

PROJETO FORD AMAZON: uma análise dos impactos na economia baiana.

Denilson Lima Santos *
Noélio Dantaslé Spinola * *

Resumo

O artigo tem como objetivo analisar o quanto o Projeto Ford Amazon, que instalou o Complexo Industrial Ford Nordeste na Bahia, contribuiu para o desenvolvimento do Estado. Este projeto muito ambicioso acentuou o grande debate acerca do preço que os Municípios, os Estados e a União devem pagar em forma de uma grande renúncia fiscal para atrair empresas do setor automotivo. O estudo pretende mostrar, ainda, se apesar de todos os incentivos fiscais, financiamentos e investimentos em infra-estrutura para favorecer o Projeto Amazon se foi capaz de criar na Bahia o tão proclamado Eldorado do emprego que os defensores desse alto empreendimento juramentaram que seria criado.

Palavras-Chave: Complexo Automotivo; Renúncia Fiscal; Incentivos Fiscais; Regime Automotivo, Economia Regional. Economia Baiana.

Introdução

O Estado da Bahia é hoje, um destaque no que diz respeito ao PIB industrial acumulando um crescimento de 12,3% nos dois primeiros trimestres de 2005, segundo a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI, 2005) sendo esse crescimento maior que o do Brasil. Este desempenho é resultado do desenvolvimento industrial pelo qual passou o estado a partir da década de 60, quando efetivamente o processo começou, sofrendo um período de baixas taxas nos anos 80 em função da grave crise que afetou a economia brasileira naquela década (ALCOFORADO, 2001, p. 236) voltando a recuperar-se a partir da década de 90 depois de uma série de programas de desenvolvimento e atração de empresas.

* Denilson Lima é estudante do 4º período do Curso de Ciências Econômicas da Universidade Salvador – UNIFACS e Bolsista de Iniciação Científica da Fapesb. O autor agradece ao professor Noélio Spinola pela proveitosa orientação.

** Doutor em Geografia pela Universidade de Barcelona e Professor do Curso de Ciências Econômicas da Universidade Salvador – UNIFACS.

A industrialização na Bahia ocorreu inicialmente, em função de uma política do Governo Federal para complementar a matriz produtiva que já existia no país e que, portanto, colocava o estado nordestino como produtor de bens intermediários para suporte da região Sudeste (ALCOFORADO, 2003).

A construção da hidroelétrica de Paulo Afonso e o subsequente processo de eletrificação regional associado à descoberta de petróleo no estado com a criação da refinaria Landolfo Alves – Mataripe (RLAM), na década de 1950, constituíram os marcos do crescimento da economia baiana na segunda metade do século XX. Já na década de 1960 foi criado o complexo mineiro-metalúrgico de Candeias, seguido pela implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA) e do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) no início da década de 1970, sendo que os dois últimos se concentraram na produção de intermediários do setor de química/petroquímica e de minerais não-metálicos (ALCOFORADO, 2003). Cabe ressaltar que a concretização do Pólo Petroquímico de Camaçari não se efetivou de maneira integral, pelo fracasso dos esforços que objetivavam a criação de empresas de 3ª. e 4ª. Geração, representadas pelas indústrias de transformação, produtoras de bens finais geradoras de maior número de empregos (SPINOLA, 2001 apud ALCOFORADO, 2003, p. 230).

No começo da década de 1960 a Bahia ingressou no ramo de materiais de transporte e de metal-mecânica, com a realização de investimentos nesses setores, especificamente nas áreas de carrocerias, chassis e componentes para a indústria do petróleo, inclusive plataformas marítimas. A presença da Bahia no segmento automobilístico surgiu com as empresas Magirus Deutz, Incabasa, FNV, Cummins e Engex e no metal-mecânico, entre outras, pela Equipetrol e Forjas Nordeste todas estimuladas pela SUDENE¹ quando da formação do CIA. A reunião dessas empresas com as do ramo metal-mecânico despertou a primeira esperança de produção automotiva mediante a construção de veículos pesados (fora de estrada). Porém, um conjunto de fatores contribuiu para o posterior retrocesso desses segmentos. Primeiro, a ausência de um mercado local desenvolvido; segundo a redução das atividades de exploração de petróleo na Bahia e a preferência da Petrobrás pela aquisição de componentes mecânicos no exterior e, por fim, a recessão que acometeu a economia

¹ Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – órgão do Governo Federal encarregado de promover ações de fomento para o desenvolvimento na Região Nordeste extinta no ano 2000 pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso.

brasileira nas décadas de 1980 e 1990, restringindo os investimentos o que levou as unidades produtivas a encerrarem suas atividades no estado (PAUPÉRIO, 1999).

Ainda segundo Paupério (1999), na década de 1990 o Governo da Bahia encomendou um estudo a United Nations Industrial Development Organization (UNIDO objetivando avaliar a viabilidade de investimentos na área automobilística, mas os resultados não foram satisfatórios dado ao atraso nos relatórios que superou, e muito, o prazo estimado para entrega dos mesmos, com o agravante de que já havia ocorrido mudanças nas regras no setor em virtude da entrada em vigor do Regime Automotivo Brasileiro. Também na década de 1990 o governo baiano se lança em mais uma empreitada na busca da indústria automobilística e tenta atrair para o estado uma empresa do setor. As negociações se dão inicialmente com as montadoras coreanas Hyundai e Ásia Motors (Kia Co.), mas o projeto não se concretizou, argumenta-se, por causa da crise cambial que acometeu os países do Sudeste Asiático no ano de 1997. Porém o governo estadual não desiste e consegue, finalmente, em 1999, fechar um acordo com a Ford, que até então estava programando seus investimentos para o estado do Rio Grande do Sul, e resolve, enfim, após tumultuadas escaramuças políticas, implantar a sua mais moderna fábrica na Bahia.

As vantagens e desvantagens, os custos e compensações econômicas deste vultoso empreendimento, um dos maiores já atraídos por um estado do Nordeste e, também, o mais polêmico de todos, é o que se pretende analisar neste estudo.

O artigo está dividido em cinco partes contando com esta introdução. Na segunda parte aborda-se a questão da guerra fiscal entre os estados da União. Na terceira parte a questão do financiamento oferecido pelo estado da Bahia. Na penúltima parte os efeitos da presença do Complexo Automotivo Ford sobre o emprego, renda e economia baiana e por último as considerações finais.

A Guerra Fiscal entre os estados da União

As modificações que incrementaram o programa de incentivos fiscais para os empreendimentos nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste foram votadas no Congresso Nacional em julho de 1999 após aprovação da Medida Provisória 1.916 que veio a ser transformada na Lei nº 9.826 cujo objetivo era viabilizar os empreendimentos a serem instalados nas respectivas regiões (RIBEIRO, 1999), acelerando assim, a implantação da Ford no Estado da Bahia no ano seguinte.

Após o anúncio da instalação da montadora na Bahia criou-se uma grande polêmica nacional, com destaque para os estados das regiões mais industrializadas do país, ou seja, regiões Sudeste e principalmente no Sul onde a montadora estava com um acordo que definia a sua instalação no Rio Grande do Sul. Essas mudanças nos planos da montadora acirraram ainda mais a “guerra fiscal” entre os estados e, a expressão que definiu o grau de intensidade desta disputa entre o Sul e o Nordeste foi dita pelo então secretário de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Emerson Kapaz ao afirmar que:

“na verdade eles estão querendo o status de ter uma montadora no estado(...) o Nordeste deveria valorizar o turismo, comércio serviços e agroindústria e não se pode trazer uma montadora de veículos para determinada região apenas sob o argumento de que lá não existe indústria automobilística.” (PAUPÉRIO, 1999).

Guerra fiscal, segundo Varsano:

“A guerra fiscal é, como o próprio nome indica, uma situação de conflito na Federação. O ente federado que ganha — quando de fato, existe algum ganho — impõe, na maioria dos casos, uma perda a algum ou a alguns dos demais, posto que a guerra raramente é um jogo de soma positiva. O federalismo, que é uma relação de cooperação entre as unidades de governo, é abalado. Também a Federação — cara aos brasileiros a ponto de a Constituição conter cláusula pétreia que impede sua abolição — perde”.

A decisão de se aplicar esse vultoso investimento no Estado da Bahia está intimamente ligada com alguns fatores, dentre os quais podemos destacar os incentivos fiscais e o baixo custo de mão-de-obra da região e ao fato da Bahia ter oferecido mais que o Rio Grande do Sul na barganha locacional. Para a vinda da Ford os incentivos liberados e previstos no acordo foram: diferimento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS (postergação do pagamento para o ato da venda do produto); financiamento de 75% do restante do ICMS devido durante dez anos com carência de cinco anos para pagamento (RIBEIRO, 1999). Há ainda, por parte do município de Camaçari isenção do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e do Imposto sobre Serviços (ISS) (NAJBERG E PUGA, 2002). Por parte da União houve redução de impostos de até 100% para importação de bens de capital, 90% para insumos e de 50% para veículos, e ainda isenção sobre o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) mais renúncia de 45% de impostos sobre insumos (RIBEIRO, 1999) e isenção ao adicional do frete para renovação da Marinha Mercante (VASCONCELOS, 2001). Um

ponto interessante e que merece destaque nessa questão da guerra fiscal é observado pelo professor Nilton Vasconcelos (2001) em sua tese de doutorado:

“As concessões feitas pelos estados nem sempre são divulgadas ao público (...) A falta de publicidade dos acordos realizados, sob o argumento de preservação das estratégias de negociação, contudo, restringe o conhecimento de quanto os estados estariam investindo nessas operações”. (VASCONCELOS, 2001, p. 105-106).

O estado da Bahia, além dos incentivos fiscais ofereceu outras vantagens substanciais a Ford em termos de infra-estrutura física, tais como terreno, sistema viário, porto especial etc.

É sensível a dificuldade de acesso às informações acerca dos empreendimentos automotivos no Brasil, principalmente, depois da entrada em vigor do Regime Automotivo Brasileiro. Mesmo a simples tentativa de conseguir dados para pesquisa é cerceada por toda espécie de subterfúgios e respostas evasivas numa aparente tentativa de subtrair o que de fato há por dentro de todo o conjunto que alicerça a guerra fiscal. Rodrigues-Poze e Arbix (1999), apud Vasconcelos diz:

“O problema central é que não há evidências práticas de que a participação na guerra fiscal trará os benefícios apresentados nos documentos e nas justificativas dos governos estaduais envolvidos nesse processo. Pelo contrário, há indicações nos acordos que contradizem as previsões sobre os efeitos multiplicadores das novas plantas automotivas”.

[...] Os estados que disputam para atrair as montadoras estão, de fato, financiando grande parte das instalações e do próprio funcionamento das novas plantas. E isso após os fabricantes terem escolhido o Brasil como local adequado para os seus investimentos.

[...] A única razão efetiva para o engajamento na guerra fiscal se vincula aos dividendos a serem colhidos pelos governantes. A busca desses retornos políticos está ligada à visão – profundamente enraizada – de que a atração de grandes empresas é panacéia para o desenvolvimento econômico.

[...] A guerra de ofertas no setor automobilístico brasileiro é um salto no escuro.”(RODRIGUES-POZE E ARBIX, 1999 apud VASCONCELOS, 2003, p. 109)”.

Isto leva ao questionamento da transparência do processo de implantação das novas unidades e complexos automotivos nos diversos estados da federação ao custo de uma estonteante renúncia fiscal. As transferências de recursos públicos para a iniciativa privada nestes casos são extremamente elevadas com o chamado Regime Automotivo Especial. Comin (1998 apud VASCONCELOS, 2003, p. 109) afirma que “a renúncia fiscal evoluiu de 1% do PIB, 1993/1994 para 1,8% em 1998”.

No segundo semestre de 1996 houve um agravamento da guerra fiscal sob o argumento, por parte dos estados, de atrair investimentos que segundo Paupério (1999), era uma tentativa dos governadores de fazer frente à ameaça de desemprego e à necessidade de aumentar a arrecadação depositando as esperanças no setor automotivo para evitar ou reverter tal quadro. Ainda segundo Paupério (1999), o exemplo desse agravamento foi à entrada dos estados do Rio de Janeiro com a fábrica das Volkswagen e da Peugeot e do Rio Grande do Sul com a fábrica da General Motors na cidade de Gravataí. Paupério (1999) destaca principalmente, o estado do Paraná, que anunciou a instalação de três fábricas, as da Renault, BMW/Chrysler e Volkswagen/Audi na Grande de Curitiba, isso claro, sob promessas de muitos incentivos.

Na época foi debatida amplamente a investida de estados na briga, oferecendo elevadíssimos incentivos fiscais às montadoras, caso do Rio Grande do Sul, quando recursos da ordem de R\$ 253 milhões de reais foram depositados pelo governo gaúcho em uma conta corrente da montadora General Motors de um valor total estimado em R\$ 335 milhões, tudo em torno do interesse de implantar a fábrica em Gravataí. Situação semelhante se deu com o Paraná que apresentou proposta de empréstimo da ordem de R\$ 1,5 bilhões sem juros durante dez anos à francesa Peugeot.

Alban (2001 apud VASCONCELOS, 2003, p. 110) confere importância secundária aos incentivos fiscais desconsiderando-os como fator preponderante para a decisão das montadoras de se instalar nesse ou naquele estado da federação. Sob a sua ótica, por exemplo, o que levou a desistência da Ford de se instalar no Rio Grande do Sul foi o fato do governo daquele estado ter descumprido os termos do contrato que havia sido estabelecido anteriormente. Afirma ainda que o interesse da montadora de sediar o seu empreendimento no Extremo Sul era em função do promissor crescimento do Mercosul, mas devido aos inúmeros contratempos pelos quais passou a união aduaneira o foco das exportações deveria se voltar para o Norte, ou seja, México, Estados Unidos e Europa. Partindo desse raciocínio o empreendimento no Nordeste favoreceria esse novo alvo empresarial. Nesta análise, a renúncia fiscal era necessariamente um catalisador e não o elemento determinante do processo.

A Questão do Financiamento

A abordagem até aqui, foi feita de maneira a visualizar de forma abrangente os custos da guerra fiscal, principalmente, para os estados e para a União, porém é

importante descrever com toda minúcia possível o que coube ao Governo da Bahia, maior articulador e principal interessado na empreitada de trazer a Ford para o estado. Cabe também ressaltar o teor político que, embora fosse negado pelo governo estadual baiano, se fazia demonstrar pelo modo como procederam às negociações, tanto que, Vasconcelos (2001), dá especial destaque para a edição da MP 1.916 /99 que tratava dos incentivos fiscais para o desenvolvimento regional depois da tentativa frustrada da bancada baiana no Congresso Nacional de ressuscitar o Regime Automotivo Especial cujo prazo de habilitação foi encerrado em 1999. A ampliação do prazo de adesão que chegou a ser aprovada no Congresso Nacional, não foi sancionada pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso em virtude dos compromissos internacionais assumidos na fase de negociações do Regime Automotivo no Mercosul, com outros países interessados e também por protestos de demais países junto a OMC. Mas a MP, informa Vasconcelos (2001), atendia, principalmente, aos interesses do governo baiano.

A atuação do Governo da Bahia foi definida através da aprovação, na Assembléia Legislativa, da Lei nº. 7.538 de 28 de outubro de 1999, que criou o Proauto (Programa Especial de Incentivo ao Setor Automotivo da Bahia) no qual ficava definido uma série de benefícios cujo intuito era complementar a MP 1.916 e estabelecia:

- financiamento de capital de giro em até 12% do valor do faturamento bruto da empresa, inclusive o importado, durante um período de 15 anos;
- carência de 10 anos e amortizações de 12 anos;
- 98% (noventa e oito por cento) de desconto sobre as primeiras 72 parcelas do empréstimo;
- financiamentos a investimentos fixos e despesas com implantação do projeto, pelo prazo de 15 anos;
- carência de cinco anos e amortizações em 10 anos;
- taxa de juros de 6% a.a. sem atualização monetária;
- capitalização dos juros no período de carência;
- isenção total de ICMS,
- financiamento de despesas com pesquisas e desenvolvimento de produtos.
- a substituição das mesmas condições, em caso de mudanças decorrente de reforma do sistema tributário ou impossibilidade jurídica de adotar o tratamento na referida lei;

- elaborar e executar projetos e serviços de infra-estrutura, complementares aos serviços e às obras pelas quais se responsabilizou em razão de constituição de distritos industriais, mesmo após a transferência do domínio do imóvel para a empresa beneficiada;

Entre as obras de infra-estrutura estão o porto de Aratu e um ramal ferroviário de uso exclusivo da Ford, além da ampliação de estradas, rede de energia elétrica, telefonia, água e esgoto.

Os efeitos da presença do Complexo Automotivo Ford sobre o emprego, e a renda na economia baiana.

Finalmente, após o que foi exposto acerca das vantagens usufruídas pelas montadoras em função da gigantesca guerra fiscal, chegou o momento de destacar as supostas “vantagens” que o Estado da Bahia, e a sua respectiva população tende a usufruir com este empreendimento. Antes, porém, se faz necessário expor de maneira sucinta como está organizado o Complexo Ford.

O Complexo Ford na Bahia é composto por um condomínio industrial onde está estabelecida uma hierarquia dos fornecedores da empresa e que estão classificados em 4 níveis. Essas empresas estão assim distribuídas:

- no primeiro nível (*First Tier* ou Fornecedores de Primeira Linha) ficam os chamados “sistemistas”, que são os responsáveis pela entrega de sistemas de peças completos às montadoras (modularização).
- no segundo nível (*Second Tier*) encontram-se os produtores de peças e componentes que fornecem aos sistemistas;
- nos terceiro e quarto níveis localizam-se os fabricantes de peças isoladas, mais simples que as demais, e os produtores de matérias-primas.

Segundo Ribeiro (1999), o empreendimento da montadora Ford chegava num momento propício e deveria reduzir bastante o desemprego² que na época já era bastante expressivo na Região Metropolitana de Salvador (RMS). Quando da implantação do Projeto Ford Amazon o governo estadual anunciava a geração de 5.000 empregos diretos e 50.000 empregos indiretos devido ao efeito multiplicador do

² Vale frisar que quatro anos após o início do funcionamento da Ford, Salvador permaneceu como a capital nacional do desemprego.

investimento nos mais diversos setores da economia baiana³. O impacto seria sentido de imediato na indústria de transformação, metal-mecânica, construção civil (isso em função da construção do complexo), no setor de transporte, moradia e do mercado local como um todo uma vez que se tratava de uma indústria que produziria bens finais. Em função deste complexo se investiria em uma grande infra-estrutura de comércio e escoamento da produção e, pelo fato de ser um empreendimento localizado na RMS, teria um efeito extremamente positivo no que diz respeito à geração de empregos na região.

No final de 2005 foi realizada uma pesquisa direta pelo autor junto a Ford com intuito de verificar a situação da geração de emprego, renda, importação e exportação, outros fatores diversos e seus efeitos na economia baiana.

Em relação à geração de empregos foram feitas duas perguntas. Primeiro quantos empregos diretos a Ford gera atualmente e a resposta foi que o Complexo Ford tem 8.500 empregados diretos. Segundo, quando perguntado se a montadora acreditava que o empreendimento iria gerar 50 mil empregos indiretos foi respondido que somente o Complexo Ford tem, como já foi citado, 8.500 empregados diretos e que há outros dois mil que são gerados no complexo em empresas que prestam serviço. Informa ainda, que não foram feitas pesquisas para aferir a geração de empregos indiretos, mas há estudos sérios que estimam a geração de 10 empregos indiretos para cada um emprego direto na indústria automotiva. Foi destacado também que a previsão de cinco mil empregos diretos para o empreendimento deveria ocorrer por volta de 2007, mas que a meta foi atingida e também ultrapassada desde 2003. Cabe ressaltar aqui que esses 10 empregos indiretos não são, necessariamente, gerados no estado da Bahia, podendo ser em qualquer outro local, inclusive fora do país⁴. Quanto aos planos de expansão da Ford nos próximos cinco anos, outro ponto abordado, a Ford comunica que não divulga os seus investimentos futuros. Vale observar que neste caso de “planos futuros” é normal

³ Parte da receita das empresas se transforma, através do pagamento de salários ou do recebimento de dividendos, em renda dos trabalhadores ou dos empresários. Ambos gastarão parcela de sua renda adquirindo bens e serviços diversos, segundo seu perfil de consumo, estimulando a produção de outros setores e realimentando o processo de geração de emprego. Por exemplo, alguns trabalhadores, ao receberem seus salários, gastarão uma parte de sua renda comprando roupas e consumindo serviços diversos, como ir ao restaurante, o que estimulará a economia local e os empregos na região. Em geral, esse processo estimula o surgimento de um conjunto de micro empreendedores, com impacto no emprego formal e informal. (NAJBERG E PUGA, 2003).

⁴ O multiplicador ocorre no espaço econômico que difere substancialmente do espaço físico.

no setor industrial ou em qualquer outro segmento onde se trabalha com alta tecnologia, a preservação das perspectivas de investimentos ou qualquer outro negócio de uma empresa, não se podendo deixar de considerar que o setor automotivo é extremamente competitivo e adensado em tecnologia exigindo muita cautela na liberação de informações.

No que tange ao investimento total da Ford na Bahia em dólares foi declarado que a empresa investiu US\$ 1,2 bilhão mais US\$ 700 milhões dos sistemistas totalizando US\$ 1,9 bilhão. A participação das empresas do 2º, 3º e 4º níveis que compõem o Complexo não foi informada. Também em relação à produção de veículos da empresa, ao percentual de peças e componentes produzidos na Bahia e do percentual exportado foi informado que são produzidos 912 veículos por dia. Um carro a cada 80 segundos, 250 mil unidades por ano (cumprindo a meta de produção para 2005); que a Ford adquire 76% de seus componentes no estado da Bahia (isso quer dizer que a aquisição é feita no estado, mas não significa, necessariamente, que o componente foi produzido em território baiano) e que são exportados 40% de toda a produção. Foi informado ainda que a participação de mercado da Ford na Bahia é de 20%, no Nordeste 15%, e no Brasil 12,6% revelando uma presença limitada diante de toda expectativa e investimento no Projeto Amazon.

É, contudo, impossível negar que a vinda da Ford trouxe uma enorme quantidade de empresas para o estado. As informações obtidas referem-se somente as sistemistas (chamadas empresas de primeira linha), coisa em torno de 25 sendo que as citadas foram ABB – Arvin – Autometal – Benteler – Colauto – Cooper-Standard – Dopec – Dupont Coatings – Exel – Faurecia – Ferrolene – Intertrim – Kautex – Lear – Mapri – Textron – MSX – Pelzer – Pilkington – Pirelli – Premier – SaarGummi – Sodecia – Valeo – Visteon – Yazaki. Porém, estudos já provaram que as empresas de 2ª, 3ª e 4ª linhas somadas as sistemistas perfazem um total de 36 empresas (SILVA E OLIVEIRA-FILHO, 2005, p. 214). Sobre quais os insumos que necessariamente são adquiridos fora do estado da Bahia e porque têm que ser importados a companhia respondeu que são o aço (por não existir fornecedor na Bahia), motores (pois a fábrica de motores da Ford fica em Taubaté e fornece para todas as suas plantas); pneus (a produção da Bahia não é suficiente) entre outros que não foram especificados. Foi dito ainda que os principais insumos utilizados pela Ford têm origens em São Paulo e Minas Gerais. Uma pergunta de suma importância para aferir um efeito multiplicador na economia do estado da Bahia foi sobre quais insumos que, embora sejam produzidos

fora do estado, poderiam ser produzidos na base local, ou seja, na Bahia. A companhia respondeu que são as peças estampadas pequenas, partes plásticas pequenas e fixadores e etc. O porquê de não produzirem tais insumos em base local é que a indústria automotiva exige produção em larga escala para obter custos competitivos. Apesar da produção de 250 mil unidades parece que há empresas que não viram, ainda, compensações em se instalar na Bahia, e isso é comprovado num estudo feito pela DESENBAHIA sobre o grupo de empresas que podem instalar-se no estado e estão aguardando a definição da capacidade efetiva da planta da Ford para subsidiar a decisão de investimento (CAVALCANTE et alii 2002).

A última pergunta também muito importante em virtude de procurar sondar o grau de preparação da mão-de-obra no estado para trabalhar num empreendimento como o da Ford Amazon – foi sobre fragilidade das estruturas econômicas, sociais e tecnológicas. Da deficiência do sistema logístico, da desqualificação da mão-de-obra e de como a Ford enfrentou tamanhas dificuldades para estabelecer seu pleno funcionamento. Foi respondido que todas essas dificuldades foram objeto de planejamento e estudo e foram superadas, haja vista, o sucesso do empreendimento atingido muito antes do tempo previsto.

Considerações Finais

O Projeto Ford Amazon é um grande empreendimento para o Estado da Bahia e quase ninguém discute tal afirmação. A sua presença e de todo o seu “séqüito” por assim dizer das demais empresas que compõem o Complexo, é uma significativa contribuição para o parque industrial do estado da Bahia, cujo desenvolvimento inicial foi baseado na criação de um suporte produtor de bens intermediários para outras regiões mais desenvolvidas, e que agora vê despontar a produção de bens de consumo duráveis, o grande sonho dos planejadores locais. Assim, a presença da Ford marca significativamente o início da diversificação do parque Industrial no estado que até agora teve como estrelas maiores os setores de bens intermediários de primeira e segunda geração da química e petroquímica.

Não se pode negar que pela amplitude deste projeto muitas oportunidades de investimentos em outras áreas surgirão agora e mais adiante para o estado da Bahia, não só no município de Camaçari, Salvador e outros da RMS, mas também em outras

localidades do estado, como é o exemplo de Feira de Santana, que já sentiu os reflexos do efeito multiplicador na fábrica da Pirelli⁴ sediada em seus limites e que teve que aumentar a produção e em consequência a contratação de mão-de-obra.

Contudo, o grande questionamento acerca deste mega projeto reside no tamanho da renúncia fiscal ocorrida, o que afeta a economia dos municípios⁵ e do estado caracterizando um privilégio que chega às vias do absurdo. É inadmissível num país como o Brasil, tamanho comprometimento de recursos públicos com o setor automotivo uma vez que estes recursos poderiam ser investidos em setores onde a presença do estado nas suas três esferas de governo é tão indispensável quanto na economia como é o caso da educação, da saúde e da segurança pública, entre outros.

Setores que também geram muitos empregos como o turismo, por exemplo, recebem menos atenção e investimentos. Questiona-se porque não investir tão pesado nas micros, pequenas e médias empresas que comprovadamente são as maiores empregadoras em qualquer país do mundo e que não têm que importar na maioria das vezes mão-de-obra de outros estados⁶ e até de outros países do mundo fazendo com que toda a renda gerada permaneça em território baiano.

E ainda cabe uma questão que apesar de parecer remota é bastante real. Quem pode garantir, com certeza, que depois dos longos anos de “papuricos” e cessados os incentivos fiscais a Ford permanecerá em território baiano? Por que ela não procuraria outra fonte de incentivos? Quem saberá?

Resta somente a expectativa de que o Projeto Ford Amazon – que num primeiro momento se traduz em custos penosos e astronômicos – possa representar, num segundo ato, uma nova era para o desenvolvimento econômico regional como um todo e atestar a maturidade do setor industrial do estado, preparando a Bahia para assumir um papel ainda mais importante na participação do desenvolvimento do Nordeste e do Brasil.

REFERÊNCIAS

ALCOFORADO, Fernando. Os Condicionantes do Desenvolvimento do Estado da Bahia. Tese apresentada como exigência para obtenção do grau de Doutor em Planificación Territorial y Desarrollo Regional da Universidade de Barcelona Salvador – 2003.

⁵ Os pequenos e médios municípios são os mais prejudicados com a redução do FPM (Fundo de Participação dos Municípios), sua principal fonte de receita.

⁶ Sabe-se que boa parte dos empregos gerados pela Ford na Bahia, notadamente a mão-de-obra qualificada, é procedente da região sudeste, em detrimento dos técnicos locais.

DESENBAHIA. Fornecedores da Ford: Uma Avaliação Preliminar das Oportunidades de Investimento na Bahia.

Disponível em <www.desenbahia.ba.gov.br> Capturado em 29/09/2005.

FERREIRA JR. Estratégia Competitiva e Impacto Local: a Indústria Automobilística na Bahia. NEXOS ECONÔMICOS. CME - UFBA. Salvador nº 1 – outubro de 2000.

NAJBERG, S. & PUGA, F. P. (2003). Condomínio Industrial: O caso do Complexo Ford Nordeste. Revista do BNDES, 2003.

PAUPÉRIO, Alexandre Tocchetto. Impacto da Produção Automotiva no Desenvolvimento da Bahia. RDE – Revista de Desenvolvimento Econômico. Salvador nº 2 – Junho de 1999.

REVISTA DESENBAHIA. Indústria Baiana e Comércio Exterior. Salvador vol. 2, nº 3 – setembro de 2005.

RIBEIRO, Sônia Pereira. Implantação da Montadora Ford na Bahia: Expectativas e Controvérsias. CONJUNTURA & PLANEJAMENTO. SEI/SEPLATEC. Salvador nº 66 – agosto de 1999.

SILVA, J. C. D. e OLIVEIRA-FILHO, J. D. Estimativas dos Efeitos na Produção, no Emprego, na Renda e na Exportação da Indústria Baiana, pelo Nível da Capacidade Máxima de Produção do Complexo Industrial Ford Nordeste: Uma Abordagem Insumo-Produto. Economia. Brasília (DF) nº 1 – Julho de 2005.

VARSANO, Ricardo. A Guerra Fiscal do ICMS: Quem Ganha e Quem Perde. PLANEJAMENTO E POLÍTICAS PÚBLICAS nº 15 – junho de 1997.

Disponível em <www.ipea.gov.br/pub/td/td0500.pdf> Capturado em 10/11/2005.

VASCONCELOS, Nilton. Políticas Públicas e Emprego na Indústria Automotiva Brasileira. Tese apresentada ao Curso de Doutorado da Escola de Administração da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Administração. Salvador – 2001.