



CARTA SEMANAL

---

# O Canário da Mina 6

02 DE JUNHO DE 2023

Durante os séculos XIX e XX, uma das atividades econômicas mais importantes do Reino Unido foi a extração de carvão de mina. Nesse contexto, uma das principais causas de acidentes com mortes dos mineiros era decorrente do vazamento de monóxido de carbono, um gás inodoro (difícil de detectar sem equipamentos) que, em grandes quantidades, pode provocar explosões ou morte por intoxicação. Como o monóxido de carbono é um resultado natural da extração do carvão, problemas de ventilação nas minas poderiam gerar acidentes mortais.

Em uma era pré-detectores de gases, o jeito de os mineiros se protegerem era levar um canário dentro de uma gaiola para a mina. Por ser muito mais sensível ao monóxido de carbono do que os humanos, a agitação do pássaro servia de alerta para que os trabalhadores deixassem a mina antes que um acidente ocorresse.

Esse será o objetivo de **“O Canário da Mina”**, artigo semanal que a G5 Partners passará a divulgar toda sexta-feira: fugir do “lugar comum” e não se limitar a ser apenas um compêndio do que aconteceu ao longo dos dias anteriores ou do que acontecerá nos próximos; o intuito é ser um instrumento relevante e gerador de reflexões para o final de semana.

Boa leitura.





Na edição anterior de *O Canário da Mina* (OCM), discorremos sobre o produto interno bruto (PIB) brasileiro, tanto para o primeiro trimestre quanto para 2023 como um todo. Um tema relevante, mas apenas para o curto prazo. Se queremos pensar o Brasil mais para frente, considerar medidas que poderão mudar o crescimento potencial brasileiro – atualmente, com muita boa vontade, ao redor de 2,0% –, temos que ir além. Para isso, vamos aproveitar como “gancho” as medidas anunciadas pelo governo na semana passada para a indústria automobilística, para discutir os problemas brasileiros de crescimento em médio e longo prazos, mesmo sabendo que, segundo John Maynard Keynes<sup>1</sup>, “no longo prazo estaremos todos mortos”.

A ideia de incentivos para a indústria automobilística é ruim por qualquer ponto de vista. Primeiro, vai contra a política de redução dos incentivos tributários de Fernando Haddad. Enquanto o ministro da Fazenda caça “jabutis” e abre o CNPJ de empresas que se beneficiam de tributação reduzida, o governo põe outro “jabuti na árvore”. Provavelmente, para tampar esse buraco, Haddad vai aumentar a alíquota de outro tributo, causando mais distorções. Da mesma forma, após alardear ao mundo o compromisso do Brasil com a transição energética, dar subsídio para a produção de veículos a combustão interna é, no mínimo, incoerente. A única boa notícia é que, provavelmente, seria uma medida temporária, por 3 ou 4 meses, fazendo uma “ponte” até que o Banco Central do Brasil (BCB) inicie o corte de juros. Entretanto, esse “provavelmente” se faz necessário porque, como diria Milton Friedman<sup>2</sup>, “nada é tão permanente quanto um programa temporário do governo”.

Mas a indústria automobilística não é importante para o crescimento do país? Sim. Menos por seu peso individual e mais pela cadeia de suprimentos que ela traz consigo. Diretamente, a fabricação de veículos

<sup>1</sup> Economista britânico da primeira metade do século XX; foi tão marcante para a ciência econômica que se tornou nome de uma escola de pensamento conhecida como keynesianismo.

<sup>2</sup> Economista americano, ganhador do prêmio Nobel de economia em 1976, conhecido como “pai do monetarismo”, linha de pensamento que foi a principal concorrente do keynesianismo no século XX.

responde por apenas 2,9% do PIB brasileiro<sup>3</sup>, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), mas esse número aumenta bastante quando consideramos toda a cadeia de produção. Também é um dos setores mais tributados, com o consumidor pagando 27,3% de impostos no preço final do automóvel. Até por isso, o carro brasileiro é pouco competitivo no mercado internacional. A balança comercial do setor automotivo foi deficitária em USD 8,7 bilhões em 2022.

Por tudo isso, parece mais do que razoável um alívio tributário para o setor. Sim, mas não desse jeito. Aqui pegamos o “gancho” para o primeiro item de nossa agenda para o crescimento futuro da economia brasileira: a Reforma Tributária.

No caso direto da indústria automobilística, um dos resultados, seja da PEC 45, seja da PEC 110<sup>4</sup>, seria a redução da carga tributária. Pelo que se está discutindo, certamente a alíquota industrial viria abaixo de 20%. Ou seja, o primeiro ponto que deveria estar no radar da indústria automobilística seria a Reforma Tributária. E não apenas da indústria automobilística, mas da economia brasileira como um todo. Segundo o secretário extraordinário para Reforma Tributária, Bernard Appy, a aprovação de uma Reforma, nos moldes da PEC 45 ou da PEC 110, aumentaria o PIB brasileiro em aproximadamente 12% nos próximos 15 anos. Portanto, esse seria o primeiro ponto a resolver se quisermos pensar em um crescimento sustentável em longo prazo. Entretanto, como diria o ex-primeiro-ministro britânico Antony Eden, “todos têm uma reforma em geral e um gasto em particular”. No discurso todos são a favor de uma Reforma Tributária, mas, quando percebem que podem ter um aumento de suas alíquotas, se tornam ferrenhos inimigos, agindo nos bastidores para minar a aprovação. A boa notícia é que saberemos logo se vamos ter esse impulso ao crescimento. A expectativa é que na terça-feira (06/06) o relator da Reforma na Câmara, Agnaldo Ribeiro (PP), apresente seu parecer e, a partir daí, ela começa a tramitar. Como falamos, o lobby contra será forte, mas ela parece ter um padrinho também poderoso: Arthur Lira (PP). A conferir.

Além dos ganhos óbvios de eficiência com a simplificação de nosso manicômio tributário, a Reforma Tributária vai ter outro efeito colateral positivo — ou externalidade positiva, no jargão dos economistas — e muito importante para a economia brasileira: o aumento da competitividade do produto nacional.

Muito se fala da Coreia do Sul como um exemplo bem-sucedido de proteção da indústria, e os números corroboram essa impressão. Em 1980, o PIB *per capita* coreano era 17,5% do PIB americano e o do Brasil, 39%; depois de 40 anos, as porcentagens são 66% e 25,8%, respectivamente. Nomes como Samsung, Hyundai ou LG são conhecidos mundialmente, e é provável que muitos de nós tenhamos pelo menos um produto dessas marcas. Por outro lado, com a exceção das produtoras de commodities — como Vale, Petrobras e JBS —, é difícil citar alguma empresa brasileira que fabrique produtos com grande valor agregado. Alguém vai se lembrar da Embraer, ou WEG... e é exatamente onde gostaríamos de chegar: o que faz com que essas companhias tenham

<sup>3</sup> Segundo o Anuário da Indústria Automobilística Brasileira de 2023.

<sup>4</sup> A principal diferença entre as duas é que a 45 tem um IVA único (chamado de IBS) e a 110, um IVA dual (um federal e outro para os estados e municípios).

sucesso em uma seara onde a maioria naufraga? A competição externa. O que fez o setor industrial coreano crescer enquanto o nosso estagnava? O governo coreano protegeu as empresas durante determinado período e, muito importante, foi coerente com essa promessa, suspendendo-o quando o prazo acabou. Sobreviveriam os mais fortes. Os defensores da proteção da indústria brasileira, do aumento do conteúdo nacional etc., se esquecem dessa parte do programa coreano.

Abrir a economia à competição externa, além de fazer uma “seleção natural” no mercado, dá acesso às melhores e mais modernas matérias-primas que aumentam a produtividade, melhorando a competitividade das empresas. Claramente um círculo virtuoso.

O que ajudou os coreanos, além obviamente do comprometimento com prazos, foi que eles competiam em igualdade de condições com seus concorrentes externos, não tinham um ambiente interno tão hostil ao negócio quanto o brasileiro. No último Doing Business do Banco Mundial, a Coreia do Sul apareceu como o 5º melhor país para uma empresa operar, enquanto o Brasil figurava na 124ª posição, entre o Senegal e o Paraguai. No item pagamento de impostos, sem que seja uma surpresa para ninguém, temos nossa pior colocação: 184ª posição entre 190 países<sup>5</sup>. Como o segundo ponto indispensável para o aumento de nosso potencial de crescimento é a abertura comercial — item em que somos o 108º país no Doing Business —, voltamos para o primeiro ponto porque, sem uma Reforma Tributária digna desse nome, não podemos abrir nossas empresas à competição externa, não vamos aumentar nossa produtividade e, conseqüentemente, nosso PIB potencial. Claramente um círculo vicioso.

Só que não adianta nada comprar as melhores e mais modernas máquinas se não tivermos mão de obra qualificada. Boa parte das empresas que usam maquinário importado têm que investir em treinamento próprio para começar a produção. Ou seja, mesmo que tenhamos uma Reforma Tributária que nos permita abrir a economia, se não houver melhora no nível educacional, não conseguiremos dar o salto que os coreanos deram.

Voltando às comparações, a Coreia do Sul está na 2ª posição no PISA<sup>6</sup> de 2018, enquanto o Brasil está na 66ª, em um total de 79 países. Então a solução é aumentar ainda mais os gastos com educação? Paradoxalmente a resposta é: não. A resposta correta seria: gastar melhor. Os coreanos gastam 4,7% do PIB em educação, enquanto nós, brasileiros, 6,0%. Então, claramente o problema não é quantidade, mas sim qualidade. Mais uma vez, os números nos ajudam. A Coreia do Sul gasta três vezes mais com um aluno do que o Brasil, além de pagar duas vezes mais para os professores. Portanto, a questão aqui não é despejar mais recursos no orçamento do Ministério da Educação, mas sentar e racionalizar os gastos. O que nos lembra a frase: “se você acha que a educação é cara, experimente a ignorância”<sup>7</sup>. A ignorância já experimentamos; que tal testar a educação?

<sup>5</sup> Pior que o Brasil, há apenas República do Congo, Bolívia, República Centro-Africana, Chade, Venezuela e Somália.

<sup>6</sup> Programme for International Student Assessment, um programa da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) que mede, ao redor do mundo, as aptidões de estudantes de 15 anos em leitura, matemática e ciências.

<sup>7</sup> Frase atribuída ora a Benjamim Franklin, ora a Derek Bok.

Tudo que foi dito anteriormente não é capaz de alavancar uma economia se não houver segurança jurídica. Nesse ponto até que não estamos tão ruins, pelo menos em comparação com nossas outras colocações. Estamos em 61º no critério de proteção de acionistas minoritários e em 58º no que se refere a respeito aos contratos. Entretanto, as últimas notícias nesse campo dão a sensação de que queremos normalizar o nosso ranking “por baixo”, com o governo tentando reverter a privatização da Eletrobras e o marco do saneamento básico, enquanto a Justiça concede recuperação judicial à Light, do Rio de Janeiro, uma concessionária de energia, tipo de empresa que não poderia fazê-lo.

No excelente livro *Por que as nações fracassam: as origens da prosperidade e da pobreza*, os professores Daron Acemoglu e James A. Robinson concluem que o que faz a diferença não é o tipo de colonização, a posição geográfica ou mesmo a incidência de doenças, mas a existência de instituições inclusivas. Nesse rol podemos colocar todas as questões levantadas neste OCM: um sistema tributário justo, um nível educacional elevado e democrático e um sistema judicial imparcial e que defenda os direitos de propriedade. Fora disso, todo o resto são políticas voluntaristas com resultados, duvidosos, de curto prazo.

## Frase da Semana

*“Subdesenvolvimento não se improvisa, é obra de séculos.”*

Nelson Rodrigues

G5 Partners	2022	2023	2024
IPCA (%)	5,79	6,00	3,80
SELIC F.P (%)	13,75	12,50	9,75
Câmbio	5,28	5,20	5,40
PIB	2,90	2,30	2,00