

## **Festival de vivaldices**

*MARCELO DE PAIVA ABREU\**

Entre as raras unanimidades entre economistas está a constatação da crescente importância dos fluxos de capital, e em particular, de investimentos diretos, em uma economia mundial mais integrada. No passado, o principal fator de atração de investimento direto foi a possibilidade de extrair lucros decorrentes da exploração de poder de mercado em condições de monopólio ou oligopólio com o benefício da reserva de mercado propiciado por proteção muito alta ou absoluta. Com a globalização da economia mundial e a redução dos obstáculos aos fluxos de bens e de capitais, os estímulos ao investimento direto decorrem crescentemente de vantagens associadas a custos de transporte, tamanho de mercado, custo e qualidade da mão-de-obra, disponibilidade de infraestrutura, tratamento do capital estrangeiro em relação ao capital nacional, estabilidade macroeconômica, qualidade de políticas setoriais. É com base nestes fatores, e não em privilégios de exploração de poder de mercado à sombra de um muro tarifário alto, que países tão pequenos como o Chile têm sido capazes de atrair maciças entradas de investimento direto.

O Brasil, especialmente em relação ao conjunto de medidas de favorecimento de montadoras de veículos que atende pelo nome de regime automotivo, tem persistido em maus hábitos característicos do passado e explicados pela tradição de ordenha contumaz do Estado. Inseguro quanto à sua capacidade de implementar reformas capazes de atrair investimentos estrangeiros, o governo, a partir do início de 1995, remexeu nas suas velharias e gerou um regime automotivo com traços do velho Befiex, baseado no objetivo de equilíbrio entre exportações e importações, algo totalmente destituído de racionalidade econômica. Na sua versão inicial, o regime incluía cotas de importação de veículos, além de redução de tributos incidentes sobre insumos, dependendo do desempenho exportador. Depois de expor-se a dificuldades previsíveis na Organização Mundial do Comércio, ao alegar fragilidade do balanço de pagamentos quando as reservas se aproximavam de US\$ 50 bilhões, o governo viu-se constrangido a abandonar a ideia de cotas. Como compensação, ofereceu às montadoras instaladas no país redução de 50% da tarifa sobre veículos por elas importados. Com este regime a proteção efetiva referente a veículos, isto é, levando em conta a alta tarifa incidente sobre veículos e a baixa tarifa aplicada aos insumos, atingiu 270% ao fim de 1995, cerca de nove vezes maior do que a incidente sobre o segundo setor mais protegido.

O tratamento privilegiado tem enfrentado a objeção dos produtores mundiais não instalados no país: japoneses, coreanos, europeus. Para conciliar estes interesses, o governo investiu boa parte de seus escassos recursos diplomáticos e políticos na reforma do monstrengo, discutindo em negociações bilaterais a oportunidade de estabelecer uma cota tarifária no caso de veículos automotores, um instrumento de política comercial exótico que permitiria a entrada de determinado número de veículos com tarifa mais baixa, igual à já concedida às montadoras instaladas no país. Excedido este limite seria aplicada a tarifa normal de 70%. Não é claro como tais cotas seriam distribuídas entre países ou firmas exportadores ou entre importadores brasileiros. Como também era previsível, as ofertas brasileiras estão sendo consideradas insuficientes pelos interesses externos contrariados pelo regime automotivo, que parecem bem respaldados pelas regras da OMC.

Uma das piores consequências deste retorno ao protecionismo é que configurou um péssimo exemplo. Outros setores, como o de brinquedos, obtiveram tratamento especial e outros passaram a pleitear tratamento ainda mais favorável. Melhor exemplo disto é a recente iniciativa no Congresso Nacional, talvez inspirada no mote “ou restaure-se a moralidade, ou locupletemo-nos todos”, que propõe mudanças na Medida Provisória do regime automotivo ampliando significativamente as vantagens oferecidas pelo regime automotivo, caso o investimento seja nas Regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste.

A reação da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) e dos políticos do Sudeste e do Sul, driblados por políticos nordestinos ainda mais experientes na extração de benefícios governamentais, denota a percepção de que, a menos que o grupo de comensais seja restrito, não será possível viabilizar a cornucópia de fatores do regime automotivo. A Anfavea já começa a mencionar pretensas obrigações legais do governo, decorrentes de contratos assinados ao abrigo das medidas provisórias. Seria crucial que a sociedade brasileira tomasse conhecimento dos direitos e obrigações que teriam sido formalmente assumidos pelo governo em decorrência do regime automotivo. Enquanto isto, a Associação Brasileira de Fabricantes de Brinquedos (Abrinq) insiste que, a despeito do aumento tarifário de 70%, os preços de brinquedos não aumentarão! A alegação desafia qualquer análise microeconômica elementar e não pode ser levada a sério.

O governo abriu uma caixa de Pandora com a aprovação do regime automotivo e escancarou-a com a decisão de invocar salvaguardas no caso de brinquedos. Para reverter a maré protecionista deve adotar posição de extrema reserva quanto à aprovação de regimes especiais que impliquem aumento e proteção. A continuidade do sucesso do Plano Real depende de uma retomada de postura mais recatada tanto no terreno fiscal, quanto da política comercial. Estes dois pilares do Plano Real têm sido repetidamente abalados desde o primeiro semestre de 1995.

\* Marcelo de Paiva Abreu é Professor do Departamento de Economia da PUC-Rio.