

O caso Ford



Por **JORGE LUIZ SOUTO MAIOR***

A hora de prestar contas

Estamos em momento grave de ataque ao conhecimento e à razão alimentado pelo discurso da estupidez, que se perfaz por meio de vociferações (que não são falas ou expressão de ideias, mas a emissão de um grito marcado pelo ódio, “cujo fundamento é a recusa da possibilidade do diálogo, impedindo escutar aquele a quem se dirigem as palavras”, conforme explica Mauro Mendes Dias^[1]) e que se vale também de bravatas e da difusão massificadora de “fake News” nas redes sociais, o que, inclusive, tem gerado uma grande reação de setores dominantes e da grande mídia, em defesa da racionalidade, da ciência e da democracia, notadamente nos aspectos ligados ao enfrentamento da pandemia.

No entanto, como tenho insistido, quando se trata das relações de trabalho, a produção massificada de “fake news” e a multiplicação de visões “terraplanistas” vêm, exatamente, daqueles que se intitulam arautos da ciência e da democracia.

Aliás, já passou muito da hora dos veículos da grande mídia admitirem que a “reforma” trabalhista no Brasil foi baseada em notícias falsas e de reconhecer o seu torpe papel neste processo de desinformação do país.

Vejamos, por exemplo, o fato relacionado ao anúncio, feito em 11 de janeiro deste ano, do fechamento das fábricas da Ford no Brasil.

A grande imprensa e seus “comentadores” (com raras exceções) se adiantaram para sair em defesa da Ford e atacar o Brasil, ou, mais propriamente, o tal “custo Brasil” e, de rebarba, o governo federal.

Antes, em 2016, diziam que se não fosse realizada a “reforma” modernizadora dos direitos trabalhistas as empresas iriam embora do país, pois não aguentavam mais suportar o custo da mão de obra. A “reforma”, inclusive, levaria o país ao estágio avançado do capitalismo mundial, com ambiente favorável aos negócios e, por consequência, a geração de mais de 2.000 milhões de empregos.

Em aliança com a desconsideração dos preceitos democráticos constitucionalmente estabelecidos, efetivou-se a “reforma”, que, na verdade, foi uma enorme redução de direitos dos(as) trabalhadores(as) para favorecer o aumento das taxas de lucros de grandes empresas (o que, de fato, se concretizou).

Mas, como se sabe, não foram gerados empregos e a economia do país só piorou.

Então, passaram a dizer que o problema eram os direitos previdenciários. Só uma “reforma” previdenciária colocaria o país nos trilhos.

Sobrepondo-se a diversos preceitos constitucionais e desconsiderando-se o histórico de desvios do orçamento da Previdência, fez-se a “reforma”.

Ocorre que, com uma destruição ainda mais contundente das bases do Direito Social, já que essa anedota de “custo Brasil” vem de longe e já deu ensejo à criação de vários institutos jurídicos trabalhistas para facilitar a vida das empresas e reduzir o custo da produção, como, por exemplo, o FGTS no lugar da estabilidade, em 1967, o trabalho temporário, em 1974, a intermediação de mão-de-obra na vigilância, em 1983, a terceirização, em 1994, a cooperativa de trabalho, em 1994, o banco de horas, em 1998, o contrato a tempo parcial, em 1978, o “lay off”, em 2001, a lei do Primeiro Emprego, em 2003, a lei de recuperação judicial, em 2005, o aumento das condições para aquisição de benefícios (MPs 664 e 665), em 2014, além, é claro, das mais recentes, “reforma” trabalhista e MPs 927 e 936 – e são apenas alguns poucos exemplos, o

que se tem, como efeito, facilmente verificável ao longo de todos esses anos, é o reforço de um processo de acumulação de riquezas nas mãos de alguns poucos e o definhamento geral da economia, com rebaixamento do mercado de trabalho, redução do consumo e aumento da miséria e do sofrimento.

Sem um compromisso efetivo com as bases do Estado Social, responsável pela retenção de parcela do mais-valor que se realiza no processo produtivo, com vistas a implementar um projeto mínimo de sociedade baseado na inclusão solidária e na formalização de serviços públicos essenciais à efetividade de Direitos Humanos, as coisas só pioraram, social, humana e economicamente.

Diante dessas inúmeras lições históricas apenas uma visão terraplanista do mundo ou movida por um grotesco cinismo oportunista é capaz de fomentar uma avaliação do fato na qual a Ford aparece como vítima do tal “custo Brasil”, identificado, desta feita, na questão tributária, fingindo não saber que o setor automobilístico foi um dos principais beneficiários da política estatal de isenção fiscal, desde a década de 90.

Conforme expresso no título de Pedro Kutney, em texto publicado em 05/12/11, “Governo é o maior financiador das multinacionais do carro no Brasil”.

Segundo relata Kutney:

“A Ford exigiu um preço alto para ser a primeira montadora a se instalar no Nordeste brasileiro, uma região sem tradição industrial e sem infraestrutura formada para isso no fim da década de 1990. Depois de desistir, em 1999, de fazer sua fábrica em Guaíba (RS) — justamente por falta de acordo com o governo Olívio Dutra (PT), que não quis honrar os incentivos oferecidos pelo governo anterior –, a Ford começou a negociar com a Bahia generosos benefícios para aportar o investimento de US\$ 1,2 bilhão no Estado. Primeiro, com apoio do então senador Antônio Carlos Magalhães (PFL/DEM), ex-governador da Bahia, conseguiu reabrir o regime automotivo por meio da aprovação da Lei 9.826, de agosto de 1999, que deu à empresa prazo de três anos e meio para começar a produzir e usufruir dos benefícios tributários. A lei garantiu desconto de 35% no IPI para os carros montados na região até o fim de 2010. Além disso a Ford ganhou abatimento de 65% do ICMS até 2013 e o BNDES concedeu financiamento de R\$ 1,3 bilhão.

Inicialmente, os incentivos negociados somavam R\$ 700 milhões por ano — mas o então presidente da República, Fernando Henrique Cardoso (PSDB), considerou a cifra exagerada e baixou para R\$ 180 milhões/ano, segundo noticiou a imprensa na época. Mas a Ford não desistiu de abocanhar mais incentivos e, durante 2006, articulou outro plano para ampliar os ganhos. Em 2 de janeiro de 2007 a empresa anunciou a compra da pequena fábrica cearense da Troller, mas não sem que, poucos dias antes, em 28 de dezembro de 2006, o governo tivesse aprovado a Lei 11.434, que no seu Artigo 8º prevê a transferência de incentivos fiscais a compradores das empresas adquiridas.

Assim a Ford herdou da Troller os benefícios da Lei 9.440, de 1997, com corte ainda maior no IPI para toda sua produção no Nordeste, equivalente a duas vezes o valor das contribuições devidas de PIS e Cofins. No fim de 2009, em outra manobra política, com a promessa de investir R\$ 4,5 bilhões em suas operações brasileiras, a Ford conseguiu prorrogar por mais cinco anos os incentivos fiscais que recebe na Bahia, depois de intensas articulações do governador baiano Jaques Wagner (PT) junto ao então presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que aprovou a extensão em escala decrescente. Considerando somente o EcoSport mais barato fabricado em Camaçari, vendido no Brasil por cerca de R\$ 54 mil, a Ford paga perto de R\$ 16 mil em impostos, mas acumula R\$ 15,6 mil em créditos tributários de IPI e ICMS — ou seja, na prática quase não paga impostos pelos carros que produz na Bahia, mas cobra como se não tivesse benefícios, o que aumenta significativamente sua rentabilidade. Como só neste ano a Ford já vendeu perto de 35 mil EcoSport, teria acumulado R\$ 548 milhões em créditos tributários se tivesse vendido só a versão mais barata do modelo.

Em dez anos de operação em Camaçari, completados este ano, a montadora produziu cerca de 2 milhões de veículos na unidade baiana. Com isso, certamente acumulou muito mais créditos tributários do que fez investimentos lá. Isso pode explicar como a empresa vem conseguindo financiar seus investimentos no país com recursos próprios, sem precisar da matriz.

A Ford alega que necessita desse diferencial para compensar as desvantagens competitivas que tem no Nordeste, mas ninguém sabe ao certo qual seria o tamanho exato dessas desvantagens, nem se Camaçari continuaria a ser a unidade mais produtiva do mundo da empresa se não recebesse tantos incentivos. É fato que houve progresso econômico na região, com a geração de 8.000 empregos diretos e 80 mil indiretos, segundo informa a Ford – mas não se sabe quanto isso custou.”^[2]

Acrescenta a reportagem de Bernardo Caram que os incentivos da União a montadoras somaram R\$ 69 bilhões, no período de 2000 a 2021^[3].

E o retorno social e econômico desses benefícios nunca se demonstrou. Em 2014, por exemplo, conforme destaca Washington Luiz Moura Lima, as isenções fiscais para as montadoras foram da ordem de R\$ 12 bilhões, e “mesmo assim elas demitiram 12,4 mil trabalhadores”^[4], sendo que no ano em questão ainda não se estava sob os efeitos econômicos da crise de 2015.

Fato é que, como explica Luiz Nassif, no texto, “As explicações inacreditáveis sobre a saída da Ford”, “o ponto central é a queda da produção, decorrente da queda do mercado interno e das exportações. Em janeiro de 2012, o acumulado de 12 meses de produção batia em 3,4 milhões de veículos. Em outubro de 2013, bateu o recorde de 3,8 milhões. Desde então, foi despencando, teve uma pequena recuperação em 2018, mas longe do desempenho dos anos anteriores e agora desabou para a faixa dos 2 milhões de veículos”^[5].

E esta redução do mercado interno está diretamente relacionada às políticas de destruição do Estado Social e o efeito esperado é exatamente este que agora pode estar se inaugurando com o fechamento das fábricas da Ford no Brasil, a fuga de capitais, deixando apenas os rastros da exploração, a decadência, a miséria, o caos e o sofrimento.

Conforme venho advertindo há décadas, em diversas sentenças tratando do dano social:

“Os Direitos Sociais, portanto, não podem ser reduzidos a uma questão de custo. Não é próprio desse modelo de sociedade vislumbrar meramente saídas imediatistas de diminuição de custo da produção, pois que isso significa quebrar o projeto de sociedade sem pôr outro em seu lugar. É o caos das próprias razões. Afinal, há muito se sabe: a soma da satisfação dos interesses particulares não é capaz de criar um projeto de sociedade.

Em nossa realidade, no entanto, várias têm sido as situações de desrespeito pleno aos direitos trabalhistas e, consequentemente, à pessoa do trabalhador. Pode-se pensar que isso se dá involuntariamente em razão de uma questão de dificuldade econômica, mas não é bem assim. Claro, a dificuldade econômica também existe, mas o que preocupa mais são as atitudes deliberadas de grandes empresas (que não têm problemas econômicos) de descumprir seu papel social (ao mesmo tempo em que se anunciam para o público em geral como ‘socialmente responsáveis’). As terceirizações, subcontratações, falências fraudulentas, táticas de fragilização do empregado (como falta de registro, transformação do trabalhador em pessoa jurídica, dispensas sem pagamento de verbas rescisórias, justas causas fabricadas) têm imposto a milhões de cidadãos brasileiros um enorme sacrifício quanto a seus direitos constitucionalmente consagrados, sendo que tal situação tem, como visto, enorme repercussão no custo social (principalmente no que tange à seguridade social, à saúde e à educação) e no desenvolvimento econômico (diminuição do mercado interno), favorecendo, portanto, apenas às empresas multinacionais, ou seja, as que possuem capital estrangeiro, que produzem para o exterior, atendendo a propósitos monopolistas e com isso levando à falência as pequenas e médias empresas nacionais, e que irão embora quando sentirem que nossa sociedade não deu certo.”^[6]

E estamos aprendendo, com enorme sofrimento, vendo as últimas notícias de Manaus/AM, qual o resultado da destruição dos serviços públicos e do desprezo às políticas públicas^[7].

Reiterar, agora, a prática de desconsideração dos aprendizados históricos e utilizando a notícia da Ford apenas como reforço retórico para a realização da “reforma tributária” e da “reforma administrativa”, para acabar com o que ainda resta das estruturas de Estado e dos serviços públicos, representa eliminar todas as chances que ainda se tem para mudar o rumo dessa história. Mas o tempo para isso é cada vez mais curto. Eliminando mercado interno, destruindo o meio ambiente e aumentando o estágio de barbárie alimentado pela miséria, a ignorância e o desalento, não se melhora o tal “ambiente de negócios” e mesmo o estágio de uma exploração sem limites não é suficiente para manter o capital, aliás, isso não é eficiente para nada, nem mesmo para um processo revolucionário, que requer, essencialmente, consciência e utopias.

É preciso, pois, de uma vez por todas, que nos fortaleçamos como nação, a partir do compromisso constitucionalmente fixado em torno da solidariedade, da erradicação da pobreza, da prevalência dos Direitos Humanos e dos ditames da justiça social.

a terra é redonda

A forma como vamos lidar com o caso Ford será o paradigma desse novo tempo: o tempo de repactuação em torno da relevância do Estado Social. Mas também poderá ser, caso não reagirmos com a dignidade com o tema exige, o tempo do direcionamento acelerado e assumido rumo ao caos social.

Mas não há nessa proposição efetivamente uma possibilidade de escolhas. A saída, evidentemente, é apenas uma e pode se concretizar por meio de assertivas, conforme as que propõe a Associação Americana de Juristas – Rama Brasil^[1]:

“- A Ford não é vítima do Brasil, do governo, ou do dito ‘custo Brasil’;

- durante seus mais de 100 anos de instalação no país, desde 1919, foi extremamente favorecida por inúmeras políticas públicas voltadas ao incentivo da produção;

- foram anos e anos de uma atividade altamente lucrativa, com relação à qual o tal “custo Brasil” nunca constituiu empecilho;

- os lucros, aliás, foram potencializados pelas reiteradas medidas de redução de custo, tanto por meio da retração de direitos trabalhistas, representado, por exemplo, pela repressão estatal ao direito de greve e que se evidenciou, de forma mais direta na extinção da estabilidade no emprego, em 1967, e na “reforma” trabalhista, em 2017, ou pelas reiteradas isenções fiscais promovidas, sobretudo, a partir da década de 90;

- após tantos anos de benefícios, o anúncio abrupto do encerramento das atividades, gerando apreensão e sofrimento a milhares de brasileiros e brasileiras, o que é ainda mais grave em razão da pandemia, representa não apenas uma traição, como também uma enorme violência;

- não cabe, pois, tentar reverter a situação por meio de novas concessões de benefícios fiscais, o que apenas nos conduziria mais próximos do fundo do poço social, econômico e humano;

- antes de partir, no entanto, a Ford deve prestar contas aos trabalhadores e trabalhadoras, os seus “parceiros” que, com seu trabalho assalariado, lhe possibilitaram a extração de lucros, assim como à sociedade brasileira como um todo, conferindo aos primeiros a necessária reparação pelo dano e o sofrimento experimentados (visualizados, inclusive, todas as possíveis lesões de direitos ocorridas no passado recente ou mesmo distante), e, aos segundos, restituindo, para a constituição de um fundo público, toda parcela do orçamento público que lhe fora direcionada;

- no mínimo, levando em conta os pressupostos jurídicos constitucionais da função social da propriedade, há de se entender que todo o seu patrimônio, situado no Brasil não pode ser levado embora, devendo ser revertido aos trabalhadores e trabalhadoras que integraram suas unidades produtivas, para, caso queiram, desenvolvam nelas uma produção em modelo de auto-gestão ou, simplesmente, os leiloem”.

Fato é que o anúncio feito pela Ford de que vai deixar o país não é apenas mais uma notícia, dessas que nos remete ao fim de um ciclo. Trata-se de fato extremamente grave, que deve gerar instigar a produção de soluções que preservem a dignidade e a eficácia das instituições nacionais. Do ponto de vista jurídico, a notícia representa o começo de uma nova história, que ainda haverá de conceber muitos e desafiadores capítulos pela frente.

***Jorge Luiz Souto Maior** é professor de direito trabalhista na Faculdade de Direito da USP. Autor, entre outros livros, de *Dano moral nas relações de emprego* (Estúdio editores).

Notas

[1]. DIAS, Mauro Mendes. *O discurso da estupidez*. São Paulo: Iluminuras, 2020, p. 21.

[2]. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2011/12/05/governo-e-o-maior-financiador-das-multinacionais-do-carro-no-brasil.htm>

[3]. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2021/01/incentivos-da-uniao-a-montadoras-somam-r-69-bilhoes-de-2000-a-2021.shtml>

[4]. LIMA, Washington Luiz Moura. “2015 começa com medidas contra os trabalhadores”. In: http://www.sintrajud.org.br/conteudo/detalhe_artigo.php?cod=15

[5]. <https://jornalggn.com.br/coluna-economica/as-explicacoes-inacreditaveis-sobre-a-saida-da-ford-por-luis-nassif/>

[6]. Vide, p. ex., Processo n. 0001082-13.2012.5.15.0096 RTOrd.

[7]. <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2021/01/14/covid-19-manaus-vive-colapso-com-hospitais-sem-oxigenio-doentes-levados-a-outros-estados-cemiterios-sem-vagas-e-toque-de-recolher.ghtml>

[8]. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CKCrttgMOZk/?igshid=1rq93448qmdn5>

A Terra é Redonda