

O câmbio e a reindustrialização do país

A defesa da indústria brasileira deve ser feita de forma equilibrada ao longo de toda a cadeia produtiva.

No recente Fórum de Economia, realizado na Fundação Getúlio Vargas, para discutir como dobrar a renda *per capita* brasileira nos próximos quinze anos, o câmbio e a reindustrialização do país foram colocados como pontos centrais. Existe um consenso, entre economistas, de que a valorização do real dos últimos anos foi um dos principais responsáveis pela perda de competitividade da indústria nacional, e que a reversão desta situação depende de uma taxa de câmbio equilibrada. O valor dessa taxa de equilíbrio, e a forma como ela seria alcançada, é o X da questão.

Para o economista do Sictel – Sindicato Nacional da Indústria de Trefilação e Laminação de Metais Ferrosos, José Reinaldo Lourenço, a desvalorização do real é inevitável e imprescindível, mas “como fazer” é mais complexo. “Podemos esperar que ela seja feita pelo mercado, de forma abrupta e descontrolada, com graves efeitos sobre as empresas, sobre a inflação e sobre os salários, ou fazê-la de forma planejada ao longo dos próximos anos”, disse o economista.

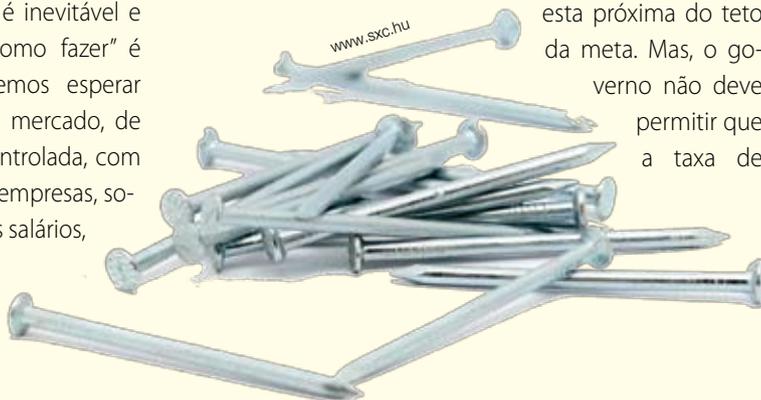
Nos últimos meses, o simples anúncio de que o Fed – o Banco Central americano – iria retirar os incentivos à economia americana, com o fim da bilionária injeção de liquidez de 85 bilhões de dólares mensais na compra de títulos do tesouro, provocou uma forte desvalorização do real, que atingiu 2,45 reais por dólar e era projetado em 2,70 reais por dólar no final deste ano. O Banco Central do Brasil atuou no mercado para conter a desvalorização do real e reduzir a volatilidade do mercado de câmbio, mas a valorização do real, recentemente, foi mais influenciada pela provável mudança no ritmo e no horizonte do tempo com que será feita a intervenção do Fed do que pela atuação do Banco Central do Brasil no mercado de câmbio.

A elevação da taxa de câmbio para 2,45 reais por dólar colocou mais pressão na taxa de inflação, que já esta próxima do teto da meta. Mas, o governo não deve permitir que a taxa de

câmbio recue abaixo de 2,30 reais por dólar, apesar de toda a pressão do setor financeiro, da imprensa especializada e de alguns investidores, pois se isso ocorrer, a taxa de câmbio real ficaria mais distante ainda da taxa de câmbio de equilíbrio de que tanto falam os economistas.

Segundo a avaliação de José Reinaldo, a partir de uma taxa de câmbio de 2,30 em 2013, se a desvalorização do real se mantiver no ritmo de 2012 e 2013 para os próximos dois anos, ao final de 2015, a taxa de câmbio real chegará bem próxima da taxa de equilíbrio, ou seja, em torno de 2,80 reais por dólar. “A taxa de câmbio de equilíbrio é condição básica, imprescindível, mas não suficiente para restabelecer a competitividade da indústria e induzir a reindustrialização brasileira”, reforça o presidente do Sictel, Daniele Pestelli.

De acordo com Pestelli, é preciso discutir medidas que equilibrem as condições de competição interna e externa, dentro de um conceito de cadeia produtiva e de agregação de valor à produção industrial brasileira. O governo federal vem, nos últimos meses, tomando várias medidas com o objetivo de aumentar a competitividade da indústria brasileira ou, no mínimo, reduzir as condições de desigualdade a que foi submetida nos



últimos anos. “O longo período de juros altos e a elevada valorização do real dos últimos anos inibiram os investimentos, tanto na modernização das nossas fábricas como no aumento da capacidade de produção. Tornou-se mais atrativo importar e distribuir produtos do que investir na produção”, analisou o presidente do Sindicato.

Para Pestelli a defesa da indústria de um país é uma decisão corajosa e polêmica, mas é uma obrigação de qualquer governo que tenha como objetivo a criação de uma economia forte e de uma sociedade mais justa e com menor desigualdade. “A imposição de exigência de conteúdo local, prevista no programa automotivo, deverá ser posteriormente estendida para as cadeias de petróleo e gás e de energia elétrica”, completa. “Na implantação do conteúdo local em uma cadeia produtiva, devemos ter como premissa básica que o conteúdo local seja exigido ao longo de toda a cadeia produtiva, englobando todos os elos da referida cadeia”, concluiu.

O governo não pode incorrer no erro de exigir o conteúdo local apenas na última etapa do processo produtivo de uma cadeia, pois isso, além restringir o efeito de agregação de valor ao produto nacional e na geração de emprego, poderá significar apenas um privilégio ou um benefício concedido a um determinado setor ou a um grupo de empresas. O economista do Sicetel reforça que a exigência de conteúdo local que não permeie toda a cadeia automotiva poderá, simplesmente, deslocar a importação de produtos de um elo da cadeia para produtos de outro elo, sem lograr êxito na maximização da geração de emprego e renda, que é o objetivo principal dessa política. “Não

podemos substituir a importação de automóveis pela importação de autopeças ou de aço. Devemos, sim, substituir o produto importado por uma produção nacional”, diz José Reinaldo.

Para ele, devemos ter em mente que a política de defesa da cadeia automobilística está sendo feita com uma forte renúncia fiscal e, portanto, deve ser feita em benefício da sociedade brasileira no seu aspecto mais amplo. Atualmente, a estrutura de proteção tarifária representada pelo imposto de importação não protege de maneira equilibrada as cadeias produtivas, não se refletindo em cada elo da cadeia uma proteção equivalente à agregação de valor desse elo. Na cadeia metal-mecânica ligada à indústria automotiva, a estrutura no imposto de importação é a seguinte:

- Insumos básicos: minério de ferro (2%) e carvão (zero).
- Fabricantes de aço: aços planos e longos, laminados a frio e a quente (12 e 14%).
- Processadores de aço: forjaria (14 a 16%); tubificação (14 a 16%); trefilarias (12 a 14%); relaminação (12 a 14%); estamparia (14 a 18%).
- Autopeças: peças, conjuntos, subconjuntos e sistemas (14 a 18%).
- Montadoras: veículos (35%).

Essa estrutura mostra que a maior proteção está no início e no final da cadeia, e uma proteção desproporcionalmente menor nas etapas intermediárias da cadeia e, coincidentemente, o elo inicial e o elo final são os mais oligopolizados e com maior poder de impor preços.

Entre o aço – matéria-prima para fabricação de peças e componentes do automóvel – e as peças e componentes fornecidos às montadoras, há seis pontos percentuais de acréscimo no Imposto de Importação, e entre as peças e o veículo montado,

há um acréscimo de 17 pontos percentuais nesse imposto. Além dessa distorção, o programa Inovar-Auto prevê um benefício de mais 30 pontos percentuais de proteção para os veículos nacionais contra os concorrentes importados, ou seja, um acréscimo no custo de importação travestido de IPI.

Uma cadeia produtiva funciona como uma corrente, com elos encaixados e ligados, e a capacidade da corrente e a sua robustez é determinada pelo seu elo mais fraco. Portanto, de nada adianta ter elos fortes e protegidos no início e no final da corrente, pois a sua ruptura será determinada pelos elos intermediários, menos protegidos e mais frágeis.

A obrigatoriedade de compra de parte das peças e componentes da indústria nacional é importante e muito bem-vinda, mas a proteção deve ser melhor distribuída, para que a indústria intermediária tenha uma rentabilidade adequada e uma geração de caixa que permita que ela faça os investimentos necessários para atender ao aumento da demanda e dos ganhos de eficiência e produtividade do programa, sem depender tanto de financiamento público.

A proteção desequilibrada dos elos de uma cadeia produtiva poderá se mostrar inútil como defesa da indústria brasileira e simplesmente deslocar as importações de um elo para outro. Traduzindo: reduz-se a importação de automóveis e aço, mas aumenta-se as importações de peças e de transformados de aço. Ou seja, aumenta-se os custos para os consumidores de automóveis e os lucros das montadoras, mas não se defende a indústria de transformação como um todo. 

www.sicetel.org.br