

BNDES propõe fábrica de carros no Nordeste

Wilson Thimoteo

Os estudos realizados pelo BNDES sobre as necessidades de investimentos em grandes projetos, nos próximos anos, propõem a instalação de uma nova fábrica de automóveis, no Nordeste, particularmente no Complexo Industrial Portuário de Suape, em Recife. A nova montadora teria uma capacidade de produção da ordem de 150 mil a 200 mil veículos por ano e envolveria investimentos diretos que oscilariam entre 800 milhões e 1 bilhão de dólares.

Embora evitem indicar a origem dos investidores estrangeiros, os estudos sugerem que os japoneses são fortes candidatos. "O Japão — que aparentemente não tem o Brasil como etapa imediata de seu processo de exportação de capitais — dá indícios de que vem analisando esta alternativa, dentro de um contexto geral de investimento no exterior" — assinala o documento que tem como eixo um conjunto de grandes projetos na região Nordeste.

A fábrica projetada é apresentada também como a base de sustentação de um complexo metal-mecânico, destinado a fomentar o desenvolvimento da economia nordestina. "A proposta de implementação de um complexo metal-mecânico na região Nordeste, a partir de uma indústria montadora de veículos, desempenha um importante papel de integração intra-regional, na medida em que é absorvedora de insumos provenientes dos demais pólos propostos (siderurgia, petroquímica e, indiretamente, da refinaria de petróleo)" — complementa o estudo.

O presidente do BNDES, André Franco Montoro Filho, fez questão de deixar claro que as propostas contidas no documento representam um elenco de medidas "possíveis", dentro de uma estratégia de crescimento da economia brasileira. Não constituem ainda projetos já aprovados pela diretoria do Banco.

Os projetos previstos no trabalho, no entanto, foram anunciados recentemente como um programa de grandes obras que caracterizaria o período final do governo José Sarney.

Entre os projetos, o BNDES inclui a instalação de duas novas usinas, com capacidade global de 5 milhões de toneladas de aço bruto e 4,5 milhões de toneladas de laminados. Os investimentos previstos estão estimados em 7 bilhões de dólares.

"A localização próxima ao porto de Itaqui favorece a importação de carvão metalúrgico e a exportação de produtos, podendo ainda garantir o abastecimento do mercado interno pela via de cabotagem, com a realização de alguns investimentos adicionais nas instalações portuárias", indica o estudo.

O BNDES aponta também a necessidade de investimentos em mais uma refinaria de petróleo, com capacidade provável de 150 mil barris diários de derivados e investimentos em torno de 700 a 800 milhões de dólares.

No setor petroquímico, o estudo aponta apenas a necessidade de expansão do pólo petroquímico de Camaçari, ao lado dos complexos de Alagoas e de Sergipe. Destaca como dado importante a crescente participação dos insumos de origem petroquímica na fabricação de veículos.

"Os Estados da Bahia, Sergipe e Alagoas tendem a se caracterizar pela produção do gênero químico. O pólo petroquímico de Camaçari, a Refinaria de Mataripe, a implanta-

ção do pólo cloroquímico em Maceió e o complexo de base de Sergipe exemplificam esta tendência", assinala o estudo, referindo-se ao potencial disponível no Nordeste, comparativamente superior ao das demais regiões do país.

Na mesma linha de raciocínio, o Maranhão é apresentado como "uma opção pela metalurgia", com especial referência ao projeto Alumar e à proposta de um pólo siderúrgico, em Itaqui.

"Assim, a região compreendida entre os Estados de Pernambuco e Ceará se apresenta como uma alternativa preferencial para a localização de um núcleo gerador de desenvolvimento econômico. Nesta área, o Complexo Industrial Portuário de Suape surge como opção natural para a implantação do pólo automobilístico", define o documento do BNDES. Ele é visto como uma área que reúne condições favoráveis para a instalação da montadora e dos fabricantes de autopeças, tendo em vista sua estratégica localização com relação às rotas marítimas internacionais e a infraestrutura já instalada no local. A área destinada às indústrias é de cerca de 2 mil 500 hectares, sendo que apenas uma pequena parcela está ocupada por empresas distribuidoras de petróleo e derivados.

Vantagens comparativas

Uma das principais vantagens apresentadas para a localização do pólo automobilístico no Nordeste é o conjunto de incentivos fiscais incidentes sobre os projetos fixados na região. Entre outros, o BNDES destaca o Finor, a isenção de IPI, a isenção ou redução do Imposto de Renda, e o reinvestimento de 50% do Imposto de Renda.

A análise das vantagens comparativas em relação aos demais países do mundo, com capacidade de abrigar investimentos deste porte também parece deixar o Brasil em condições especiais. Tanto é assim que o país vem funcionando, para as grandes empresas multinacionais do setor, com uma "base estratégica de exportação de automóveis".

Entre outras vantagens, o estudo do BNDES destaca: 1) o custo da mão-de-obra no Brasil situa-se em torno de US\$ 0,90 por hora, enquanto na Europa é estimado em US\$ 6 por hora e, nos Estados Unidos, em US\$ 8 por hora; 2) o preço do aço praticado atualmente encontra-se muito abaixo dos preços vigentes em outros países; e 3) o preço de energia elétrica está abaixo dos preços internacionais.

As previsões sobre o crescimento da demanda — as mais conservadoras — servem de base à justificação da necessidade de novos investimentos na instalação de um pólo automobilístico no Nordeste.

"A indústria automobilística, notadamente o segmento de veículos de passeio e de uso misto, está operando atualmente em níveis próximos ao limite de sua capacidade instalada. No mês de setembro de 1986, registraram-se os níveis máximos de emprego até então constatados e os volumes de produção e venda foram os maiores do ano, também aproximando-se do recorde histórico", avalia o estudo.

A capacidade de produção atual da indústria automobilística é de 1 milhão 130 mil veículos por ano. As projeções mais conservadoras, baseadas numa taxa média de crescimento da demanda de 5,74% ao ano, indicam que em 1988 a procura global (mercado interno e externo) deverá chegar a 1 milhão 124 mil veículos.