

Relatório Final da Comissão Especial para Analisar as Consequências e os Resultados,
para o Estado de Minas Gerais e para a Cidade de Juiz de Fora, do Contrato
Firmado entre o Estado e a Mercedes-Benz

Sumário

I - Introdução

II - Objetivos, composição e prazo de funcionamento da Comissão

III - Análise da questão

1. Informações prestadas à Comissão

2. Pontos principais

IV - Conclusões

I - Introdução

As comissões especiais para proceder a estudo sobre determinada matéria de interesse público constituem instrumento de que se valem os parlamentares para a realização de sua missão fiscalizadora.

A Emenda à Constituição Federal nº 19 incluiu a eficiência entre os princípios que devem nortear a administração pública e gerou, como consequência, o direito subjetivo público do cidadão a que a administração atinja bons resultados.

O conceito de eficiência, deve-se ressaltar, não admite uma leitura meramente econômica. A questão é, sobretudo, qualitativa, adquirindo duas dimensões diferentes. A

primeira diz respeito à racionalidade no uso dos meios utilizados pelo administrador público, enquanto que a segunda se prende à satisfatoriedade dos resultados.

O objetivo desta Comissão é analisar as ações do Estado envolvendo a implantação da Mercedes-Benz em Juiz de Fora, principalmente sob a ótica da eficiência, com vistas a um esclarecimento da opinião pública.

II - Objetivos, composição e prazo de funcionamento da Comissão

Em 1996, o Estado de Minas Gerais e o Município de Juiz de Fora celebraram contrato com a empresa Mercedes-Benz com vistas à instalação de montadora de veículos naquela cidade.

Criou-se, a partir de então, a expectativa de que seriam gerados cerca de 1.500 empregos diretos e de que o investimento acarretaria para a região desenvolvimento de grandes proporções, compatível com os encargos assumidos pelo Estado e pelo município.

Já à época da assinatura do contrato, questionava-se se seria vantajoso, ou melhor, se seria do interesse público a vinda da empresa para Minas Gerais, em função dos ônus assumidos pelo poder público.

Em meados de 1999, a fábrica entrou em operação. Em 29/9/99, o Deputado Rogério Correia apresentou requerimento em que solicitou a formação de comissão especial para analisar as conseqüências e os resultados, para o Estado de Minas Gerais e

para a cidade de Juiz de Fora, do contrato firmado entre o Estado e a Mercedes-Benz para a implantação da empresa naquele município.

O requerimento foi aprovado pelo Plenário na data de sua apresentação e publicado no “Diário do Legislativo” de 1º/10/99.

Foram designados membros efetivos da Comissão Especial os Deputados Antônio Carlos Andrada, Bené Guedes, Rogério Correia, Luiz Fernando Faria e Wanderley Ávila, tendo como suplentes, respectivamente, os Deputados Aílton Vilela, Eduardo Daladier, Ivo José, Glycon Terra Pinto e Luiz Menezes.

A Comissão iniciou seus trabalhos no dia 7/10/99. O Deputado Antônio Carlos Andrada foi eleito Presidente, e o Deputado Wanderley Ávila, Vice-Presidente. Foi designado relator o Deputado Luiz Fernando Faria.

O prazo de funcionamento, inicialmente previsto para 60 dias, foi prorrogado por mais 30, em virtude de requerimento apresentado pelo Presidente da Comissão, Deputado Antônio Carlos Andrada.

Em 3/3/2000, o Deputado Luiz Fernando Faria apresentou requerimento solicitando uma segunda prorrogação, por mais 30 dias, do prazo de funcionamento da Comissão, tendo em vista o surgimento de fatos novos, que demandavam elucidações.

A totalidade dos membros do Colégio de Líderes, nos termos do § 4º do art. 73 do Regimento Interno, acordaram em que o requerimento fosse apreciado em Plenário, onde foi aprovado.

III - Análise da questão

1 - Informações prestadas à Comissão

A Comissão procurou ouvir autoridades, sindicalistas, empregados e ex-empregados da Mercedes-Benz que pudessem trazer alguma contribuição a seus trabalhos.

Foram realizadas seis reuniões destinadas a ouvir convidados, e um resumo das informações por eles prestadas constitui anexo deste relatório.

Foi também objeto de estudo pela Comissão o Protocolo Para Implantação de Indústria, para conhecimento dos compromissos assumidos pelo Estado por força de tal ajuste.

2 - Pontos principais

Constatados os altos custos do empreendimento para o Estado e para o Município de Juiz de Fora, o primeiro ponto que se colocou à consideração desta Comissão refere-se à relação entre o grande esforço feito pelo Governo para atrair a empresa e os resultados a serem obtidos. Foram concedidos financiamentos, realizados investimentos e oferecidas garantias, por meio de fiança bancária e de ações da CEMIG, com vistas à concretização do projeto.

Questionou-se se o investimento em empresas de maior porte, como a Mercedes-Benz, seria mais eficiente do que o incentivo a pequenas e médias empresas, tendo em vista que o custo para a geração de cada emprego na montadora é bem maior do que o

custo por emprego em indústrias de menor porte, ou seja, com o mesmo valor seriam gerados mais empregos.

O contrato previa a obrigação, por parte da empresa, da geração de 1.500 empregos diretos no prazo de dois anos após o início de produção, e havia, também, a expectativa de que a instalação da montadora acarretaria desenvolvimento de grandes proporções para toda a região, em face da provável implantação de empresas fornecedoras de autopeças, além das prestadoras de serviços.

Prevvia-se a possibilidade da oferta de mais de 5 mil empregos indiretos, mas, atualmente, poucas empresas encontram-se instaladas no condomínio, gerando apenas cerca de 700 empregos indiretos. Tal fato se explica, em parte, pelo grande número de componentes importados utilizados no modelo fabricado.

A dispensa de 130 trabalhadores ao final de seis meses de contrato temporário de trabalho fez levantar a suspeita de que a empresa não cumpriria o ajustado na parte referente à geração de empregos.

Ainda quanto aos trabalhadores, foi dito à Comissão que as condições de trabalho e o nível salarial oferecidos em Juiz de Fora são inferiores àqueles oferecidos pela Mercedes-Benz em sua unidade de São Bernardo do Campo.

IV - Conclusões

Esta Comissão Especial, após buscar todas as informações necessárias sobre as conseqüências e os resultados para o Estado de Minas Gerais e para o Município de Juiz

de Fora do contrato firmado entre esses dois entes federados e a Mercedes-Benz, para a implantação da empresa nesse município, sente-se em condições de apresentar algumas conclusões.

A “guerra fiscal” que se tem travado entre os Estados brasileiros merece atenção dos homens públicos do País. O caso Mercedes-Benz é somente um entre vários outros, anteriores e posteriores.

Se considerássemos o impacto dos incentivos fiscais e creditícios concedidos à Mercedes-Benz somente do ângulo das finanças estaduais, poderíamos concluir que os resultados são positivos, ou seja, que é melhor perder parte da receita, do que perder a arrecadação e a geração de empregos decorrentes da instalação da empresa no Estado. Entretanto, mesmo desse ponto de vista, não houve consenso entre aqueles que prestaram informações a esta Comissão. Enquanto alguns acreditam que o Estado tem de ser muito mais criterioso ao incentivar tais investimentos, avaliando a relação custo-benefício, o retorno sobre o investimento e as demais opções possíveis, até mesmo quanto ao tipo de indústria que queremos desenvolver, outros consideram importantíssimo atrair novos investimentos, buscar com determinação o desenvolvimento econômico, principalmente por meio de indústrias estratégicas, que sustentarão o desenvolvimento do Estado, gerando emprego e renda.

Vista a questão pelo prisma nacional, acreditamos que fica mais fácil perceber que os Estados perdem. Se uma empresa que desejasse instalar-se no País encontrasse as mesmas condições de incentivos em todos os Estados, iria, logicamente, adotar critérios técnicos de logística e administração, como, por exemplo, a proximidade do mercado

consumidor e a oferta de mão-de-obra qualificada e de infra-estrutura, entre outros, para optar por uma determinada localização. Assim, a instalação da empresa não iria provocar uma competição entre os entes federados para a concessão de maiores incentivos, que são, na verdade, renúncia de receita por parte dos Estados que a disputam. O ideal seria a definição de uma política nacional de incentivos, para se evitar a disputa entre as unidades da Federação. Esse é mais um motivo da urgência de uma ampla reforma fiscal, há muito necessária e desejada.

Em relação ao impacto do investimento sobre o crescimento econômico da região, acreditamos que ainda é cedo para se fazer uma análise, já que a empresa entrou em operação há apenas oito meses e não existem dados disponíveis para tal.

Estudo realizado pelo BDMG adotou a metodologia de dividir o projeto Mercedes-Benz em três fases: uma primeira fase, referente à implantação; uma segunda fase, que é a do primeiro ciclo de produção, que vai de maio de 1999 a abril de 2009; e uma terceira fase, que vai de 2009 a abril de 2019, quando, então, a Mercedes estará no seu segundo ciclo de produção.

Percebe-se, então, que, atualmente, estamos ainda no primeiro ano do primeiro ciclo de produção, afigurando-se bastante precoce uma avaliação dos resultados da implantação da empresa.

Quanto aos aspectos legais do contrato firmado entre o Estado e o Município de Juiz de Fora, a Lei nº 12.228, de 4/7/96, que criou o Fundo de Desenvolvimento de Indústrias Estratégicas - FUNDIEST - , convalidou, em seu art. 17, os protocolos

celebrados pelo Poder Executivo relativos a empreendimentos de interesse econômico do Estado, com a participação da iniciativa privada.

O Protocolo para Implantação de Indústria celebrado com a Mercedes-Benz foi, portanto, convalidado por estar de acordo com as normas constitucionais e legais que regem o trato da coisa pública.

Relativamente à questão dos 1.500 empregos a serem gerados, o contrato prevê um prazo de dois anos após o início da produção. Considerando-se que a produção teve início em 1999, o prazo expira em 2001.

Por fim, recomendamos ao Governo do Estado que promova o reestudo e a reavaliação das garantias dadas à Mercedes relativas aos financiamentos.

Tais garantias consistiam de dois lotes de ações preferenciais nominativas da CEMIG, sendo um de 583.467.203 ações e outro de 2.533.963.308 ações. Esse segundo lote foi substituído por 64.088 títulos de responsabilidade do Tesouro Nacional, denominados SUNA 950915, de valor correspondente, em virtude de aditivo ao contrato de caução.

A substituição da garantia é um direito contratualmente assegurado ao Estado.

Sala das Comissões, 6 de abril de 2000.

Antônio Carlos Andrada, Presidente - Luiz Fernando Faria, relator - Wanderley Ávila - Bené Guedes - Rogério Correia - Aílton Vilela.

- Publicar para os fins do parágrafo único do art. 114 do Regimento Interno.