O Caso Ford: um desagravo a Olívio Dutra

Por Marco Weissheimer, no Sul 21

Ainda cabe recurso, é certo, mas a decisão da juíza Lilian Cristiane Siman, da 5ª Vara da Fazenda Pública do Foro Central de Porto Alegre, condenando a Ford a ressarcir o Rio Grande do Sul em mais de R$ 160 milhões por ter recebido recursos públicos e desistido de instalar uma filial em Guaíba, repercute intensamente desde terça-feira à noite nas redes sociais, tomando a forma, entre outras coisas, de um desagravo ao ex-governador Olívio Dutra (PT). Como se sabe, o governo Olívio Dutra comeu o pão que o diabo amassou por ter ousado questionar os termos do contrato firmado pelo governo Antônio Britto (PMDB) com a montadora.

A Ford acabou trocando o Rio Grande do Sul pela Bahia em um processo que envolveu, entre outras decisões, a edição de uma Medida Provisória pelo governo Fernando Henrique Cardoso estabelecendo vantagens muito maiores para a empresa se instalar em Camaçari. Na época e nos anos seguintes, Olívio Dutra qualificou o episódio como um desrespeito ao pacto federativo. “Uma unidade da Federação, com um governo eleito, com um programa, buscou sentar com uma empresa do porte da Ford para tentar renegociar um acordo com um custo menor para o Estado. A União se atravessou no caminho, se sobrepondo a essa negociação, possibilitando que a Ford saísse da mesa”, disse o ex-chefe do Executivo gaúcho em uma entrevista concedida à Carta Maior em 2006.

“O acordo era uma insanidade”

“Quando assumimos o governo”, relatou ainda Olívio, “vimos que a Ford não estava sequer cumprindo o acordo que havia feito com o governo anterior”. Havia um acordo de 30 cláusulas, sendo que 29 eram de responsabilidade do Estado e uma era da responsabilidade da Ford. “Pois nem esse acordo a empresa estava cumprindo. Era um acordo que estava fora da realidade do Rio Grande então, que não tinha dinheiro para pagar os seus funcionários e tinha que repassar uma soma volumosa para aquela multinacional poderosa. A Ford tinha na época um faturamento de 382 bilhões de reais. O PIB do Rio Grande na época era de 92 bilhões de reais. A arrecadação do Rio Grande na época era de 8,5 bilhões de reais. Como é que um Estado que tem essa estrutura de carência pode estar repassando recursos volumosos para a Ford, que tem esse faturamento de 382 bilhões. Era uma insanidade”, definiu o ex-governador.

O governo gaúcho iniciou então uma negociação direta com a Ford. “Estávamos em plena negociação com a empresa quando se atravessou o governo federal de então, instigado por parlamentares e bancadas aqui do Rio Grande e da Câmara Federal, para impedir que nós prosseguíssemos com a negociação, que estava andando”, relata Olívio.

Mas o estrago político estava feito. O ex-secretário de Desenvolvimento, Zeca Moraes, já falecido, foi outro a ser crucificado em praça pública por discursos raivosos no parlamento e na mídia, que repetiam incansavelmente críticas e xingamento aos “inimigos do progresso”. Os veículos da RBS, em especial, passaram anos a fio, construindo uma narrativa que transformava a empresa e o desenvolvimento do Rio Grande do Sul em vítima de um “governo sectário e estreito”. O governo Olívio havia “mandado a Ford embora”. Era isso que importava. E a expressão virou bordão de muitas e muitas campanhas eleitorais.

A operação para levar a Ford para a Bahia

A operação para levar a Ford para a Bahia foi pesada. Somente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a empresa recebeu R$ 691 milhões. O empresário Antônio Ermírio de Moraes disse, em julho de 1999, que “não teria coragem de pedir tantos incentivos porque seria imoral da minha parte”. “A Ford é uma empresa suficientemente rica e não precisa do dinheiro do contribuinte brasileiro para montar fábricas. Não tenho nada contra. A Ford é bem-vinda, mas que traga o seu dinheirinho”, acrescentou, na época, o empresário.

No dia 29 de junho de 1999, o plenário da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei de conversão a MP 1740, prorrogando, ate 31 de dezembro daquele ano, incentivos fiscais para a instalação de montadoras no país. A decisão beneficiou diretamente a Ford, que decidiu levar para a Bahia a montadora que seria instalada inicialmente no Rio Grande do Sul. A Medida Provisória, que estava na 32ª edição, previa apenas a prorrogação de incentivos fiscais para o Nordeste e a Amazônia. Porém, o projeto de lei de conversão apresentado pelo deputado federal Jose Carlos Aleluia (PFL/BA), incluiu a extensão dos benefícios a montadoras, que haviam expirado em maio de 1997.

Conforme reportagem publicada no jornal O Globo (10/07/1999), o Palácio do Planalto teve influência direta na decisão da Ford ir para a Bahia. O texto da Medida Provisória 1.740/32, que concedeu incentivos para a instalação da montadora, foi escrito no Gabinete da Casa Civil do Palácio do Planalto, depois de negociações que envolveram o então ministro Clóvis Carvalho, técnicos da área econômica, o então secretário da Indústria e Comércio da Bahia, Benito Gama, e os deputados baianos José Carlos Aleluia (PFL) e Manoel Castro (PFL). A reunião ocorreu no dia 29 de junho de 1999, mesmo dia da aprovação da MP.

“É uma aberração”, protestou Mário Covas

O PT e os demais partidos de oposição ao governo Fernando Henrique Cardoso votaram contra o projeto por entender que ele constituía destinação indevida de recursos públicos para o setor privado. O então governador paulista Mario Covas (PSDB) considerou uma “aberração” a concessão de benefícios para a instalação da fabrica da Ford na Bahia. Em entrevista ao jornal Estado de São Paulo (10/07/1999), Covas disse que “com a instalação, a Bahia produziria automóveis com um custo muito mais barato do que em outros Estados”. “A concessão pode acabar prejudicando todo o pais, alem de ser ruim também para os outros Estados: seria uma concorrência predatória absolutamente descabida”, acrescentou Covas.

O Estadão, em um editorial intitulado “Bom para a Bahia, ruim para o Brasil” (03/07/2000), também criticou a alteração do regime automotivo que possibilitou a ida da empresa para a Bahia. O prazo estava esgotado desde 31 de maio de 1997 e o governo federal tinha se comprometido com o Mercosul e a Organização Mundial do Comércio (OMC) a não reabri-lo.

O editorial aponta os incentivos que seriam concedidos à montadora caso a alteração do regime automotivo fosse aprovada, como de fato foi: isenção do imposto de importação para máquinas e equipamentos, redução de 90% para matérias-primas, peças e componentes e redução de até 50% para importação de veículos;

isenção do IPI na compra de máquinas e equipamentos e redução de 45% na compra de matérias-primas; isenção do adicional de frete da Marinha Mercante; isenção do IOF nas operações de câmbio para importação; e isenção do imposto de renda sobre o lucro do empreendimento. Os benefícios oferecidos pelo governo da Bahia eram bem menores, envolvendo isenções de ICMS e empréstimos diretos e indiretos. Diante desse quadro, o editorial do Estadão concluiu: “Se o projeto não for vetado, os empregos e as receitas ficarão na Bahia, mas a conta irá para todos os brasileiros”.

Tudo isso foi noticiado muito discretamente na época aqui no Rio Grande do Sul, ou simplesmente omitido. Mesmo que a decisão final ainda vá levar alguns anos, a sentença dessa semana serve ao menos para lembrar de um governo que ousou questionar a voracidade de uma grande empresa multinacional sobre os recursos públicos do Estado.

Compartilhe nas redes: