

10 DEZ 1991

Pesadelo sobre Rodas

Comprar um carro à vista virou um sonho impossível para a classe média, desde que a maioria dos carros nacionais custa mais de 10 mil dólares. O crédito direto não contorna a questão em consequência dos altos juros e do prazo curto, que implicam prestações insustentáveis para a renda do consumidor.

Sobreviveu o consórcio, que é um mercado cativo para 40% do faturamento da indústria, mas acabou se tornando um pesadelo pior que a casa própria pelo BNH: além da longa espera, para o sorteio e a entrega dos automóveis pelas administradoras (cuja demora costuma vir acompanhada de desculpas esfarrapadas), o repasse dos aumentos dos carros para as prestações está levando os consorciados à loucura.

O diretor de Normas e Fiscalização do Banco Central, Gustavo Loyola — a quem cabe a fiscalização e uma verdadeira devassa nos consórcios — disse ao **JORNAL DO BRASIL** que jamais entraria em um consórcio, por não saber quanto da sua renda seria comprometida com a prestação.

Os aumentos das prestações ultrapassaram de muito os reajustes salariais ou a variação dos itens básicos das despesas familiares. Milhares de consorciados tiveram de optar entre perder o que haviam pago com grande sacrifício, ou cortar gastos em alimentação, escola e lazer da família, para realizar o sonho do carro zero quilômetro. Pelos índices de inadimplência, a sobrevivência falou mais alto.

Para aliviar o problema, o Banco Central autorizou as administradoras a duplicar o número de meses que faltam para o encerramento de cada grupo, com o objetivo de diluir o valor das prestações. Num consórcio com 12 meses pela

frente, a duplicação para 24 prestações reduziria de 43,5% a primeira.

Desesperados, os consorciados tentam passar adiante, cotas de um ou dois anos, pagos com sacrifício, pelo valor de apenas duas ou três prestações. A alternativa é esperar o fim do grupo para se habilitar a receber o dinheiro, sem correção monetária. O valor real do dinheiro mal cobre a despesa do táxi.

Como ocorreu na derrocada do Plano Cruizado, a esticada dos prazos é um paliativo que não resolve o problema de fundo: a renda da população brasileira não está conseguindo acompanhar a disparada dos preços dos automóveis, por qualquer das modalidades de acesso à compra de carro no país, depois que seus preços foram liberados em maio.

As montadoras alegam que os preços dos carros sobem muito devido aos aumentos dos insumos (aço, plásticos, alumínio, fios, vidros, borrachas) e das autopeças. Mas o presidente da Anfavea, Jacy Mendonça, deu indicações de que os aumentos também embutiam a tentativa das fábricas para recuperar suas margens de lucro comprimidas nos congelamentos. Os resultados de 1991 são os melhores dos últimos cinco anos.

Como os salários não se recuperaram, é provável que as fábricas enfrentem o reverso da moeda, quando o governo começar a reduzir, para valer, as alíquotas do carro importado. Talvez ai surjam fatos novos que acabem forçando as montadoras, as fábricas de autopeças e os fornecedores da indústria automobilística a se preocuparem antes em cortar os custos e a pechinchar nos preços para não perderem a freguesia.