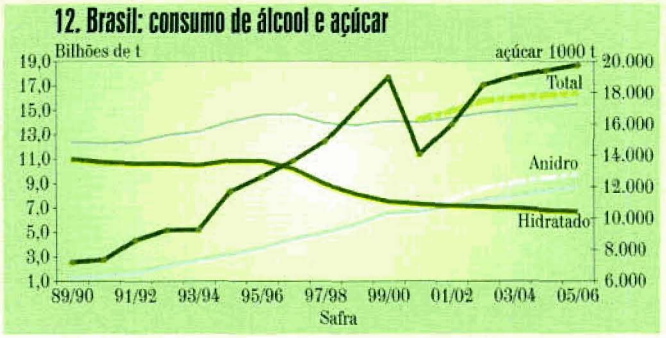

✓ redução do ICMS (ou o que venha a substituí-lo) para o álcool hidratado em relação à gasolina; o nível de sonegação hoje verificado vem afugentando as grandes distribuidoras desse mercado;

✓ na reforma tributária, substituição do atual suporte da conta PPE por transparente e seletivo imposto sobre combustíveis.

- adoção da tecnologia Bosch (carro flexível brasileiro, que anda com gasolina ou álcool hidratado, na proporção que se queira);
- alcoolquímica – novamente é alternativa para a petroquímica, pelos preços elevados do petróleo;
- álcool como *commodity* ambiental internacional e o Brasil com seu potencial competitivo.

Sendo otimista, e considerando plausíveis tais condicionantes para o álcool hidratado, teríamos o cenário do gráfico 12.

Por outro lado, tal demanda será factível desde que o mercado esteja sendo atendido, seja nos volumes, seja na relação de preços com a gasolina.

Luiz Carlos Correa Carvalho é engenheiro agrônomo, diretor da Canaplan; superintendente da Unica e dos Sindicatos do Açúcar e do Álcool do Estado de São Paulo; diretor da Abag e da Amcesp.

O PACTO COMO SAÍDA

Carpintaria da modernidade

Está mais que madura a necessidade de um novo e abrangente pacto setorial no setor automotivo para que todos saiam ganhando

MIGUEL JORGE

Estrategicamente importante para o desenvolvimento de um país, o setor automotivo é reconhecido em todo o mundo por sua capacidade de promover o desenvolvimento, aliando a condição de grande usuário de matérias-primas à capacidade de gerar empregos e criar novas tecnologias, além de ativar o comércio e os serviços.

No Brasil, para cumprir esse papel, especialmente em situações de dificuldade econômica, a cadeia produtiva do setor elabora, através de compromissos públicos, os chamados pactos, que conciliam interesses de todo o setor – trabalhadores, montadoras,

fabricantes de autopeças, concessionários, produtores de matérias-primas etc. – com os do governo. O resultado é o aumento da competitividade nacional e a melhoria de sua posição nos mercados interno e externo.

Conjugando interesses

No início da década, houve evidentes exemplos do acerto da política de pactos setoriais – especialmente no setor automobilístico – nos quais se estabeleceram relações sem conflitos, aceitando o governo reduzir impostos (mesmo assim, os mais altos do mundo), as empresas mantendo empregos, os empregados negociando jornadas de trabalho e montadoras e concessionárias reduzindo margens.

A indústria precisa se modernizar, reestruturar linhas de montagem, aumentar as exportações, adequar seus efetivos à competição global, adotar tecnologias avançadas e realizar vultosos investimentos. O setor – 12% do PIB industrial brasileiro, 10% do PIB total, 30% do comércio do Mercosul, forte peso na balança comercial, US$20 bilhões em investimentos até o fim do ano e experiência globalizada, por sua especificidade – tem se mostrado capaz de conjugar interesses aparentemente conflitantes.

Para atingir esses objetivos, também foram fundamentais aqueles pactos.

Busca do crescimento

A conjuntura que levou à formação desses compromissos públicos esboçou-se a partir de 1992, em plena abertura econômica, que obrigaria o setor automotivo a enormes esforços de investimentos para modernizar-se. Nos países industrializados não são nenhuma novidade os compromissos setoriais em busca do crescimento. Por isso mesmo deveriam ser encarados com mais realismo e boa vontade, especialmente por governos de países em crescimento.

Isso torna mais difícil entender por que não se discute o plano nacional de renovação da frota de veículos num acordo setorial, envolvendo toda a cadeia automotiva.

Altos impostos

O caso do carro popular é emblemático para se comprovar a eficácia desses pactos. Lançado no começo da década num desses pactos, como um veículo compatível com o poder de compra de grande parte da população, custava US$7.500,00, principalmente por causa da redução do IPI para 0,1% (hoje o IPI é de 10% e, no total, o popular paga 25% de impostos!).

Não se diga que a contribuição maior sempre é a do governo. Segundo pesquisa da Arthur Andersen em 28 países, as empresas brasileiras pagam mais impostos sobre a produção do que as dos EUA, Europa, Ásia e alguns países da América Latina. Além disso, o Brasil é um dos poucos países que taxa o faturamento das companhias (PIS/Cofins), num imposto-cascata que aumenta custos a cada etapa da produção.

Por isso, o próprio Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio considera que "para o Brasil ocupar a quinta posição no *ranking* dos maiores produtores mundiais de carros, sua estrutura de impostos deveria ser, no mínimo, semelhante à dos países que detêm essa colocação, onde o nível dos impostos é da ordem de um terço do praticado no país".

O impacto desses fatores faz com que a quantidade de empregos diretos no setor automobilístico caia ano a ano, contrastando com um gradual, embora ainda lento, aumento da produção. Em 1990 foram fabricados 914.466 veículos, com 138.374 empregos diretos; em 1997, o número de empregados era de 116.493, com produção de 2 milhões de veículos.

Mas se nada mudar na atual situação de mercado (e nada indica que algo vá mudar), esses 2 milhões somente se repetirão em 2003. Serão praticamente seis anos perdidos, exatamente aqueles em que nada se pactuou no setor automobilístico.

Necessidade madura

A discussão efetiva de um novo pacto para o setor, juntamente com a necessidade de integração regional dos países do Mercosul – mercado potencial de cerca de 3 milhões de veículos –, possíveis acordos comerciais do Brasil com o México, Chile, Venezuela e até com a África do Sul tenderiam a ampliar sensivelmente a escala de mercado do setor automotivo. Isso permitiria reduzir custos de produção, gerar mais empregos e a possibilidade efetiva de exportação em grande escala.

Uma das características da indústria automobilística é sua alta elasticidade-renda, isto é, geralmente, ela cresce mais que outros setores nos períodos de expansão econômica.

Todos esses fatores deixam claro que está mais que madura a necessidade de um novo e abrangente pacto setorial no setor automotivo. Nos últimos anos, parece não ter havido melhor momento para se fortalecer a cooperação entre os participantes da cadeia produtiva, incluindo-se aí o governo, forte protagonista do processo.

Esse desafio de se formar um amplo pacto de toda a cadeia produtiva por mais crescimento e mais empregos é urgente. Cabe a cada um dos atores – governos, trabalhadores, fabricantes de autopeças, revendedores, montadoras etc. – descobrirem o que é preciso para que o país tenha uma indústria automobilística ainda mais moderna e mais competitiva, com mais escala de produção e muito maior aptidão para competir no mercado mundial.

Miguel Jorge, jornalista, é vice-presidente de Assuntos Corporativos da Volkswagen do Brasil.