

## Maravilhas do acordo automobilístico

Gustavo H. B. Franco

O acordo tripartite para a indústria automobilística retrata com notável precisão as contradições em que se enredou a política industrial e comercial brasileira, aprisionada entre um discurso moderno e uma prática velha e viciada. Na verdade, existe um certo fingimento quando se trata do discurso: o consenso liberal parece avassalador, mas na hora das medidas efetivas o bombardeio nos bastidores é sanguinário.

Impressionante, nessa linha, é o malabarismo retórico necessário para, à luz das novas prioridades, justificar coisas como câmaras setoriais, intervencionismo e favorecimentos fiscais e regulatórios. O acordo automobilístico permite que não apenas se enxergue o poder da retórica, como também que a comunidade científica tome conhecimento de algumas descobertas de enorme significação e cujas consequências podem revolucionar a prática da política industrial mundo afora.

Uma primeira observação a fazer é sobre a incrível facilidade com que se vende, uma vez mais aos burocratas do governo a necessidade de uma “política ativa”. A chave para esta bem sucedida estratégia de venda é o fato de que, ao contrário do Conde Drácula, o conceito de “indústria estratégica” não morre quando exposto à luz do dia. Não se trata de questionar a importância da indústria automobilística, os empregos diretos e indiretos que gera, suas exportações e plêiade de realizações recitadas com ardor pelos lobistas da indústria. Nosso problema, na área da política industrial, foi sempre o oposto, qual seja, o de saber que não é especial. Justamente porque todas as indústrias deste país são especiais e estratégicas de alguma maneira e porque o país já se industrializou é que fica difícil fazer política industrial ativa, ou seja, escolher campeões e apoiá-los. Se os benefícios a alguns terminam sendo concedidos a todos, não apenas terminam se cancelando como provocando problemas fiscais, déficit, hiperinflação, essas coisas. Convém repetir um velho princípio, que podemos chamar de o princípio do “saco-que-tem-fundo”: qualquer política “seletiva”, que forneça benefícios a setores “estratégicos” ou regiões “carentes”, tem de ser tal que o benefício possa ser generalizável a todos os setores “estratégicos” e regiões “carentes”. Senão é pura fisiologia. De acordo com este princípio, não deveria haver a Zona Franca de Manaus ou, alternativamente, deveríamos ter a Zona Franca de São Luís, a de Ilhéus, de Canapi, de Quixeramobim. Por que não? Da mesma forma, não há motivo pelo qual os benefícios concedidos às montadoras ou à informática ou aos fornecedores da Petrobrás não possam ser generalizados a outros setores. Por

que a reserva de mercado só cabe para a informática e não para a biotecnologia, a química fina, ou mesmo para a química comum, a automobilística, bens de capital, têxtil e tantas outras? Segue-se do princípio acima enunciado que somos um país de indústrias especiais e nenhuma é mais especial do que a outra e, por isso mesmo, nenhuma deve ter direito a tratamento especial. Curiosamente, o governo parece tentar violar esta lei em seu esforço de criar uma câmara setorial para cada setor da economia. Hoje são 51. Amanhã poderão ser 320. Ou 1.500. Quem sabe? No limite, cada um de nós pertencerá a uma câmara setorial e, tal como previsto pelo deputado Mercadante, o pai da criança, todos os mercados serão substituídos por negociações e teremos construído uma República corporativista regida pelo Ministério da Economia.

Outra observação sobre o acordo automobilístico diz respeito a um fenômeno extraordinário relatado no artigo recente de Miguel Jorge, diretor da Autolatina, na **Folha** (6/7/92): uma redução de 22% nos preços dos automóveis provocou uma elevação de 130% nas vendas de automóveis. Isto significa que uma variação de 1% no preço gerou uma variação de 6% na demanda. Em economês: uma “elasticidade preço” de 6! Um fato tão comum quanto, digamos, a captura de um celacanto na Ilha de São Sebastião. O livro “Guinness” será pouco para este incrível fenômeno.

Por último, um comentário sobre importações. Certamente a liberalização representa um sério desafio para a indústria, que deve repensar suas estratégias de crescimento. Fascinante, todavia, é o seu esforço em continuar a produzir seus automóveis com o mesmo grau de nacionalização. Na verdade, fazer uma liberalização das importações que não leva a um aumento destas é um fenômeno ainda mais extraordinário do que a captura do celacanto. Há milênios o homem tenta fazer omeletes sem quebrar ovos. Nossa indústria automobilística parece seriamente empenhada nisso. A mágica? Um acordo onde a indústria se compromete a exportar o que ia exportar de qualquer jeito e, em troca, o governo lhes concede uma reserva de mercado. É claro que a indústria só consegue exportar porque o grau de nacionalização nesses carros exportados é muito menor, sendo este exatamente o espírito dos contratos do tipo Befiex ainda em vigor. Se as importações de insumos e partes, por exemplo, fossem mais fáceis, o carro nacional não seria a carroça que é. Nem tão caro como tem sido. Mas nossa cultura ainda não admite o verbo desindustrializar ou des-substituir importações, mesmo quando o propósito é o de desmobilizar setores não competitivos e que não vão amadurecer nunca. Mas baixar o grau de nacionalização nos automóveis vendidos no mercado nacional é considerado um verdadeiro absurdo: seria como fazer um omelete quebrando os ovos. Ora vejam!