

O custo da indústria

MING, Celso. "O custo da indústria". Estado de S. Paulo. São Paulo, 03 de fevereiro de 2012

Todos os dias o noticiário vai sendo martelado por informações de que o setor produtivo brasileiro (e não só a indústria) vai ficando inviabilizado por seus custos excessivos.

Ontem, por exemplo, o brasileiro ficou sabendo que o governo Dilma decidiu romper o acordo automotivo com o México, porque as importações de veículos made in Mexico estão tomando o mercado do produto brasileiro.

As queixas são recorrentes. Vêm do setor produtor de máquinas, passam pela área têxtil, surgem na indústria eletrônica e se estendem até aos produtores de brinquedos. Na semana passada, o presidente da Embraer, Frederico Curado, advertia em Davos, durante o Fórum Econômico Mundial, que o gasto com mão de obra no Brasil estava ficando proibitivo para sua empresa. Segunda-feira, o Estado publicou que a execução do programa Minha Casa, Minha Vida vem se tornando difícil dado o aumento dos custos de terrenos, materiais e da mão de obra - até há alguns anos, considerada das mais baratas do mundo.

Não é de hoje que o setor produtivo tem esses problemas, mas, em vez de buscar soluções, prefere eleger culpados. Entre eles, o mais citado é o câmbio, "sempre defasado em, pelo menos, 30%" - como já nos anos 70 reclamava o então presidente da Duratex, Laerte Setúbal, fosse qual fosse a cotação do dólar. Lá pelas tantas, o governo tratava de "dar câmbio" para devolver algum mercado para a indústria, no entanto, até agora, não houve câmbio que chegasse. (Para o caso dos veículos do México, veja ainda o **Confira**.)

Além do câmbio, são apontados outros culpados: chineses, coreanos, crise global (que empurra encalhes de mercadoria para o Brasil) e, agora, mexicanos, que conseguem a proeza de enfiar cada vez mais veículos e autopeças nas tabas tupiniquins.

Não é preciso ter QI de Ph.D. para desconfiar que o buraco é mais embaixo. E não custa bater no mesmo bumbo em que esta Coluna vem batendo. O grande problema do setor produtivo brasileiro chama-se custo Brasil. Com algumas diferenças, é a mesma lista de barreiras à produção há mais de 50 anos: carga tributária insuportável; quarta mais cara energia elétrica do mundo; juros escorchantes; encargos sociais cada vez mais altos (de que se queixa o presidente da Embraer); e infraestrutura cara e precária.

Nos últimos anos, foram os serviços que passaram a custar o olho da cara. Faz sentido pagar de R\$ 20 a R\$ 30 por uma hora de estacionamento em São Paulo? Por que tarifas de banda larga e telefone no Brasil estão entre as mais caras do planeta? Por que se cobra R\$ 1,6 mil para impermeabilizar dois metros lineares de caixilhos? Por que qualquer assistência técnica tem preços elevados? E o que tem a ver o câmbio com essas maluquices?

Com esses diagnósticos capengas, em vez de tratar de derrubar o custo Brasil, o governo Dilma vai enveredando para o protecionismo tosco, à la Argentina, e para opções de reserva de mercado, porque já não pode mais "dar câmbio" para compensar esses desequilíbrios. É o que faz agora, especialmente na indústria têxtil e na de veículos.

Durante certo tempo, esses artifícios reduzem o afluxo de importados. Mas não restabelecem a competitividade do setor produtivo nacional no mercado externo.

● Cotação do dólar

EM PESOS MEXICANOS



No gráfico, a trajetória do peso mexicano ao longo de 2011. Sua valorização em relação ao dólar foi, no ano passado, alguma coisa maior do que a do real (também em relação à moeda americana): de 12,9%, enquanto a do real foi de 12,6%. São números que desmancham o argumento de que a baixa competitividade do veículo brasileiro em relação ao mexicano seja “o câmbio brasileiro fora do lugar”. E é um elemento a mais para comprovar que o automóvel brasileiro perde mercado até para o veículo mexicano, porque os custos industriais de produção do México são mais baixos do que os do Brasil.