

Quem ganha com o acordo

Miguel Jorge

Na edição de 21 de fevereiro, esta **Folha** publicou colaboração do economista pela PUC-RJ, Gustavo H. B. Franco, sob título “O novo acordo” Que analisa o acordo que fora assinado dois dias antes entre governo, trabalhadores e setor automotivo. Com base apenas nos aspectos dos descontos de preços aos consumidores e, avaliando a elasticidade e o preço da demanda, o autor afirma que o mesmo só é bom para os interesses corporativos setoriais. Conclui: “Nada temos para festejar”.

Ao contrário do que afirma o articulista, o país tem muito a festejar, dada a magnitude do novo acordo, que não se restringiu aos descontos e vai bem além das fórmulas matemáticas com as quais, aliás, muitos economistas, em anos recentes, sem nenhuma discussão com a sociedade, têm procurado em vão – ao contrário – alguma solução para os grandes problemas nacionais.

O documento assinado em 15 de fevereiro, em vigor desde o dia 20, quantifica objetivos muito mais profundos e abrangentes para o setor, com evidentes repercussões positivas para todo o país.

- 1) Aumentar os níveis de produção e vendas de autoveículos para 1,2 milhão de unidades ainda este ano, para 1,35 milhão em 1994, para 1,5 milhão em 1995 e para 2 milhões no ano 2000 (daqui a apenas sete anos!).
- 2) Aumentar a oferta de emprego, com as metas preliminares indicando uma ampliação da ordem de 91 mil empregos, diretos e indiretos, ainda este ano. Essa meta divide-se entre 4.000 nas montadoras, 5.000 na comercialização, 11 mil no setor financeiro e outros 71 mil nos demais setores, como siderúrgico, não-ferrosos, vidros, plásticos, forjados, petroquímicos, tintas e vernizes, borracha etc.
- 3) Melhorar os padrões salariais dos trabalhadores do setor, com aumento real de 20%, escalonado num período de três anos, até 1995.
- 4) Alcançar investimentos de US\$ 20 bilhões, em toda a cadeia produtiva, até 1995, sendo US\$ 10 bilhões nas montadoras, US\$ 6 bilhões nas autopeças e componentes, US\$ 1 bilhão nos pneus e outros 3 bilhões em fundição, matérias-primas e concessionárias.
- 5) Melhorar a qualidade do produto, prevendo-se uma série de medidas e programas dentro do Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade, inclusive com a certificação da qualidade a níveis nacional e internacional, fortalecendo a marca “Brasil” nas exportações.
- 6) Melhorar as arrecadações direta e indireta e, com base no efeito multiplicador da indústria automobilística, aumentar o PIB (do qual ela representa 11%) e contribuir para o desenvolvimento econômico.

Todos esses objetivos deverão ser alcançados através de várias medidas, entre elas a redução da alíquota de impostos (ainda a mais alta do mundo), diminuição nas margens da

cadeia produtiva, redução de preços ao consumidor, melhoria e ampliação das condições de acesso ao produto por financiamentos e consórcios e implantação de projetos de melhoria da qualidade, produtividade e tecnologia.

Como consequência e ainda como resultado de meses de exaustivas negociações, o acordo é assinado por cinco ministros de Estado (Indústria e Comércio, Fazenda, Trabalho, Planejamento e Ciência e Tecnologia), 24 dirigentes de entidades de trabalhadores e do setor (como Anfavea, Sindipeças, Fenabrave, Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema, Força Sindical, Federação dos Metalúrgicos de São Paulo, entre outros), entidades do setor financeiro, como Febraban e Acrefi, e representantes dos governos de São Paulo, Minas Gerais e Bahia.

Portanto, esse acordo tem compromissos previamente discutidos e que foram assumidos por pessoas responsáveis que, em vez de chorar o passado e as dificuldades da recessão ou de criticar apenas por criticar, sem ter todos os elementos em mãos, colocam em prática soluções que interessam o país. Essas soluções ou, no mínimo, a iniciativa de procurá-las podem e devem servir de modelo para os demais segmentos da sociedade que estejam também seriamente interessados em alcançar condições reais e objetivas de crescimento e desenvolvimento.

Sobre a eficácia do acordo, não é preciso conjecturar: basta lembrar os resultados práticos obtidos com o acordo de março do ano passado – que permitiu ao setor automotivo, mesmo numa situação de economia recessiva, ser um dos únicos a apresentar manutenção dos níveis de emprego, crescimento dos níveis de renda de seus assalariados e ainda contribuir positivamente para a arrecadação tributária. Efeitos colaterais, como altos índices de exportação, que tiveram importância fundamental para o superávit comercial do país, também devem ser destacados como consequência daquela iniciativa.

Em relação à importância do setor, alguns números falam por si. Entre eles, vale lembrar que, em 1992, a indústria automotiva foi responsável por 460 mil empregos diretos (119 mil nas montadoras, 240 mil nas autopeças e 101 mil nos 3.800 distribuidores espalhados por todo o Brasil). Só nas montadoras, o salário médio de US\$ 576, nos 119 mil empregos representaram salários nominais de US\$ 823 milhões e US\$ 783 milhões de encargos e contribuições voluntárias das empresas.

As vendas de 741 mil unidades de autoveículos no mercado interno representaram cerca de US\$ 15 bilhões, sobre os quais o governo arrecadou US\$ 5,4 bilhões. As exportações de 337 mil autoveículos carregaram US\$ 3,3 bilhões em divisas para o país que somados aos mais de US\$ 5 bilhões exportados de autopeças, corresponde a 23% do total das exportações brasileiras!

Agora, com o novo acordo a perspectiva, a expectativa e o desejo de todos os envolvidos neste processo, na verdade, mais que um acordo, um pacto, é que esses números sejam alavancados.

Portanto, sim, o País tem muito a festejar!

P.S.: A versão integral do acordo setorial está sendo encaminhada ao economista Gustavo H. B. Franco, para que o mesmo possa fazer uma avaliação menos apressada do documento.

Miguel Jorge, 47, jornalista, é vice-presidente de Assuntos Corporativos da Autolatina do Brasil S/A.

NOTA do economista Gustavo H. B. Franco. Nenhum documento me foi encaminhado. E minha análise, que não era apressada, foi amplamente confirmada pelos fatos.