

AONDE NOS LEVARÁ A REDUÇÃO DO IPI DOS AUTOMÓVEIS?

MARCOS KÖHLER¹

Os países têm enfrentado a crise econômica iniciada em 2007 de diferentes maneiras. Cada qual escolhe sua alternativa de acordo com suas circunstâncias políticas, sua situação fiscal, suas vantagens e desvantagens comparativas e – muito obviamente – segundo as crenças econômicas e preferências ideológicas de seus governos. Também não se deve esquecer das intenções, que são sempre as melhores... Mas como lembra Marx – sem muito sucesso entre seus discípulos nesse particular – a estrada do inferno é pavimentada por boas intenções.

Um exemplo de operação de política econômica condicionada por eventos políticos foi a recente solução apresentada pelo presidente do Banco Central Europeu, Mario Draghi – compra ilimitada de títulos dos países do Club Med com prazo de até três anos –, que não seria viável se o Presidente Hollande não tivesse derrotado Nickolas Sarkozy. Sem o apoio da França, que sob Sarkozy se alinhava quase integralmente com a política de austeridade defendida pela Alemanha, o presidente do Banco Central Europeu não conseguiria sequer propor a medida, frente à resistência do Bundesbank. Se Draghi conseguirá executá-la, é outra estória, também condicionada pelas mesmas restrições.

Os americanos e os britânicos vão de *quantitative easing*, política acusada por aqui de ser mera continuação da guerra comercial conduzida por outros meios; no caso, pela diplomacia da desvalorização do dólar. A dúvida entre eles, agora, é se aumentam a dose.

A fórmula do elixir brasileiro, como não poderia deixar de ser, é bem original: bastante crédito, subsídio a gosto, fé em Deus e pé na tábua do carro novo (assim que o motorista da frente começar a andar).

Já a China, talvez inspirada no pragmatismo de Confúcio, em vez de entupir suas ruas e avenidas, considerou mais razoável ampliá-las e investir na mobilidade urbana, em infraestrutura e transportes públicos. Vai implantar ou estender metrô em 18 cidades, ampliar a oferta de terra urbana e de esgotos e expandir a malha

¹Mestre em Economia e Consultor Legislativo do Senado Federal.

rodoferroviária. Enquanto a preferência brasileira continua sendo pelo indolente keynesianismo que amplia a demanda, a China tem optado pelo seu irmão mais operoso, o keynesianismo que amplia a oferta.

O contraste entre as medidas tomadas pelo Brasil e pela China não poderia ser maior e explica boa parte do desempenho medíocre da economia brasileira nos anos recentes. Em vez de seguir o caminho pedregoso e íngreme de poupar muito, o que permite financiar o aumento do investimento, e de combater as ineficiências, prefere-se o caminho fácil dos subsídios fiscais e creditícios, das barreiras tarifárias e do incentivo ao consumo, sem maior preocupação com os efeitos dessas medidas sobre o investimento, a produtividade e... a inflação. Ah, as boas intenções!

O Governo tem jogado nas costas da crise econômica a culpa pelos índices declinantes de crescimento do PIB, mas os números de países semelhantes mostram que o argumento é retórica vazia. A comparação do Brasil com os países de sua categoria demonstra que são internos os fatores do nosso fraco desempenho. A crise internacional afetaria menos esses países?

País	Taxa de crescimento real do PIB (2011)
Brasil	2,7%
China	9,2%
Índia	7,2%
Rússia	4,3%
Colômbia	5,9%
Turquia	8,5%
México	4,0%
Chile	5,9%
Média	6,0%

A projeção do FMI para 2012 é de crescimento de 3,5% no mundo, sendo de 5,6% para os países emergentes e de 1,4% para os desenvolvidos. Segundo o Relatório Focus de 10 de setembro, o crescimento brasileiro deve ficar em 1,62%, terça parte do previsto para os emergentes e menos da metade do crescimento previsto para o mundo.

Pelo lado da inflação, vamos encerrar mais um ano superando a meta, estabelecida em 4,5%, o que é preocupante, quando se considera que o cenário mundial

no primeiro semestre era de inflação reduzida e que os incentivos fiscais influenciaram para baixo os preços de bens de consumo como automóveis e eletrodomésticos.

A continuidade dos incentivos à indústria automobilística é inconsistente não apenas com o ambiente macroeconômico. Também se choca com o atual limite da oferta interna de petróleo e derivados, que a Petrobras tem sido incapaz de elevar, apesar da prodigalidade de suas reservas, da sua posição quase monopolista de mercado e dos aportes financeiros que consegue mobilizar a baixo custo interna e externamente. A demanda adicional de derivados que deverá ser atendida por importações irá piorar o resultado da empresa e pressionará a conta petróleo, situação intrigante em um País que até há pouco batia o bumbo ufanista do Pré-Sal.

Quando se alega, com certo exagero, que os preços da gasolina e do diesel estão defasados no Brasil, deixa-se de considerar que, em termos de óleo bruto, o país é autossuficiente – ou pelo menos deveria ser – e que, portanto, os preços de refinaria não têm, necessariamente, de se igualar à média mundial. Ou seja, uma coisa é dizer que a Petrobras está deixando de ganhar, pois não pode vender o óleo extraído (devidamente transformado em gasolina) pelo preço internacional. Outra coisa é dizer que a Petrobras está tendo prejuízo. A defasagem em relação ao preço internacional não conflita com o fato de o preço do petróleo no mercado doméstico ser ainda substancialmente maior que o custo da produção. O grande problema da Petrobrás, no momento, é sua incapacidade de expandir a produção de derivados, especialmente gasolina. É por conta dessa deficiência que a distância entre os preços internos e os internacionais vem afetando o balanço da empresa. A expansão subsidiada da frota de automóveis, patrocinada pelo keynesianismo de demanda do governo, só irá piorar a situação. Mais alguns milhares de barris diários deverão ser importados – e subsidiados.

A saturação da nossa malha urbana nos levará a mais ineficiência sistêmica. Nas economias contemporâneas, em que grande parte do PIB é gerado nas grandes cidades e metrópoles, a mobilidade urbana é importante não só para a qualidade de vida de seus habitantes, mas para a produtividade e o custo da mão-de-obra.

A via do Keynesianismo populista é pavimentada de boas intenções. E liga um engarrafamento a outro.