

Além do aspecto tecnológico, a indústria também enfrenta sérios problemas de preço para competir com os produtos importados, como exemplificou o empresário Pedro Eberhardt, pois um carro coreano, que custa de US\$ 4 a US\$ 5 mil, poderia chegar ao Brasil por US\$ 7 mil, dependendo, é claro, da alíquota de importação. Essa hipótese deixou os dirigentes do setor automobilístico alvoroçados, mas eles foram logo tranquilizados pelo diretor da Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (Caceb), Namir Salek, que esclareceu melhor os planos do governo. Segundo ele, o controle administrativo sobre as importações será mantido para permitir que só veículos de alto luxo entrem no País, mediante o pagamento de tarifas razoáveis, a fim de que a produção nacional não sofra concorrência direta dos carros importados.

A preocupação com o problema do preço, manifestada pelo presidente do Sindipeças e, também, pelo presidente da Autolatina, Wolfgang Sauer, se justifica plenamente porque o carro nacional chega ao consumidor interno onerado por uma das mais elevadas taxações do mundo. Exemplo típico da brutal carga tributária incidente sobre os veículos produzidos no País é o caso do Fox (versão do Voyage destinada ao mercado americano), da Volkswagen, que é exportado por US\$ 6.590 e vendido no mercado nacional pelo equivalente a US\$ 11.200. A diferença paga pelo comprador brasileiro se deve aos impostos. Em média, essa taxação chega a 50%.

Segundo Sauer, o controle de preços, a perda de poder aquisitivo dos consumidores e a elevada incidência de impostos federais e estaduais explicam por que a indústria automobilística está produzindo apenas 500 mil carros para o mercado interno, ou seja, menos que os 800 mil que seriam necessários para substituir a parte da frota sucateada anualmente. "Se a tendência observada em 1980 tivesse prosseguido — afirmou o presidente da Autolatina — hoje estariamos produzindo um milhão e oitocentos mil automóveis — aptos, portanto, a enfrentar qualquer competidor."

Ou seja, nossa indústria automobilística sofreu um retrocesso, provocado pela perversa mistura de recessão, impostos elevados, controle de preços e falta de condições para atualização tecnológica, que lhe retirou condições de competir interna e externamente.

A absurda incidência de impostos e o "fechamento" à modernização têm sido objeto de protestos da indústria automobilística e do setor de peças. Mas esses protestos foram até aqui tímidos, uma vez que o fechamento do mercado brasileiro proporcionava certa tranquilidade. Agora, a gradativa abertura da economia vai fornecer às montadoras os argumentos que faltavam para a demolição definitiva dessa montanha de impostos e regulamentações artificiais. Assim, em vez de afiar armas e movimentar lobbies, a indústria nacional deve antes avaliar as vantagens que advirão do novo ambiente competitivo e perder a timidez na reivindicação das condições indispensáveis para competir com sucesso.

É óbvio que todo processo de liberalização de economias fechadas está sujeito a problemas (o líder chinês Deng Xiaoping que o diga). Problemas que serão resolvidos ao longo do processo de abertura, porque o processo — como disse certa vez Jean Monnet, o fundador do Mercado Comum Europeu — é maior do que qualquer problema...

Estamos muito à vontade para assumir essa posição favorável à liberalização do nosso sistema econômico, pois nunca defendemos outra coisa. Sempre nos colocamos contra todas as barreiras à importação de bens ou serviços e ao ingresso de capitais e tecnologias estrangeiros. Portanto, neste momento em que o governo ensaia os primeiros passos para remover barreiras que nos separam da modernidade, só podemos manifestar o desejo de que os empresários deste país não nos decepcionem e façam tudo para ajudar a abrir essa verdadeira porta de entrada ao pequeno círculo dos países desenvolvidos.

O que se espera dos empresários brasileiros

A controvérsia provocada pelo simples anúncio da intenção do governo de liberar até o final do ano a importação de 1.150 produtos, entre eles automóveis, eletrodomésticos e aviões de pequeno porte, mostra o acerto das novas políticas industrial e comercial do governo, que antes mesmo de serem postas em prática já estão produzindo benefícios para a economia. Pela primeira vez em muitas décadas o empresário brasileiro e as empresas estrangeiras aqui instaladas se vêem diante da perspectiva de um mercado mais competitivo, isto é, mais aberto à concorrência dos produtos importados.

O nicho autárquico da substituição de importações começa, lentamente, é verdade, a ser desfeito, fato que por si só representa um conjunto de estímulos ao aumento da produtividade, da competitividade e, consequentemente, da qualidade dos produtos brasileiros. Enfim, depois de tantos anos de reservas de mercado, subsídios, cartelizações, tarifas protecionistas e barreiras burocráticas ao comércio externo, o Brasil, finalmente, tem condições para iniciar sua marcha rumo à modernização.

É claro que essa mudança de "costumes empresariais" — digamos assim — não se fará tranquilamente, como evidenciam as primeiras reações de dirigentes dos setores automobilístico e de peças para veículos, que não perderam tempo para iniciar a defesa de interesses supostamente feridos. Seus argumentos, porém, podem até ser utilizados em favor da implantação da nova política comercial.

O presidente do Sindicato Nacional dos Fabricantes de Componentes Automotivos (Sindipeças), Pedro Eberhardt, por exemplo, manifestou dúvidas a respeito da idéia do governo de permitir a importação de carros montados, alegando que "o Brasil tem produtos mais importantes para serem liberados", porém tocou num aspecto digno da maior consideração por parte dos responsáveis pela política industrial e pela política de desenvolvimento científico e tecnológico: a indústria automobilística nacional poderia fabricar carros mais modernos e sofisticados, mas não consegue autorização da Secretaria Especial de Informática (SEI), que não se cansa de impor restrições à importação de componentes que incorporam a mais avançada tecnologia automotiva.

Enquanto persistir o controle absoluto da SEI sobre todos os produtos que utilizam microprocessadores, como os sistemas de injeção eletrônica de combustível, os computadores de bordo e outros instrumentos de painel, os carros brasileiros não terão a menor condição de competir com os modelos mais recentes produzidos nos Estados Unidos, na Europa e no Japão. Por isso mesmo o presidente do Sindipeças tem razão ao sugerir que se liberem todas as importações necessárias à atualização dos veículos aqui fabricados.