

* 8 NOV 1993

ESTADO DE SÃO PAULO

ECONOMIA

- Brasil

SEGUNDA-FEIRA, 8 DE NOVEMBRO DE 1993

MIGUEL JORGE

Malagueta, feijão e automóvel



A maior parcela individual do PIB deste ano será do setor automotivo

O anúncio de remédio na tevê que mostra o cidadão que comeu enorme feijoada e agora culpa a azeitona do couvert por suas cólicas de fígado é um bom exemplo da reação dos que, por ingenuidade, desinformação ou má-fé, responsabilizam a indústria automobilística quando esta reajusta os preços dos carros. Então, acusa-se a indústria de obter vantagens, como se os reajustes fossem aleatórios, sem razão ou, pior, acima dos índices de inflação.

Até aí, pode-se até entender este equívoco: nós, brasileiros, culpamos só a indústria pelo aumento de preços porque nunca soube-mos que este é reflexo, é consequência e não a causa.

Quando se come uma feijoada completa com muita caipirinha, num sábado de sol, o bom senso diz que a coitada da azeitona não será o que fará mal ao glutão — da mesma forma, os preços dos carros sobem porque estes preços são o resultado de uma pesada feijoada, de muitos pertences, vários indigestos, com índices que variam, no mínimo, em função da inflação, esta sim, a verdadeira culpada pela indigestão.

Alguns desses custos são insu-mos públicos, com aumentos a partir de decisões sem nenhuma participação da indústria — caso das tarifas de energia elétrica, combustíveis. Outro fator importante para chegar aos preços para o consumidor — e, neste caso, o Brasil é quase solitário nesse per-tence da feijoada — são impostos, que geralmente começam a onerar

o produto desde que se tira a matéria-prima da terra, num per-verso efeito cascata.

A grande maioria desses custos reflete variações nos preços das matérias-primas, peças e componentes que, por sua vez, variam também de acordo com fatores que afligem seus fabricantes. Finalmente, há os salários — embora a riqueza nacional não aumente nada, há reajustes, aqui sim, geralmente acima dos índices de inflação, isto é,

aumento real — aumento real que, às vezes, é maior até mesmo que o pactuado no acordo setorial da indústria automotiva.

Atualmente, um dos mais sérios problemas do País, mais que o combate à inflação, talvez seja fazer com que os brasileiros tenham o entendimento claro, evidente, insofismável, de que o Estado é o maior obstáculo à estabilização da economia — entenda-se, aqui, o Estado como os três poderes, cada um com sua parcela de responsabilidade no processo.

Infelizmente, não é assim que parte da imprensa, analistas econômicos, formadores de opinião (estes, na maioria das vezes, encastelados em corporações às quais não interessa a estabilização) e consumidores desavisados e desinformados entendem o realinhamento de preços.

Passa a ser da iniciativa privada séria e responsável, a partir desse momento, a obrigação de acabar com a imagem que se criou de que quem produz é quem forma os preços — este fato, uma verdade em outros países, é uma mentira entre nós.

Apenas um exemplo: os reajustes da gasolina em São Paulo acumulavam, até setembro, uma variação de 1.064%, com aumento real de 4,5% comparado com a inflação medida pelo IGP-DI.

No caso da indústria automobilística, os reajustes médios dos carros, para aquele período, foram de 901%, ou 10% abaixo daquele mesmo índice de inflação.

Não é culpa dessa indústria se foram colocados na feijoada de preços doses excessivas de pimenta malagueta. Mas, quando isso acontece, ela está pronta a fazer acordos com parceiros, a montante e a jusante, para a queda dos preços, como aconteceu na Câmara Setorial de março de 1992 e fevereiro deste ano. Mais: ela sabe que a paz social e o equilíbrio econômico serão fortemente influenciados por iniciativas como essa.

Absolutamente necessário denunciar, aqui (sim, a palavra é denunciar), que outro fator que aumenta os preços é a diferença de comportamento entre aquela indústria responsável, que quer se capitalizar e crescer com o País, e os que se preocupam apenas em prometer benefícios sociais — estes, irresponsáveis, sabem que é mais fácil alimentar as esperanças dos consumidores com discursos de preços mais baixos que criar uma consciência de produção e riqueza real.

Muito importante ainda será esclarecer, de uma vez por todas, que, se o País ainda consegue manter um certo grau de maturidade econômica, tecnológica, de avanço das relações trabalhistas e no respeito ao consumidor, isto se deve, em grande parte, ao setor automotivo.

A maior parcela individual do PIB deste ano será do setor automotivo: ele deverá participar com cerca de 1,5% dos 5% de cresci-

mento previsto por fontes do próprio governo federal — ou seja, ela é 33% de todo o crescimento industrial brasileiro em 1993!

É exatamente por isso que esse setor dispõe-se a fazer acordos, a sentar e dialogar com maturidade sobre seus problemas, a definir objetivos que sejam também os objetivos do País — esse setor, em todo o mundo, conhece sua importância, sua força multiplicadora e, em todo o mundo, sabe que pode reconciliar os interesses de seus muitos agentes econômicos com os interesses do governo. Por isso, também, o setor sabe que os acordos são pré-requisito básico para a estabilização e, depois, para a queda de preços.

Aumento de produção, mais arrecadação de impostos, manutenção e crescimento de emprego, novos investimentos, produtos mais modernos, tudo é consequência natural dessa predisposição (apenas um detalhe: a geração do ICMS pelas montadoras para abastecer os cofres públicos estaduais passou de US\$ 486 milhões, no primeiro semestre de 1992, para US\$ 639 milhões no mesmo período deste ano).

A eventual contribuição dos fatos aqui apresentados para o melhor entendimento dos reajustes dos preços dos automóveis certamente não será acolhida em sua totalidade — o filósofo Nelson Rodrigues já dizia que toda unanimidade é burra.

Mas, certamente, algumas considerações colocadas mostram a preocupação com a possibilidade, mesmo remota, de que se frustrasse o esforço de todo um setor de enorme importância econômica para o País.

■ Miguel Jorge, jornalista, é vice-presidente de Assuntos Corporativos da Autolatina e vice-presidente da Anfavea