

CASO FORD – A VERDADE COMEÇA A APARECER

O maior salário da indústria automobilística vem sendo pago na Bahia. Não acredita? Faça as contas. Cerca de 3 bilhões de reais estão sendo usados para abrir vagas para 2 mil empregados. O que dá 1,5 milhão de reais por emprego. É esse o valor que os governos estadual e federal estão dando em incentivos, renúncias fiscais, investimento e empréstimos para a instalação da fábrica da Ford em Camaçari, na região metropolitana de Salvador, pelos próximos quinze anos. Os números não são reconhecidos pelo governo do Estado e pela Ford, que se negam a falar sobre as negociações. Mas foram levantados pelo sindicato dos metalúrgicos local e por especialistas que estudam a verdadeira operação de guerra montada para que a montadora se instalasse na Bahia.

O custo da disputa para tirar a fábrica do Rio Grande do Sul vem sendo revelado aos poucos, já que as negociações foram secretas, sem nenhuma participação da sociedade. O que se sabe é que do BNDES, banco do governo federal, foram emprestados cerca de 700 milhões de reais a juros subsidiados. O governo do Estado deu isenção total de ICMS e comprometeu-se a financiar até 12% do faturamento bruto da empresa como capital de giro. O prazo do financiamento é mais que camarada, quinze anos, com carência de dez para começar a pagar, e amortização em doze anos. E com desconto de 98% nas primeiras 72 parcelas, segundo levantamento feito pelo professor Nilton Vasconcelos, da Universidade Federal da Bahia, na tese Políticas Públicas e Emprego na Indústria Automotiva Brasileira.

Mas os incentivos não param por aí. O governo baiano se encarregou de financiar investimentos fixos e despesas com implantação do projeto pelo prazo de quinze anos (com taxa de juros de 6% ao ano, sem atualização monetária) e despesas com pesquisa e desenvolvimento de produtos. Há outro detalhe que chama a atenção. Na lei editada para a Ford, e aprovada pela Assembléia Legislativa, determina-se que cabe ao Estado "...assegurar a substituição das mesmas condições, em caso de mudança decorrente de reforma do sistema tributário ou impossibilidade jurídica de adotar o tratamento dispensado na referida lei...". Traduzindo, em caso de uma reforma tributária que acabasse, por exemplo, com a isenção de ICMS, o governo baiano teria de utilizar recursos próprios para cobrir a diferença. Não receberia impostos e ainda teria de pagar. "A Ford é uma grande estatal", diz o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos da Bahia, Aurino Nascimento Filho, que sempre foi favorável à instalação de uma indústria de ponta na Bahia, mas ele logo acrescenta: "Se eu fosse a Ford, com essas condições, também montaria uma fábrica aqui. Com esse dinheiro investido, cerca

de 3 bilhões de reais durante o período dos incentivos, poderiam ser desenvolvidos outros setores da economia”, afirma.

O professor Nilton Vasconcelos, da Universidade Federal, aponta a falta de contrapartidas como outro grande defeito da negociação. Nos contratos conhecidos entre a Ford e o governo do Estado não há nenhuma exigência de transferência de tecnologia, formação, nível salarial e geração de empregos. Propagandeia-se apenas a geração de 5 mil postos diretos e outros 50 mil indiretos. De concreto, até agora, foram gerados 2 mil empregos diretos, cerca de 700 na Ford e os outros nas chamadas sistemistas, empresas instaladas junto à fábrica principal que entregam partes do carro já prontas. Na Ford, a maioria dos contratados recebe salários de 495 reais. Nas sistemistas, ganham ainda menos. Como comparação, um operário na fábrica da Fiat em Betim (MG) em função equivalente recebe cerca de 800 reais. Em São Bernardo do Campo, no ABC paulista, 1.700.

CUSTO DO EMPREGO

O argumento dos governos para incentivos e financiamentos a indústrias, principalmente multinacionais, é que vão trazer desenvolvimento e empregos. Mais que necessários na Bahia. A região metropolitana de Salvador, por exemplo, tem a maior taxa de desemprego do país, de cerca de 27%, segundo pesquisa feita com a metodologia da Fundação Seade e do Dieese. Algo em torno de 400 mil pessoas. O problema é saber se esses empregos vão ser gerados e se o investimento não renderia mais em outros lugares. Dados de 1999 do BNDES mostram que há setores que empregam muito mais. O aumento de 1 milhão de reais na demanda do setor agropecuário, por exemplo, geraria 187 empregos. Na indústria automotiva, apenas 69. Isso considerando os empregos diretos, os indiretos e o que se chama de efeito renda. No geral, o setor automotivo ocupa a 11ª posição no ranking. Por nenhum dos critérios fica entre os que mais empregam.

No caso da Ford baiana fica difícil calcular exatamente quanto custou ou custará cada emprego. Porém estudo do professor da Universidade de São Paulo Glauco Arbix, publicado na revista IstoÉ, mostra que a criação de um posto de trabalho na GM, na fábrica de Gravataí, chegou a 175 mil dólares, na negociação feita pelo ex-governador do Rio Grande do Sul Antonio Brito. Foram 1,3 mil empregos em troca de investimento público de 226,5 milhões de dólares. Na Bahia, só em incentivos federais conhecidos gastaram-se 72 mil dólares por trabalhador. Como comparação, Glauco cita que nos Estados Unidos, em fábricas de montadoras japonesas como Mitsubishi, Toyota, Honda e Nissan, que se instalaram em regiões menos desenvolvidas, os incentivos por empregado não ultrapassaram 50 mil dólares.

Na Bahia, o problema é ainda maior quando se lembra que os recursos estão sendo utilizados para gerar empregos com salários mais baixos até que os pagos pelas grandes indústrias locais. “A perversidade da guerra fiscal é tal que a preocupação dos governos com a melhoria do emprego, dos salários, da renda e da qualidade de vida se inverte. Em lugar de ser objetivo melhorar, passa a ser manter a condição atual de desigualdade. Os governos fazem questão de reafirmar para as empresas a estabilidade do atual sistema de remuneração, do atual sistema de renda”, afirma Glauco Arbix.

APOSTA DE RISCO

No caso da Ford baiana, além dos salários mais baixos no chão de fábrica, a contratação de pessoal especializado local quase não existe. Os cargos de chefia e técnicos são ocupados por pessoas trazidas de fábricas no mundo inteiro ou de outras regiões do país, como São Paulo. Não foram contratados mais que vinte engenheiros baianos, e com baixos salários, entre 1.500 a 2.500 reais.

Na história de investimentos brasileiros na indústria automobilística os resultados não têm sido favoráveis. O país gastou bilhões para a instalação de diversas fábricas, mas o número de empregados no setor desde o começo do regime automotivo caiu de 135 mil para 98 mil.

Outro problema é que há aqui capacidade instalada para a montagem de mais de 3 milhões de automóveis para vendas pouco superiores a 1 milhão. No mundo todo a capacidade instalada chega a 70 milhões de unidades para consumo de cerca de 55 milhões de veículos/ano. Não é de estranhar que a Ford tenha anunciado, no começo deste ano, o fechamento de fábricas e a demissão de 35 mil empregados no mundo todo, com o facão passando também por Brasil, Argentina e Venezuela, onde estão previstas cerca de 1,6 mil dispensas. Praticamente o que se contratou até agora na nova fábrica. E nada impede que a nova planta seja fechada assim que acabar o dinheiro que o governo está dando. “O governo federal e os estados estão fazendo uma aposta de risco em que quem menos perde são as montadoras”, conclui o professor Nilton Vasconcelos.

No Paraná, a Chrysler, depois de receber diversos incentivos, decidiu suspender a produção das picapes Dakota. Por outro lado, o Rio Grande do Sul, que perdeu a fábrica da Ford, vem tendo os melhores índices de desenvolvimento do país, com o setor industrial crescendo cerca de 5% em 2001, a agricultura teve sua maior safra da história, com 18 milhões de toneladas de grãos e a região metropolitana de Porto Alegre acusa a menor taxa de desemprego do país. O truque: investimentos com orçamento do governo, linhas de crédito do

banco do Estado, financiamentos de organismos nacionais e internacionais e assessoria em reforma agrária, apoio à agricultura familiar e à agroindústria e incentivos a setores como coureiro-calçadista, vitivinicultura e indústria de máquinas agrícolas.

NÚMEROS DA CHANTAGEM

O contrato original fechado pela Ford com o então governador Antonio Brito para a construção da fábrica em Gravataí, no Rio Grande do Sul, previa o repasse de 419 milhões de reais (234 milhões em obras de infra-estrutura, 185 milhões em financiamento de capital de giro e concessão de créditos de ICMS). Além é claro de financiamentos do BNDES e isenção de IPI prevista na medida provisória do regime automotivo brasileiro. Algo parecido com os incentivos dados para a fábrica da General Motors, que acabou sendo construída na cidade gaúcha.

É bom lembrar que Brito depositou na conta bancária da GM 253 milhões de reais, de um total previsto de 335 milhões, no dia em que foi divulgado, pela montadora, a escolha de Gravataí como nova sede. Nada a estranhar, já que o próprio governador declarou, antes de começar a negociar, que faria qualquer coisa para atrair as montadoras. Foi para a negociação já enfraquecido. No caso da Ford, chegou a depositar cerca de 40 milhões de reais na conta da multinacional norte-americana.

Nas palavras de Zeca Moraes, secretário de governo da prefeitura de Porto Alegre, que participou das negociações de revisão dos contratos, desde o início a Ford foi intransigente. “No primeiro encontro, o negociador designado já chegou dizendo que não estava autorizado e não tinha delegação para conversar”, declarou à época em entrevista à revista gaúcha Extra Classe. Zeca Moraes revelou que na proposta final do Rio Grande ficavam mantidos os incentivos fiscais e investimento de 70 milhões de reais em recursos, mais 85 milhões em obras, o que daria cerca de 255 milhões de reais. Além de 75 milhões que seriam investidos no porto de Rio Grande. Zeca afirma também que o desinteresse da Ford se deveu muito à mudança do mercado brasileiro, em que havia a perspectiva de produzir e vender de 3,5 milhões a 4 milhões de carros, o que não aconteceu. Sem a necessidade de produzir mais, só construiriam a fábrica se ela saísse de graça. Daí vieram as negociações com a Bahia...