

# Muita coisa ficou para 2014

Daniele Pestelli\*

**A**o longo de 2013, o governo federal tomou iniciativas importantes para a defesa da indústria nacional, mas uma boa parte destas medidas não foi concluída e outras parecem que perderam o caráter de prioridade ou urgência. No primeiro semestre iniciou-se o programa Inovar-Auto, que pretende ser uma política industrial para o setor automotivo. Foram lançadas as bases do programa que, entre outras coisas, prevê uma proteção adicional de 30 pontos percentuais às montadoras instaladas no Brasil, isto é, criou-se um imposto de importação travestido de IPI que só o produto importado deve pagar nas importações acima de números previamente negociados.

Este programa prevê, em contrapartida ao benefício do IPI, que as montadoras se comprometam com metas de eficiência energética, investimentos em inovações e com a compra no mercado brasileiro de um volume significativo de seus insumos, o chamado "conteúdo local". O benefício do IPI, as montadoras já recebem, mas a regulamentação do conteúdo ainda não foi feita. Nós rezeamos que, se depender das montadoras, esse assunto terá uma evolução muito lenta, pois as mesmas já conseguiram o benefício e quanto mais demorar a contrapartida, melhor para elas.

Muito se falou também na criação do Inovar-Peças e do Inovar-



Foto: Divulgação

*Importantes pontos de uma política industrial foram iniciados em 2013, mas não foram concluídos.*

Máquinas, e em estender o conceito de exigência de conteúdo local para outras cadeias produtivas como a do setor elétrico, mas pouco se avançou nesses assuntos. No final de 2012, o Brasil elevou o imposto de importação de 100 produtos para até 25%, mas a pouca discussão sobre quais produtos deveriam ter essa proteção e o equívoco na seleção desses produtos levou à não renovação das alíquotas aumentadas e à suspensão de mais 100 produtos que deveriam fazer parte de uma segunda lista.

A proteção tarifária deveria ser feita de maneira equilibrada ao longo de uma cadeia produtiva, de modo que os produtos com maior valor agregado tivessem taxas de Imposto de Importação compatíveis com a agregação de valor de cada elo dessa cadeia. Na cadeia automotiva, os veículos tem imposto de importação de 35%, o máximo permitido pela OMC, e as suas matérias-primas têm, no máximo, 18% de proteção. Isso sem contar os 30 pontos adicionais que

os veículos passaram a ter com o Inovar-Auto.

Outro ponto importante que esteve em evidência em 2013 foi a taxa de câmbio, valor determinante na competitividade da indústria brasileira. Apesar do efeito colateral que a desvalorização do real provoca na inflação, o governo deve persistir na depreciação do real na direção de uma taxa de câmbio de equilíbrio de forma paulatina e controlada. Devemos evitar que o mercado financeiro faça o ajuste do câmbio de forma abrupta, no meio de uma crise cambial e do balanço de pagamentos, com fortes consequências negativas para a economia brasileira. Uma taxa de câmbio de equilíbrio é fator determinante para a reindustrialização do Brasil.

As desonerações fiscais feitas para alguns produtos e setores tiveram mais efeitos negativos no superávit fiscal do que benéficos no aumento da demanda dos produtos de consumo. Talvez os incentivos ao consumo tenham chegado à exaustão. Em 2014, deveríamos incentivar e, se necessário, desonerar os investimentos em detrimento do consumo.

Os assuntos abordados acima não foram concluídos em 2013 e deverão estar na pauta de discussão em 2014, um ano eleitoral que impõe fortes limitações políticas.

**\*Daniele Pestelli** é presidente da Fitas Indústria e Tecnologia S/A e do Sindicato Nacional da Indústria de Trefilação e Laminação de Metais Ferrosos (Sicetel).

