

19 JAN 1997

Nos prognósticos, análises e previsões desse início de ano, "transição" é a palavra mais usada para definir 1997. O ministro Antônio Kandir, do Planejamento, e o presidente do BNDES, Luiz Carlos Mendonça de Barros, por exemplo, usaram-na para dizer que este ano haverá transição para uma economia forte. Nem os esotéricos escaparam à tentação: para quase todos, o País entrará nessa fase.

Parece que, no curto prazo, o destino da economia será influenciado pela transição — termo que até justificaria e perdoaria algum fracasso.

Essa prudência não reflete falhas no plano de estabilização, mas, ao contrário, resulta de seu sucesso no combate à inflação, a menor em quase 50 anos. Por isso, surgem perguntas inevitáveis: como o Plano Real, que cumpriu seu maior compromisso de erradicar a inflação e aumentar o consumo, poderá se tornar algo permanente? E se não continuarmos a controlar a inflação, não avançarmos nas privatizações e não garantirmos o crescimento sustentado? E se tudo for por água abaixo?

Estranho como, no Brasil, o pessimismo é tão parecido com o êxito: o País entra em 1997 sem nenhum pro-



Em todos os setores, "transição" é a palavra que vai marcar o ano de 1997

blema insolúvel, mas cobra-se por não criar uma Suécia por dia. Começa uma fase de consolidação econômica, com grandes investimentos e integrando-se ao mercado consumidor. Os 42 projetos prioritários do programa "Brasil em Ação" são um esforço claro para pensar o País como um todo, e não em pedaços.

Em 1996, alguns produtos eletroeletrônicos venderam incríveis 73% a mais, a produção de 1,8 milhões de carros foi recorde e o consumo de cimento subiu 23,9% até outubro. Na produção de automóveis, o movimento centrífugo dos investimentos e o regime automotivo reforçaram o efeito multiplicador do setor, estimulando a construção de fábricas.

Além disso, o brasileiro passou o francês e já é o segundo consumidor mundial de frango, compra mais carne bovina e de porco, o rendimento das pessoas ocupadas cresceu 27,2%. Alguns Estados, como o Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, vivem novo ciclo industrial, com investimentos privados na produção e em infra-estrutura. Apesar das pressões corporativas, quebramos alguns tabus dos monopólios estatais do petróleo e das telecomunicações, aprovou-se a Lei das Patentes e as privati-

zações aceleram-se, deixando um saldo de R\$ 13,5 bilhões.

Começa a surgir um novo modelo econômico, mais flexível e participativo, que mostra ao Congresso e ao governo a urgência da construção de uma moldura institucional. Há dias, o governo anunciou os 15 setores da economia que deverão ser reestruturados com medidas de estímulo à modernização e à competitividade em relação à concorrência internacional.

O Japão ilustra bem essa dificuldade dos grandes produtores, a qual poderá até se acentuar a partir de 1998, segundo alguns analistas. Desde 1990, quando atingiu o pico de 13,5 milhões de unidades, a produção japonesa de veículos tem sido declinante e, proximamente, deve chegar a menos de 10 milhões.

Apesar de respeitável, os próprios japoneses — governo e fabricantes —, protecionistas ao extremo, consideram esse número um nível crítico para manter os empregos domésticos. O alerta, mais uma vez, acendeu-se e o país estuda todas as possibilidades para tentar frear essa tendência.

No Brasil, mesmo com os investimentos gerados pelo novo regime automotivo criado em meados de 1995 para dar melhores condições de competitividade ao setor, a indústria automobilística aqui instalada também enfrentará novos e grandes desafios, especialmente a partir deste ano. Se, até pouco tempo, a meta era produzir mais para recuperar o tempo perdido, a partir de agora começam a entrar na disputa novos fabricantes,

com fábricas novas, menores custos e diferentes conceitos de produção...

Quando alguém se muda de cidade para pagar menos impostos, para que a família compre mais com menores preços, para conseguir maior qualidade de vida, etc., obviamente aspira a uma melhoria de situação. Mas é preciso encontrar espaço e condições equilibradas para todos, os que já estavam lá e os que chegam agora, deixando que a competência, a qualidade e os custos decidam os ganhadores e os perdedores.

Essas novas e modernas fábricas que chegam seguem a tendência mundial de, enxutas e produtivas, procurar regiões de menor concentração industrial e urbana, a exemplo da fábrica de caminhões e ônibus da Volkswagen em Resende, no Estado do Rio.

Com isso, os Estados terão maior arrecadação, criará novos pólos de progresso e crescimento, oferecerão mais e melhores empregos e ainda estimularão fortemente o desenvolvimento regional.

Nesse contexto, à luz da abertura comercial, livre concorrência e globalização, não será difícil imaginar que, após essa travessia, os brasileiros poderão chegar a um País bem mais moderno, com menores custos, melhores produtos, economia estável, distribuição de renda mais equilibrada e mais justiça social.

■ **Miguel Jorge, jornalista, é vice-presidente de Recursos Humanos e Assuntos Corporativos da Volkswagen do Brasil**