

A fase dos acertos 151

No momento em que o Congresso Nacional aprovar o Plano Collor na sua essência, o êxito desse rigoroso programa de ajuste da economia brasileira passará a depender apenas de seus executores. O setor privado já deu a contribuição que poderia dar, e até mais do que isso — para o sucesso do plano. Foi espoliado com a retenção, pelo governo, de 80% de seus ativos financeiros; paga um preço elevadíssimo para adaptar-se às novas condições da economia brasileira, abrindo mão até mesmo de recorrer à Justiça para assegurar direitos indiscutíveis. Aceita o plano e torce por seu sucesso. O Congresso está cumprindo seu papel, de maneira até surpreendente (ver editorial acima). Aprovado o plano, a responsabilidade total pelo seu êxito ou seu fracasso caberá ao presidente Collor e à equipe chefiada pela ministra Zélia Cardoso de Mello.

Passado o período em que rejeitava qualquer mudança no plano, essa equipe vem agindo de maneira positiva no sentido de encaminhar soluções para os problemas que vão surgindo. São diversos os acertos já decididos e muitos outros ainda virão. Empossado na presidência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o economista Eduardo Modiano admite a possibilidade de se antecipar o prazo de conversão dos cruzados retidos no Banco Central em cruzeiros, com o objetivo de permitir que as empresas invistam na ampliação de sua produção.

Para aliviar a situação de um segmento da economia que está com os negócios totalmente paralisados desde o anúncio do Plano Collor, o governo decidiu estender para 30 meses o prazo de financiamento de veículos e facilitar as compras de automóveis pelos consórcios.

Embora bem recebida, a decisão do governo não irá resolver da noite para o dia o problema do

setor automobilístico, que, sem ter para quem vender, mantém boa parte de seus empregados em casa (um terço dos 150 mil empregados das montadoras do ABC e 60% dos 200 mil operários das fábricas de autopeças estão em férias coletivas ou em licença remunerada). Do lado dos revendedores também há muitos problemas. Num período de incertezas com relação ao futuro próximo, é difícil definir o indexador adequado para um contrato de prazo tão longo. Esse prazo, além disso, parece incompatível com os prazos médios de captação de recursos das instituições financeiras, em geral limitados a 60 dias.

Uma parte dessas dificuldades talvez possa ser removida se as montadoras e os revendedores participarem do esquema do financiamento, mas há um complicador cujos efeitos se estendem para toda a economia: as taxas de juros. Quem obtém financiamento, em geral, para o pagamento de salários dos empregados, sabe que está pagando taxas de juros reais nunca vistas no país. É o resultado do enxugamento da liquidez, que tornou o cruzeiro o bem mais escasso da economia hoje.

Aí está um sério problema que a equipe econômica terá de resolver para não asfixiar as empresas que tiveram seus recursos retidos pelo governo e, ao mesmo tempo, não permitir que se desmonte o núcleo do programa de ajuste, que é exatamente o enxugamento da liquidez. É também desse enxugamento que surge outro problema: a taxa de câmbio irrealmente deprimida. A brutal escassez de cruzeiros tornou letra morta a política de câmbio flutuante contida no Plano Collor e exige agora uma ação eficaz do Banco Central no sentido de empurrar a taxa de câmbio para níveis que estimulem as exportações, poderoso fator de reativação da economia.

No enfrentamento desses problemas, e outros que surgirem, a equipe não poderá errar.