

O Estado de São Paulo
Quinta-feira, 2 de março de 2000

Correção de rumo no Desenvolvimento ARRUMADO O ORGANOGRAMA AGORA É PRECISO ACERTAR POLÍTICAS

*Marcelo de Paiva Abreu**

No passado recente, a formulação e implementação da política econômica externa do País enfrentou notórios problemas, muitos deles relacionados à dificuldade de coordenação entre muitos órgãos com atribuições mal definidas ou superpostas. A diplomacia econômica propriamente dita sempre esteve a cargo do Itamaraty, cuja ação continuada e bastante coerente constituiu o marco de referência para os demais órgãos envolvidos. Na agenda do Ministério da Fazenda, por outro lado, o assunto apenas excepcionalmente foi tratado como prioritário, embora a decisão final sobre tarifas aduaneiras e medidas compensatórias dependesse do Ministro da Fazenda. O ministério da Indústria, predecessor do ministério do Desenvolvimento, foi tradicionalmente reduto de defensores de políticas discricionárias de distribuição de benefícios setoriais. Com a sua transformação em ministério do Desenvolvimento e, em grande medida, devido ao bom senso de Celso Lafer, esta caixa de ressonância das demandas setoriais foi posta sob relativo controle. A culminação da geléia decisória era a Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), com representação ministerial e subordinada diretamente à Presidência da República. Era resquício das famigeradas câmaras setoriais, por longo tempo consideradas panacéia universal, dado que permitiam a acomodação em bases setoriais de interesses de empresas, sindicatos e governo, sempre ao arpejo dos interesses de consumidores e contribuintes.

A arrumação de casa no ministério do Desenvolvimento aumenta a esperança de que a política econômica externa reflita de forma adequada as prioridades de expansão das exportações e manutenção da liberalização comercial. A reforma, ao transferir a CAMEX para o ministério do Desenvolvimento, reduz as ambigüidades quanto ao comando na condução da política econômica externa, exacerbadas no arranjo institucional anterior. Outro desenvolvimento favorável é o aumento significativo do financiamento às exportações. Menos clara é a importância, e até mesmo a viabilidade, da transferência das decisões sobre tarifas da Fazenda para o Desenvolvimento. O novo secretário da CAMEX, embora repita argumentos equivocados sobre indústrias de “alto valor agregado”, indica que parece ter sido erradicada do discurso oficial a insistência obtusa no “adensamento da cadeia produtiva”, que com frequência tem servido de justificativa para a substituição seletiva de importação de insumos. É reconfortante, também, ver reconhecido que o acesso a importações baratas é essencial para dar competitividade às exportações. Também são salutares as qualificações da famosa e cada vez mais remota meta de exportação de US\$ 100 bilhões em 2002.

Entretanto, os bons efeitos da arrumação de cargos, órgãos e atribuições no ministério de Desenvolvimento, bem como de certa renovação do discurso, podem ser postos a perder se não forem seguidos de melhoria na qualidade das decisões. Não falta oportunidade para

erros, pois abundam os pleitos estapafúrdios em busca de favores especiais. Seria lamentável que, mais uma vez, boas intenções fossem seguidas de recaída em velhos hábitos, com conseqüências indesejáveis sobre equidade e eficiência..

Tais preocupações ensejam a volta a dois assuntos que continuam no cardápio ministerial e que muito recentemente suscitaram pleitos mais concretos de tratamento preferencial. O ministro dos Transportes precisa ser informado de que a solução genial, proposta pelos estaleiros nacionais, para assegurar novas encomendas, a despeito de custos muito acima dos vigentes no mercado internacional, conduz a distorções e é inexecutável. Tal barreira não-tarifária tem efeitos equivalentes a uma tarifa de importação extremamente alta. O contingenciamento de importações ao consumo doméstico tem longa história no País. O exemplo mais notável no passado recente foi a mistura compulsória de carvão nacional ao carvão estrangeiro, política que, por muitos anos, inviabilizou as exportações brasileiras de produtos siderúrgicos. Embora a OMC esteja meio em baixa, ainda não foi extinta. A medida violaria frontalmente os compromissos internacionais do Brasil, sendo, portanto, ilegal.

Teste ainda mais poderoso dos avanços efetivos na qualidade do processo decisório será a reação do ministério do Desenvolvimento às pressões do setor automotivo para a adoção de um programa de renovação da frota baseado em renúncia fiscal. O novo argumento dos defensores da medida é que não haveria queda de arrecadação do IPI, pois o setor garantiria ao governo um nível mínimo de arrecadação. Tal proposta não resiste a uma análise séria quanto ao seu efetivo impacto: dada a magnitude da redução do IPI (mais de 70%) não há resposta crível da demanda de carros populares que preserve a receita. É claro que a recuperação da demanda por automóveis em geral, associada à retomada sustentada do nível de atividade, terá impacto relevante sobre a arrecadação de IPI incidente sobre vendas fora do programa de renovação, o que levará a ser excedida a meta de arrecadação fixada com a demanda deprimida. O que o setor automotivo quer, uma vez mais, é o que se chama no jargão diplomático anglo-saxão de “something for nothing”, alguma coisa em troca de nada.

A pergunta decisiva para julgar a conveniência da adoção deste tipo de proposta setorial deve ser: é possível sua extensão a outros setores? Se a resposta for negativa, deve ser negativa para todos os setores, sem exceção. Em um quadro político marcado por discussões sobre o salário mínimo nas quais as limitações fiscais têm importância crucial, a sensibilidade do governo será questionada, com razão, se a cornucópia pública for mais uma vez direcionada para privilegiar interesses setoriais.

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