

## Emprego e Competitividade no setor automotivo: Questões e Políticas



O principal desafio em relação ao setor automotivo no presente momento consiste em formular uma estratégia que estimule o crescimento econômico, a modernização das empresas e a busca da competitividade internacional de toda a cadeia produtiva, associados ao desenvolvimento social, especialmente à geração de empregos e à distribuição de renda.

A combinação do processo acelerado e indiscriminado de abertura comercial (refletido nos elevados déficits na balança comercial do setor), com sucessivas políticas monetárias e fiscais restritivas ao longo dos anos 90, agravadas pela valorização artificial do câmbio no período mais recente, têm promovido grande vulnerabilidade da economia brasileira às oscilações da economia internacional e alterado bruscamente o ambiente em que se movem as empresas do setor.

Não existem condições duradouras para o crescimento dos investimentos produtivos, se os juros continuarem tão altos. Se, por um lado, juros elevados ajudam a trazer capital de empréstimo internacional, por outro, desincentivam o investimento produtivo interno e a vinda de um volume maior de investimentos externos, gerando retração do nível de atividade econômica.

Tanto isto é verdade, que uma série de inversões anunciadas no setor automotivo logo após a edição da medida provisória que estabeleceu o novo regime automotriz estão hoje sendo suspensas ou retardadas, após a crise asiática e a edição do Pacote Fiscal.

O processo de reestruturação produtiva, somado à abertura externa acelerada, vem contribuindo para o aumento do desemprego e desindustrialização do setor, particularmente no segmento de autopeças. A dimensão do desemprego pode ser aferida pelos níveis de postos de trabalho no setor. Em 1994, os fabricantes de peças empregavam 236.600 trabalhadores e agora, segundo dados do Sindipeças, empregam apenas 192 mil e com a expectativa de mais 7 mil demissões este ano. Lembrando sempre que eles já chegaram a empregar aproximadamente 310 mil trabalhadores em 1989.

A guerra fiscal entre os Estados e Municípios pouco tem contribuído para a geração de

empregos. Esta guerra tem, isto sim, levado a uma perda de toda a sociedade brasileira, já que os Governos perdem recursos que poderiam ser utilizados em obras para o desenvolvimento econômico e social

Por tudo isto, é fundamental confeccionar uma agenda de discussão e negociação tripartite, que, embora não necessite ser rigorosamente igual ao que foi a Câmara Setorial, recupere alguns dos elementos positivos dessa. Lembremos que, nos anos de 1992 e 1993, foi discutido uma política industrial e uma política de relações de trabalho no setor. Após dois grandes acordos a produção pulou de 960 mil veículos para 1,6 milhão em 1994, e os atuais 2,0 milhões. Por sua vez, a produtividade passou de 10,1 veículos por trabalhador em 1992 para 15,7 veículos por trabalhador em 1995, e 18,0 em 1996.

Contudo, este esforço de uma abordagem tripartite foi interrompido desde o término da rica experiência das Câmaras Setoriais.

Temos ciência que a aceitação do governo para um diálogo tripartite em torno à política industrial, e particularmente àquela que se refere ao setor automotivo, não significa necessariamente o retorno dos mesmos enfoques de preocupação que tivemos na Câmara do setor.

Nossa expectativa é de que o êxito das resoluções a serem tomadas conjuntamente por governo, empresários e trabalhadores, a partir de uma agenda de temas específicos relacionados ao setor automotivo, seja o elemento propulsor de um futuro diálogo mais amplo, relacionado à Política Industrial como um todo.

A seguir apresentamos um conjunto de temas que deveria constar neste debate tripartite sobre o setor automotivo.

### 1. BALANÇA COMERCIAL DO SETOR

Recuperar a capacidade do setor de gerar saldos positivos na sua balança comercial com o exterior, através:

a) da fixação de novos estímulos às exportações (que poderiam ou não ser estendidos aos outros setores);

\*Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

b) do ajuste nas regras para as importações de veículos e peças, no âmbito da medida provisória que instituiu o regime automotriz brasileiro.

## **2. POLITICA DE FINANCIAMENTO PARA CAPITAL DE GIRO E INVESTIMENTO DAS MICRO, PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS**

Em razão do “aperto” financeiro pelo qual vem passando diversas empresas da cadeia produtiva, especialmente de pequeno e médio porte, sugerimos a análise, em conjunto com o BNDES, da viabilidade de criação de uma linha de crédito com juros menores, prazos mais favoráveis e maiores facilidades de aprovação para capital de giro e investimento. (Estas regras poderiam ou não ser estendidas aos demais setores).

## **3. LEASING, CONSÓRCIO E FINANCIAMENTO DIRETO AO CONSUMIDOR:**

Cada uma das diferentes modalidades de aquisição de veículos pode sofrer modificações de tal modo a gerar incremento de vendas, respeitando-se sempre, é claro, o suposto da estabilidade monetária.

## **4. PROGRAMA DE RENOVAÇÃO DA FROTA NACIONAL**

No Brasil, atualmente, há cerca de 16 milhões de veículos em circulação, sendo que quase a metade tem mais de 10 anos de uso, e 3 milhões deles tem mais de 15 anos.

Conforme proposta que vinha sendo discutida em 1992 em um dos grupos de trabalho da Câmara Setorial – e em linha semelhante à sugerida pelo atual Ministro da Indústria e Comércio –, propomos a renovação da frota nacional de veículos automotivos do Brasil, através de incentivos a serem discutidos neste fórum tripartite.

Tais medidas ajudariam não somente a gerar novos postos de trabalho no setor, como especialmente melhorar a segurança e a proteção do meio ambiente, indo ao encontro do pretendido pelo Novo Código Nacional de Trânsito. Além disso, poderia gerar ganhos de eficiência no transporte urbano e rodoviário, favorecendo assim a qualidade de vida dos habitantes.

## **5. IMPOSTOS INTERNOS, PREÇOS**

Revisão das alíquotas de impostos internos, através de negociação com contrapartidas, visando a redução dos preços dos veículos sem que isto afete a estabilização monetária.

## **6. “GUERRA FISCAL”**

Deve-se ter claro, em primeiro lugar, que a guerra fiscal atualmente promovida pelos Estados e municípios tende a levar a uma perda de toda a sociedade brasileira, por

meio de uma menor capacidade de arrecadação do Estado, e, conseqüentemente, menores recursos para o desenvolvimento econômico e social.

Também é praticamente consenso entre os especialistas do setor que os incentivos fiscais têm papel menos decisivo no conjunto de elementos determinantes da realização dos investimentos.

Por outro lado, é igualmente necessário reconhecer que o país deve elaborar políticas que estimulem a desconcentração industrial (sem destruição do parque já constituído).

Neste sentido, propomos que as condições mínimas a serem preenchidas pelos novos investimentos, em qualquer Estado e município do território nacional, sejam refletidas neste fórum tripartite.

## **7. MERCOSUL**

No âmbito das negociações realizadas em nível dos Governos dos 4 países, o Governo Brasileiro pode apresentar eventuais sugestões extraídas deste fórum tripartite. Para nós, do movimento sindical, além da participação no debate da política industrial regional, é importante que sejam estabelecidas também algumas garantias mínimas de proteção ao emprego e às condições de trabalho, conforme diversos documentos por nós já apresentados, através da Coordenadora de Sindicatos do Mercosul e da CUT.

## **8. FORMAÇÃO PROFISSIONAL**

É fundamental refletir e negociar projetos setoriais de formação e treinamento dirigidos à valorização profissional e incremento da competitividade.

## **9. MODULARIDADE, FLEXIBILIDADE E REDUÇÃO DA JORNADA**

Negociar a jornada de trabalho em nível de todo o setor, de tal modo a planejar sua redução no futuro, e flexibilizar a organização do tempo de trabalho.

## **10. ORGANIZAÇÃO DA PRODUÇÃO, CAPACITAÇÃO TECNOLÓGICA E RELAÇÕES DE TRABALHO**

Uma série de mudanças importantes na área de organização da produção, capacitação tecnológica e relações de trabalho têm sido presenciadas no âmbito de cada empresa, embora com ritmos distintos e características próprias. É essencial buscar canais de transmissão destas experiências para o conjunto do setor. Além disso, para nós, um processo de negociação sobre os aspectos da organização do trabalho poderia não só ser favorável aos trabalhadores, mas também às empresas, por meio de uma aceleração deste processo e maior compreensão/participação dos trabalhadores.