

A liberdade precisa chegar

JORNAL DO BRASIL

Miguel Jorge *

11 AGO 1989

Determinadas a controlar a economia em geral e a indústria automobilística em particular, algumas áreas do governo parecem querer fazer deste setor uma espécie de vilão econômico, em permanente conflito com fornecedores e consumidores. Numa ação que contraria o bom senso e ameaça permanentemente a sobrevivência de empresas responsáveis por enorme parcela do emprego e da renda nacional, a indústria automobilística como um todo tem sofrido uma das mais profundas intervenções do Estado nos negócios privados.

Na ingênuo visão dos burocratas, este controle só atinge alguns gigantes do setor, que obviamente não fica só nas montadoras de automóveis, comerciais leves, caminhões e tratores. A confusão e a desorganização do mercado chegam aos fabricantes de autopeças, aos revendedores de automóveis, às oficinas mecânicas; ao comércio de peças de reposição, aos produtores e distribuidores de derivados de petróleo e de álcool e ainda se refletem em segmentos como as indústrias de plásticos, condutores elétricos, aço, alumínio etc.

Isto significa que, quando o governo mantém os preços dos automóveis em níveis muito mais baixos que os de quaisquer indicadores oficiais — IPC, INPC, IPA e outros — está, na verdade, regulamentando da forma mais arbitrária possível os negócios de dezenas de setores e de milhares de empresas grandes, médias e pequenas, ligadas de uma forma ou de outra ao chamado “oligopólio” automobilístico, única palavra a que os burocratas se apegam para explicar o inexplicável.

Na verdade, essa regulamentação está comprometendo empregos, investimentos e a própria geração de riqueza em elevado número e atividades. Este é o aspecto principal, nunca levado em consideração pela burocracia do controle da economia, que precisa saber, por exemplo, que a tão controlada indústria automobilística oferece nada menos do que 140 mil empregos diretos, com um nível de remuneração muito acima da média salarial do setor industrial; que garante a manutenção de mais 3,7 milhões de empregos indiretos na multiplicidade de setores a ela ligados; que a soma desses empregos representa 8,5% da população brasileira economicamente ativa acima de 18 anos. Resumo: pelo menos 19 milhões de pessoas dependem do bom desempenho do setor automotivo para manter ou elevar seu padrão de vida.

É preciso falar também da importante contribuição do setor para a balança comercial brasileira, fato que não pode ser esquecido pelos órgãos do governo. Desde 1963, a indústria automobilística exportou mais de 20 bilhões de dólares, com um saldo líquido da ordem de 9 bilhões de dólares que ajudaram o país a cumprir os compromissos da dívida externa. E a lucratividade sobre as vendas no mercado interno constitui aspecto essencial para a continuidade das exportações, ao lado da regularidade da produção e dos embarques.

No entanto, os fatos têm mostrado que o controle de preços impede a regularidade da produção, como observa o presidente do Sindipeças, Pedro Eberhardt, para quem o resultado concreto da ação do CIP “é o desabastecimento e a consequente redução na produção de veículos”. Eberhardt é claro ao dizer que, “sem preços compatíveis com seus custos, os fornecedores não têm como continuar fornecendo”.

Sem fornecimento, os carros deixam de ser produzidos. E a situação se agrava com o desequilíbrio dos preços, criado pelo controle. Chega então a vez do ágio e de outras distorções que vêm caracterizando o mercado de automóveis. Nos meses de maio e de junho, por exemplo, o consumidor chegou a pagar 100% de ágio sobre o preço de tabela dos veículos novos. E nem a indústria nem o governo ganharam um centavo a mais com essa situação, em que apenas lucrou o atravessador.

Mas há ainda outras repercuções, também perversas. O controle, que impede o planejamento da atividade industrial e comercial, leva ao excesso de estoque, cria problemas de produção e desorganiza todo o sistema, que precisa funcionar de maneira totalmente coordenada. O resultado final dessa situação: o consumidor paga mais pelo produto, pelos custos desnecessários criados pela intervenção; a qualidade industrial do país fica abalada pelo desinvestimento; a produtividade se reduz sensivelmente (mais custos, de novo) e a credibilidade da nação como exportadora passa a ser afetada, recuperando-se dificilmente.

Diante desse quadro absurdo e confuso, a solução mais simples é a liberdade de preços para o setor automobilístico. Só então, com o livre jogo das forças do mercado, será estabelecida a normalidade do setor, que negociará com seus empregados e fornecedores e entregará os produtos que seus consumidores querem.

* Jornalista, vice-presidente de Assuntos Corporativos da Autolatina