

## **Brasil e OMC – lógica insondável**

*MARCELO DE PAIVA ABREU\**

A recente censura do Comitê de Balanço de Pagamentos da Organização Mundial de Comércio (OMC) à política brasileira de cotas de importação de auto veículos fez com que, pela primeira vez em muitos anos, o assunto OMC/Gatt chegasse às primeiras páginas dos jornais. Alguns dos comentários sobre as relações do Brasil com a OMC merecem qualificações.

Com base em avaliação realista do poder de barganha que tem o Brasil, a participação ativa na OMC deve ser prioridade da diplomacia econômica brasileira. O poder de barganha brasileiro é modesto, pois o País tem importância reduzida como mercado para as grandes economias desenvolvidas. Interessa, portanto, dispor de um foro multilateral que permita a defesa contra arbitrariedades da política comercial de grandes parceiros. No passado, quando, ao arrepio das regras do velho Gatt, sanções norte-americanas foram brandidas bilateralmente, em retaliação ao alegado mau comportamento brasileiro quanto à defesa da propriedade intelectual, o Brasil pôde se defender melhor levando o tema ao Gatt.

É certo que o maior poder de barganha das grandes economias também se faz sentir nas organizações multilaterais. Mas a alternativa à participação na OMC — embate direto com grandes parceiros comerciais, sem recurso a disciplinas multilaterais — não parece atraente. É importante, portanto, que o Brasil seja ativo e acumule credibilidade na OMC para defender a sua política comercial.

Neste quadro, é preocupante a decisão governamental, de excluir as cotas, mas manter a sua proposta anterior de política automotiva, e, em especial, a redução de imposto de importação sobre peças e componentes condicionada ao desempenho exportador. A análise do chamado regime automotivo pode ser conduzida em dois planos. Cabe, primeiro, analisar se a política faz sentido do ponto de vista econômico. Não há razões técnicas para respaldar a adoção de uma tarifa de 70% sobre automóveis e, ao mesmo tempo, considerar muito alta a tarifa de 18% sobre peças e componentes. Ou seja, considerar insuficiente uma tarifa efetiva sobre automóveis provavelmente superior a 200%.

Mas é necessário, também, analisar as condições de implementação da política automotiva. O acordo sobre medidas de investimento relacionadas ao comércio, resultante da Rodada Uruguai, conflita frontalmente com a Medida Provisória 1.165, assinada pelo presidente da República. A decisão do Comitê de Balanço de Pagamentos já mencionava a preocupação dos parceiros brasileiros quanto ao regime de incentivo aos investimentos do “regime automotivo”. Essa posição foi reiterada em discussão posterior na OMC. Isto é, o governo, após ter passado pelo dissabor de ouvir lições de moral, não apenas dos grandes parceiros comerciais, mas até da Coreia e do México, decidiu insistir no erro. A lógica que ampara essa atitude é insondável, qualquer (pie seja a opinião que se tenha sobre a substância da política implementada.

Se o Brasil quer mesmo adotar políticas que beneficiem discricionariamente o setor automotivo, deve se restringir ao que é legal: isto é, tarifa alta, enquanto permitir o calendário de redução

tarifária aceita na OMC. É difícil acreditar que não seja possível alcançar um *modus vivendi* com a Argentina para impedir o desvio de investimentos reais ou imaginários. A política de tarifa alta, embora sem sustentação econômica, é ao menos viável à luz dos compromissos internacionais do Brasil. O tempo, entretanto, é inexorável: no ano 2000 a tarifa terá de ser de 35%, sem truques.

O episódio é preocupante por caracterizar um retorno às “políticas industriais estratégicas”. É a volta à economia do guichê de favores num quadro em que a estabilização está longe de ser consolidada. Reaídas intervencionistas em benefício de setores específicos devem ser evitadas. O aumento da proteção tende a se generalizar e mina a disciplina imposta pelos preços internacionais aos preços do mercado interno. Vale a pena insistir: a consolidação da estabilização é o objetivo que deve merecer a atenção prioritária do governo.

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