

Com o nome de Serra

As dificuldades que vêm impedindo a divulgação da medida provisória que estabelece cotas para a importação de carros de passeio e incentivos aos investimentos das montadoras traduzem, claramente, a existência de profunda divisão na equipe econômica, no que se refere à volta do protecionismo. A necessidade de definir-se uma política industrial alinha, de um lado, o ministro do Planejamento, José Serra, apoiado pela ministra da Indústria e Comércio, e, do outro, o ex-presidente do Banco Central, Pêrsio Arida, o diretor da instituição, Gustavo Franco, e o próprio ministro da Fazenda.

A questão é altamente controversa, uma vez que, acompanhando os aspectos legais relativos aos nossos compromissos internacionais, surgem problemas ligados à própria política econômica, em que a compressão das importações constitui a base da luta contra a inflação, que envolve não apenas a taxa cambial (objeto, também, de discórdias), mas, ainda mais, a manutenção de tarifas baixas.

O conhecimento que se teve do projeto da medida provisória, antes da sua publicação oficial, irritou o ministro José Serra, não só por favorecer intensas reações de algumas entidades de classe (as empresas importadoras de carros, não ligadas às montadoras, que denunciaram a força de um "lobby privilegiado") como também dos

membros da Organização Mundial do Comércio, do Mercosul e, em particular, da Argentina — e até de empresas que planejavam implantar-se no Brasil como montadoras, contando no entanto com a possibilidade de importar seus automóveis na fase de transição. No caso da OMC, que ainda não digeriu totalmente a elevação das tarifas para 70%, a reação é discreta, não se escondendo porém preocupações quanto a um retorno, cada vez mais evidente, de um protecionismo, especialmente quando as nossas autoridades não parecem respeitar o acordo de Marrakesh que, ao prever a possibilidade de recurso à cláusula de salvaguarda, fixou normas que o nosso governo não tem seguido até agora, como, por exemplo, a consulta prévia ao organismo internacional.

No que se refere à Argentina, o problema é ainda mais sério, especialmente no momento em que esse país, enfrentando dificuldades de monta, contava com a volta de superávit no comércio exterior nas suas relações com o Brasil, que depende essencialmente da exportação de carros de passeio. Ainda que Buenos Aires tenha optado por adotar algumas medidas protecionistas, é o futuro do Mercosul que está em jogo, ante o que pretendem as nossas autoridades.

Tais dificuldades justificam, amplamente, a prudência do ministro da Fazenda diante da proposta do seu colega José Serra: impõe-se estudar as consequências

internacionais dessa decisão, antes de seguir-se adiante. Mas, seguramente, é no plano dos princípios que parte da equipe econômica levanta as maiores dúvidas. Conforme lembrou, recentemente, um dos ex-presidentes do Banco Central, Ibrahim Eris, o governo Collor preparou muito bem a implantação do Plano Real ao iniciar corajosa política de abertura da economia, acapando com um processo indus-

trial fundamentado num excessivo protecionismo, inspirado pelas teses da Comissão Econômica para a América Latina (Cepal), que preconizavam a industrialização a qualquer custo, política essa que teve uma responsabilidade ímpar na inflação de numerosos países do Continente. Ora, a política de abertura está surtindo efeitos altamente positivos, não apenas na contenção dos preços, mas ainda no apressamento da modernização da nossa economia. No caso da indústria automobilística, é incontestável que, em poucos anos, os nossos carros deixaram de ser as "carroças" a que aludia, depreciativamente, o ex-presidente Collor, e os preços, em valor real, efetivamente baixaram. As medidas preconizadas pelo ministro do Planejamento, ainda que limitadas, por enquanto, ao setor automobilísti-

co, permitem que se questione a manutenção dessa política. Não é mistério, para ninguém, que o ministro José Serra foi o candidato da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), recentemente qualificada pelo ex-ministro da Fazenda Mario Henrique Simonsen como "templo do protecionismo".

Efetivamente, se algumas medidas de contenção das importações de automóveis se justificam diante da evolução

da balança comercial, as propostas assumem caráter de protecionismo de moldes antigos, ao conferir privilégios às montadoras. Trata-se de uma receita antiquada, que põe em questão o Plano Real. Como se sabe, bastou falar-se em cotas para importação de automóveis para que outros setores, como o de brinquedos e o têxtil, passassem a reclamar as mesmas providências. Acreditamos que a abertura da economia deve ser acompanhada por nova política industrial, que objetive reduzir os custos de produção mediante redução dos encargos sociais, um alívio da carga tributária e incentivos à exportação e aos investimentos. Ao se inclinarem por uma volta ao protecionismo, no entanto, alguns integrantes do governo estão, seguramente, pondo em grave risco o Plano Real.

A volta ao protecionismo ameaça o Plano Real, necessitado de outra política industrial