

Só não vê quem não quer

Miguel Jorge

O folclore político atribui o aforismo a vários homens públicos, nacionais e estrangeiros. É uma daquelas “sacadas” tão brilhantes, quase sempre tão reais, que qualquer um gostaria de tê-la cunhado. Para muitos, a paternidade desta é do político mineiro José Maria Alckmin, deputado, Ministro da Fazenda, ex-vice-presidente da República, figura importante do cenário político brasileiro no período pós-revolução de 30 até o final dos anos 60. E se a frase não é de Alckmin, ela própria justifica sua atribuição a ele: “Em política o que vale é a versão”.

Se, em política, a máxima cai como uma luva – estão aí os historiadores, com constantes revisões de acontecimentos históricos para comprovar como as versões podem se tornar realidade -, no mundo real, não é a mesma coisa. Na economia, por exemplo, o que vale são os fatos, embora muitas pessoas prefiram ficar com suas versões e interpretações.

Uma dessas inversões da realidade, dessas interpretações fora do contexto do real, se dá, agora, no Brasil, com as críticas e objeções que estão sendo feitas, em setores acadêmicos e nos meios políticos e burocráticos, ao acordo da indústria automobilística. Esse acordo – histórico na vida econômica brasileira, como irão reconhecer, num processo de “revisionismo”, alguns desses críticos num futuro muito próximo – completou em março um ano de sucesso.

Embora ainda haja gente que tenha saudade do falso capitalismo brasileiro, aquele que ignorava a economia de escala e pensava em ganhar muito com uma venda pequena a preços muito altos, o acordo da indústria automobilística marca uma inflexão importante nessa tendência. Ele mostrou – embora alguns poucos secretários estaduais de Fazenda ainda não tenham percebido – que o governo poderá continuar arrecadando a mesma coisa – ou mais até – se reduzir um pouco os escorchantes impostos cobrados no Brasil para permitir redução de preços, vendas maiores, mais empregos, mais atividade econômica.

Pode-se perder num imposto diretamente reduzido, como o ICMS, por exemplo, mas, no conjunto – contribuição da Previdência, Imposto de Renda, impostos pagos por outros setores que foram reativados -, o ganho é maior do que a renúncia fiscal. Mesmo o cálculo da perda do ICMS e do IPI, por exemplo, não pode ser considerado ao pé da letra, como fazem alguns governos estaduais. O que vale mais: arrecadar o ICMS total sobre a venda de 30 mil

veículos, que era a situação antes do acordo que propiciou a redução real de 22%, seguida depois de mais 10%, este ano, no preço dos automóveis, ou arrecadar com desconto sobre uma produção média acima de 60 mil veículos, alcançada após o entendimento entre governo, empresários e trabalhadores?

Além do mais, os críticos deveriam perguntar aos trabalhadores das montadoras, das autopeças, dos revendedores e das empresas indiretamente ligadas ao setor automobilístico se eles estão infelizes com o acordo. A pesquisa poderia se estender à população do ABC, onde se concentra a maior parte da indústria automobilística, aos camelôs das portas das fábricas, aos donos de loja. Enfim, um pouco da realidade cotidiana ilustrando a teoria.

Um pouco dessa realidade mostram os últimos números do setor automotivo. A indústria fechou março com 112,3 mil veículos produzidos, em seu melhor momento nos últimos 12 anos, seu terceiro melhor resultado mensal, só superado pelo recorde histórico de 121,1 mil unidades vendidas em outubro de 80 e pelas 117,5 mil de setembro daquele mesmo ano, antes, portanto, do setembro negro de 1982 e do mergulho definitivo do Brasil nesta crise econômica que já vai para lá de dez anos a nos perturbar.

A previsão é de que a produção diária, de 5.300 veículos em média, em março, caia em abril por causa dos feriados (serão 20 dias trabalhados contra os 23 do mês passado) e da perda de aproximadamente 1.500 unidades devido à recente greve na fábrica São Bernardo da Autolatina. Para todo o ano, porém, pode-se até chegar muito próximo da atual capacidade produtiva de 1.38 milhão. Para isso, as montadoras estão preparando novos investimentos ... aumento da capacidade produtiva das fábricas.

O grande dramaturgo Nelson Rodrigues, torcedor fanático do Fluminense, nem diante do vídeo tape gostava de admitir que o time mal determinada partida ou que tal gol marcado por um de seus ídolos tinha sido flagrantemente irregular. Ele pretendia manter sua fantasia. Esse “não dar bolas para os fatos” fica muito bonito em versões literárias, mas é terrível quando o que está em jogo é a saúde da economia do país.

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