

Avançando para o passado

Luis Paulo Rosenberg (*)



O governo não pode comover-se com a choradeira protecionista

A questão das cotas de importação sobre automóveis é o melhor exemplo de como o processo decisório vacilante deste governo pode levar a situações de desgate gratuito para a política econômica.

Partamos da premissa legítima de que a prioridade fundamental deste governo é a meta de estabilização. Isso não significa que acabar com a inflação seja o seu único objetivo, mas certamente implica subordinar as demais iniciativas à restrição de não se comprometer o Plano Real. Veja o contraste: quem vinha lutando pelo realismo cambial, viabilizado pela banda ampla recentemente introduzida, contrariava o consenso anterior da equipe, mas trazia uma proposta para evitar o choque do real no paredão da restrição externa. Tinha, portanto, uma divergência válida de política econômica. Ao contrário, quando defende a volta do IPMF, o "infratável" dr. Jatene torna-se instrumento de elevação da carga tributária, violando um princípio básico do Plano: seu sucesso exige que o custo de produção do empresário no Brasil seja continuamente reduzido, não só por seu esforço próprio, ganhando produtividade, mas também pela redução da carga tributária, melhoria do sistema portuário, manutenção de um custo financeiro interno alinhado com o internacional, eliminação de encargos sobre a mão-de-obra, etc. Portanto, na busca por estabilidade, é inadmissível aumentar tributos ou preços de insumos produzidos pelo Estado. Similarmente, para que a âncora cambial cosba a imposição de margens de lucro cartelizadas sobre o consumidor, é indispensável que o governo não se comova com a choradeira de setores industriais chicoteados pela concorrência estrangeira. É por aí que peca contra o Plano a medida provisória de proteção da indústria automobilística. De que serve um câmbio limitado pela paridade de um dólar por real, se, via cotas de importação, voltarmos a criar reservas de mercado para setores pressionados pela competição internacional? Mas o chocar-se com valores essenciais do programa de estabilização é apenas o primeiro pecado capital cometido pelo eixo protecionista Planejamento — Indústria e Comércio. A modernidade do discurso do governo ficou comprometida. Depois de um período em que se defendia a imposição de cotas para reverter a situação de déficits comerciais, o governo passou a admitir que a medida seria instrumento para fixar uma política

automotriz para o Brasil. Tudo bem, já não é sem tempo que o governo passa a pensar no longo prazo. O que se consideraria "política automotriz" sadia e moderna? Prioridade zero: uma combinação de carga tributária, juros e câmbio compatível com a que se pratica internacionalmente. Sem isto, falar em competitividade a longo prazo do produtor local é piada. A seguir, promover a desoneração da mão-de-obra, para evitar que a expansão industrial fique limitada à incorporação de uns poucos e caros brasileiros. Deve-se então promover estímulos ao treinamento e sofisticação do capital humano do setor. Estabelecer linhas específicas de financiamento ao desenvolvimento tecnológico do setor de autopeças. Impor o engajamento das embaixadas brasileiras em países desenvolvidos para auxiliar pequenos e médios empresários a adquirir tecnologia em melhores condições de barganha. Nos países em desenvolvimento, transformar nossos diplomatas em vendedores sofisticados de carros e autopeças. Procurar a ampliação dos países envolvidos em acordos de livre comércio com o Brasil, para fomentar economias de escala nas nossas empresas. Se poderia mesmo desenhar pacotes de benefícios tributários transitórios à implantação de novas montadoras no País. Enfim, há uma enorme lista de medidas que representam a intercessão entre o respeito às regras de uma economia de mercado e a atuação indicativa do planejamento governamental sobre o setor industrial.

Mas, o que propôs a dobradilha Zé-Dorô? Ressuscitar um dos mais ineficientes instrumentos de intervenção sobre a economia, o regime de cotas, que mobilizará países e organismos multilaterais contra nós. Trata-se de um piquenique nostálgico aos anos 50 e ao simplismo de *Um dia na Vida do Brasileiro*. A minuta de medida provisória, vazada pela imprensa, trazia uma volta à obsoleta teoria da substituição de importações, só que agora assegurando a reserva de mercado não só à produção das montadoras nacionais como também às suas importações de veículos, e permitindo, de quebra, o sufoco da indústria nacional de autopeças, que teria de competir com a importação, pelas montadoras, de componentes estrangeiros a alíquotas reduzidas. Colocar tanta influência quanto ao futuro da indústria automotriz nas mãos das montadoras já instaladas no Brasil é dar a elas a supremacia que pertencia ao consumidor

brasileiro, como foco da política econômica. Devemos prover as melhores condições de desenvolvimento para as montadoras já localizadas no Brasil e torcer para que elas prevaleçam, em preço e qualidade, sobre os concorrentes importados. Mas, por via das dúvidas, deixar Honda e Toyota fungando no pescoço delas, com alíquotas de importação razoáveis. Felizmente a aprovação da MP na sua concepção original seria um retrocesso de tal ordem que o presidente optou por assinar uma versão emasculada do gorila proposto, postergando para 1996 a sua completa implantação, talvez na esperança de que, até lá, o debate racional extermine a inoportuna iniciativa.

Finalmente, o despropósito da medida foi sublinhado pelo salseiro que se armou com a Argentina. Sem dúvida, é legítimo o Brasil reivindicar, no Mercosul, a revisão do Acordo de Ouro Preto, se julgar que, na forma em que está colocado, redireciona investimentos internacionais do Brasil para a Argentina. Mas duas restrições devem ser levadas em consideração. A primeira é que não se rasgam unilateralmente acordos, cuja tinta com nossa assinatura ainda está fresca, mas, sim, reabre-se diplomaticamente o assunto com os parceiros do Mercosul, se não por respeito a eles, pelo menos para manter o valor da palavra do governo brasileiro no mundo. A segunda restrição que o governo deveria ter em mente é que é pequeno o impacto do Acordo de Ouro Preto sobre a atração, pela Argentina, de potenciais investimentos multinacionais destinados ao Brasil. O buraco é mais em baixo. A Argentina é um país de regras estáveis, com um comandante único há cinco anos fazendo um discurso monocórdico de política econômica, praticando juros domésticos próximos dos internacionais, que já privatizou tudo que havia por privatizar, equacionou a situação no seu Banespa, resolveu a encrência da Previdência, transferindo-a para o setor privado, reduziu encargos trabalhistas e cortou salário nominal de funcionários públicos. É fácil perceber a segurança que estes atos despertam num potencial investidor estrangeiro, ao contrário da sensação de casa de Mãe Joana, sugerida pelas intrigas, idas e vindas e vaidades pessoais, prevalecentes na Brasília de Fernando Henrique. Se quisermos atrair investimentos externos, é melhor compatibilizar nossa política macroeconômica com a que se pratica no resto do mundo e honrar a palavra empenhada pelo governo. Quanto às cotas, que continuam repousando no cemitério dos instrumentos superados de política econômica.

(*) Diretor da Rosenberg Consultoria e da Linear Administração de Patrimônio.