelo governo, cujo inflexível controle de preços vem provocando grandes prejuízos ao setor, que já acumulou perdas de US\$ 1,9 bilhão nos últimos sete anos. Tudo isso está criando um clima desfavorável a novos investimentos, levando essas empresas a congelar a aplicação de US\$ 5,5 bilhões previstos para serem gastos em suas fábricas brasileiras até 1995.

O controle de preços na indústria automobilística, em vigor desde 1967, é o principal ponto de atrito entre o governo e o capital estrangeiro, chegando a ser responsabilizado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) como fator que está inviabilizando as 22 empresas do setor. No documento "Indústria automobilística brasileira, perspectivas 1986-1995", a Anfavea faz um balanço do desempenho de todas as montadoras no período de 78 a 85 (período em que alcançaram um faturamento de US\$ 52,7 bilhões), concluindo que a compressão de preços obrigou o setor a trabalhar no vermelho durante a maior parte desse tempo.

Essas empresas obtiveram lucro em 78 (US\$ 56 milhões), em 79 (US\$ 387 milhões), em 80 (US\$ 171 milhões) e em 85 (US\$ 378 milhões). Mas, registraram prejuízos operacionais muito maiores em 81 (US\$ 369 milhões), em 82 (US\$ 315 milhões), em 83 (US\$ 1,030 bilhão) e em 84 (US\$ 213 milhões).

Grande parte dessas perdas foi

sofrida pela Autolatina (holding que administra a Volkswagen, de capital alemão, e a Ford, norte-americana), o que motivou a empresa a ingressar na Justiça para poder praticar preços à revelia do CIP, evitando dessa forma não repetir no ano que vem os prejuízos que já são certos para este ano (entre US\$ 300 e 400 milhões). Essa medida da Autolatina aumentou o turbulento relacionamento das montadoras com o governo, principalmente depois que ameaçaram voltar a operar com lucro no Brasil. Para contornar a crise, a Anfavea e o governo estão negociando um protocolo de intenções no qual o setor automobilístico poderá recuperar sua rentabilidade e assim dar continuidade aos planos de investimento para o País.

No documento elaborado pela Anfavea sobre as perspectivas da indústria automobilística, as montadoras de veículos revelam planos para investir US\$ 5,5 bilhões até 1995, ressalvando, contudo, que esses recursos somente serão aplicados se as empresas tiverem garantias de retorno do capital gasto, o que não acontece atualmente.

Se esse dinheiro fosse aplicado, nos próximos oito anos o Brasil poderia estar fabricando mais de dois milhões de unidades de veículos, superando países desenvolvidos como a Inglaterra e a Itália (atualmente o País tem capacidade para produzir apenas 1,3 milhão de unidades). Nos planos das montadoras, que estão agora "em compasso de espera", seriam aplicados US\$ 1,820 bilhão no aumento da capacidade produtiva, US\$ 1,287 bilhão no aperfeiçoamento técnico; e US\$ 2,392 bilhões no lançamento de novos produtos.

Nesse documento, a Anfavea estima que em 1995 o mercado interno poderá absorver 1,506 milhão de unidades de veículos (este ano o setor venderá somente 600 mil veículos

internamente). Isso ocorreria principalmente porque o Brasil tem um veículo para cada 11,4 habitantes, enquanto que nos Estados Unidos, por exemplo, a média é de um automóvel para cada 1,4 habitante. Ou seja, ainda há muito brasileiro sem carro.

Além disso, as montadoras ainda encontram vantagens na produção de veículos em território brasileiro, o que possibilitaria a exportação de quase 500 mil unidades por ano. Em termos de custo de materiais, a vantagem brasileira é de 18% em relação à média de preços pagos pelas montadoras nos Estados Unidos, na Alemanha e no Japão. A mão-de-obra, que custa 20% do preço final de um carro, é bem mais barata no Brasil. Nos Estados Unidos, o custo-hora da mão-de-obra na produção de um automóvel é de US\$ 18,66, enquanto que na Alemanha é de US\$ 13,23 e no Japão é de US\$ 7,18. Já no Brasil esse custo é de US\$ 3,40. Isso significa que a mão-de-obra brasileira é 252% mais barata do que a média no Exterior, conforme os dados relacionados pela própria Anfavea. Mas, essa vantagem brasileira cai substancialmente quando se faz a relação de veículos produzidos por cada homem durante o ano (produtividade). No Brasil, um operário faz nove carros por ano, enquanto que nos Estados Unidos faz 26 e no Japão, 42. Nessa relação, a vantagem brasileira cai para 47% em relação à média do custo-hora das montadoras no Exterior.

De qualquer forma, ainda há vantagem de se produzir carros no Brasil. O que os empresários estrangeiros do setor não sabem é se essa relação que favorece o Brasil será mantida depois da elaboração da Constituinte ou se terão a rentabilidade recuperada para poder continuar investindo no País.

(ABC/Agência Estado)