

## INTEGRAÇÃO TRAZ TEMAS NOVOS E DESAFIOS SEM PRECEDENTES

O ritmo do processo da integração subregional e hemisférica ganhou novo impulso, a partir da definição do calendário de negociações e dos grupos negociadores da Área de Livre Comércio das Américas (Alca).

O próximo passo será definir o alcance dos mandatos, ainda muito amplos e genéricos. A decisão será tomada em junho. Até lá, os países responsáveis pelos grupos vão colocar na mesa as propostas dos termos de referência da negociação. Assim, buscando o consenso, sairá o perfil da Alca, em torno do qual passarão a girar interesses – e números.

Esta atuação pressupõe análises e avaliações do processo de integração em toda a sua dinâmica. Ou seja, envolve respaldo técnico, o que requer a inclusão de um conjunto de temas absolutamente novos – de magnitude sem precedentes – na agenda de institutos de pesquisa.

Neste sentido, o Ipea está desenvolvendo um projeto que prevê o envolvimento de diversas áreas, tanto técnicas quanto políticas. Um trabalho integrado, que poderá servir de apoio – e ser muito útil – para os negociadores brasileiros.

(Página 2)

## NOVOS TÉCNICOS

### TOMAM POSSE EM MAIO

O Ipea vai receber 46 novos técnicos, no final de maio: 27 na área econômica, nove em políticas públicas e dez em informática. Eles participaram do concurso público cujas provas foram realizadas em dezembro.

Este é o terceiro dos cinco concursos previstos em um projeto que começou em 1995 e vai até 1999. O próximo deve ser realizado até o final deste ano.

(Página 4)



**VISOR**  
**ipea comemora dois anos**  
**de convivência com você.**

## Mercosul pode usar experiência européia no diálogo com setor automotivo

A indústria automobilística é um oligopólio internacional que influencia acordos comerciais e políticas nacionais. É, também, o setor mais protegido da economia. Os privilégios são sustentados há décadas. Hoje, só não ocorrem no Japão, onde veículos e autopeças estão isentos de tarifas aduaneiras.

Agora, os interesses das montadoras se voltam para o Mercosul, uma região considerada estratégica. Os investimentos começam a chegar e o bloco fica mais exposto a pressões. Para evitá-las, pode tirar proveito da experiência européia e criar um mecanismo transparente para o diálogo com a indústria. Foi isto que fez a Comissão Européia, em 1989. Reconhecendo a importância econômica e o poder político

das montadoras, assinou um protocolo que estabelece regras claras.

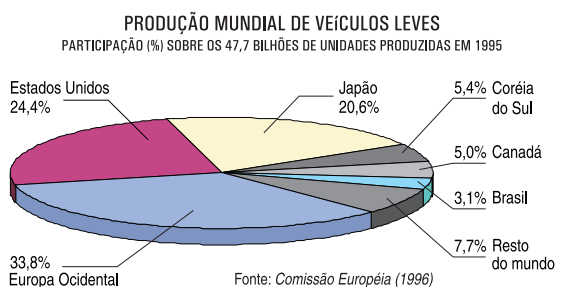
### Potencial

Uma vez harmonizadas as condições de concorrência no Mercosul, sua indústria automobilística constituirá o quarto mercado mundial, depois da Europa, Nafta e Japão,

e será o líder em potencial de crescimento.

segundo compromisso assumido pelos governos dos países do bloco. Em *A proteção à indústria automobilística na Europa e no Mercosul*, José Tavares de Araujo Jr. sugere que o protocolo europeu seja um marco de referência.

(Página 3)



## Infra-estrutura tem fontes alternativas



Surgem novas composições de financiamento da infra-estrutura. Setores que sempre dependeram do financiamento tradicional, como o

do desenvolvimento urbano, passam a buscar fontes alternativas. É assim que ganham destaque o potencial dos investidores institucionais – notadamente os fundos de pensão –, as possibilidades abertas pela

entrada de capitais externos e a importância da política tarifária como base para a remuneração dos capitais investidos. Estes são os temas do sexto dos oito volumes que tratam de perspectivas da reestruturação financeira e institucional dos setores de infra-estrutura no Brasil. A série resulta de um projeto Ipea/ BNDES/ Bird, começou a ser divulgada em novembro e estará completa até o final do semestre.

(Página 4)

## ESTRUTURA INSTITUCIONAL FORTALECERÁ MERCOSUL?



O uso de medidas *antidumping* vem aumentando de maneira significativa e generalizada, principalmente como barreiras não-tarifárias.

O Mercosul não foge à regra. Quanto mais se aprofunda o processo de integração, mais o bloco lança mão deste tipo de ação para combater as chamadas “práticas desleais” de comércio.

### Uso de medidas

Isto ocorre no Brasil desde o final da década de 80, e tão intensamente que o país está em oitavo lugar entre os que mais usaram essas medidas de 1992 a 1996, segundo a Organização Mundial de Comércio. Os Estados Unidos lideram o ranking, do qual participam, também nas primeiras posições, a União Européia, o Canadá, México, Austrália, Turquia e Nova Zelândia.

### Argentina x Brasil

A Argentina só mais recentemente passou a acompanhar a tendência mundial. Uma breve análise revela uso relativamente intenso dessas medidas justamente no comércio com o Brasil, seu principal parceiro no bloco regional. As ações se referem a produtos tais como lâmpadas fluorescentes, folhas de serra de aço, ímãs cerâmicos e fusíveis. O Brasil mantém esta liderança há alguns anos, agora acompanhado pela China (o país mais atingido por acusação de “práticas desleais”, em termos mundiais) e seguido de perto pela Holanda e, mais distante, pela Alemanha, EUA e Chile.

### Longe do ideal

Guida Piani lembra em *Medidas antidumping, anti-subsídios e de salvaguardas: experiência recente e perspectivas no Mercosul* que os países membros do bloco, ao contrário do que acontece com os da União Européia, não dispõem, ainda, de estrutura institucional para tornar homogêneas as práticas da competição. Segundo a autora, é preciso senso econômico, entrosamento efetivo e pressa. E a situação está longe do ideal de um mercado comum. “Ainda não existe uma legislação específica comum contra terceiros países e os do bloco podem continuar aplicando direitos *antidumping* entre eles até o ano 2000”, conclui.

## Que impactos pode ter a Alca sobre a economia brasileira?

As incertezas do ritmo do processo de integração hemisférica e dos seus efeitos sobre a economia brasileira tornam cada vez mais urgente a elaboração de estudos que possam medir esses impactos e analisar a trajetória a ser percorrida. O processo é dinâmico e desafiador. É preciso uma visão de conjunto para acompanhá-lo e participar da integração de forma competitiva. Mesmo o setor privado, que já tem estratégias – notadamente o financeiro e o eletrônico –, deve contar com instrumentos de apoio confiáveis para tomar decisões.

A integração é certa. Só não se sabe o seu grau de intensidade, ritmo e direção. Estas e muitas outras perguntas, como as possibilidades de ganhos e de perdas, esperam respostas.

O sistema de informações estará consolidado antes de começarem efetivamente as rodadas de negociação, daqui a cerca de um ano. Mas a iniciativa já foi tomada e, em breve, resultados estarão disponíveis.

### Importante ter números

O projeto do Ipea sobre integração hemisférica desenvolve um modelo que busca quantificar o impacto de diferentes cenários da integração hemisférica. Em uma primeira etapa, o modelo analisa isoladamente as relações comerciais Brasil-EUA para contemplar, em seguida, todas as oportunidades propiciadas pelas outras 32 economias do continente

americano. Certamente, visões políticas e análises de impactos sobre mercado de trabalho, migração, meio-ambiente, serviços, investimentos, entre outras questões, deverão ser, igualmente, incorporadas. Sempre na perspectiva de entrosamento das diversas áreas envolvidas, tanto técnicas quanto políticas.

### Mais importações

Resultados do modelo que está sendo desenvolvido pelo Ipea, embora preliminares, mostram aspectos relevantes, por setores. Dão conta, por exemplo, que uma liberalização plena e promovida de uma só vez poderia, sem considerar a dinâmica dos fatores, resultar em um aumento do fluxo comercial EUA-Brasil duas vezes maior do que o incremento no comércio Brasil-EUA. O exercício sugere que as mais fortes influências seriam sentidas pelos setores de brinquedos e automotivo.

### Vantagens competitivas

O negócio é reduzir custos e, desde já, explorar efetivamente as vantagens competitivas, setor por setor. As diferenças setoriais no comércio Norte-Sul/ Sul-Norte são bastante significativas. Em geral, quem vai enfrentar as maiores dificuldades são as indústrias tradicionais e, no caso brasileiro, até os setores mais modernos, ainda atrasados tecnologicamente. Isto acarreta mudanças importantes no coeficiente do valor adicionado, tanto exportado quanto importado, o que muda resultados.

O processo está apenas começando. A tarefa

é árdua, o caminho longo e, para percorrê-lo, este momento de capacitação para lidar com uma nova realidade é, sem dúvida, muito importante.



*Ipea defende trabalho integrado*

VISITE O ESTANDE DO IPEA NA XV BIENAL INTERNACIONAL DO LIVRO

De 29 de abril a 10 de maio, das 10h às 22 horas, na Expo Center Norte, em São Paulo.

Saiba o que o Ipea produz. Conheça melhor o Brasil.

Estamos esperando a sua visita no estande O303 do Pavilhão Verde.

## Como enfrentar problemas clássicos da política industrial?

A indústria europeia tinha, pelo menos, três desafios interdependentes, quando assinou o protocolo estabelecendo normas para o diálogo com o setor automotivo, há nove anos: a defasagem tecnológica em relação ao Japão, que reduzira o tempo de montagem à metade; os novos padrões de controle ambiental, que exigiam iniciativas diversas, e o excesso de capacidade produtiva, que continua, apesar de todos os esforços, e deve chegar à virada do milênio na casa dos 26,4%.

Os três desafios correspondiam a três prioridades: conter a guerra fiscal entre os governos locais, tornar privilégios concedidos compatíveis com as normas vigentes (Tratado de Roma) e não agravar o problema da capacidade ociosa.

### Regulação

As condições de concorrência no mercado comum europeu passaram a ser reguladas pelas normas do protocolo, juntamente com outros dois instrumentos: a tarifa de 10% sobre os veículos importados e um acordo com o governo japonês, para controlar fluxos comerciais por oito anos, que foi firmado no final de 1991. O suporte governamental foi dividido em três modalidades: as legítimas, as de caráter excepcional e as proibidas pela Comunidade. São legítimos os subsídios ao desenvolvimento regional, atividades de P&D, capacitação de recursos humanos e introdução de novas tecnologias com efeitos sistêmicos. Excepcionalmente, apoio pode ser dado à reestruturação de empresas em dificuldades, mas só depois de avaliação rigorosa. Finalmente, as proibições abrangem esforços de adaptação às normas ambientais – que devem ser bancados pelas próprias empresas – e as suas atividades operacionais.

### Ajuste

No ano passado, o protocolo introduziu mais uma novidade. Passou a conter a definição do conceito de mobilidade geográfica, utilizado anteriormente, sem orientação, para várias decisões da Comissão. Trata-se do refinamento da metodologia da relação custo/benefício, sugerida na avaliação das metas alcançadas. Por este conceito, para receber o incentivo

regional, a empresa tem que provar que existe na Europa uma localização alternativa mais eficiente para o projeto, ou alguma de suas subdivisões, e o montante do subsídio deve corresponder à diferença entre os custos de produção

nas duas localidades. Assim, ficam proibidos os subsídios a projetos, quando sua localização já é a melhor alternativa.

### Marco

O que José Tavares sugere no estudo sobre a proteção

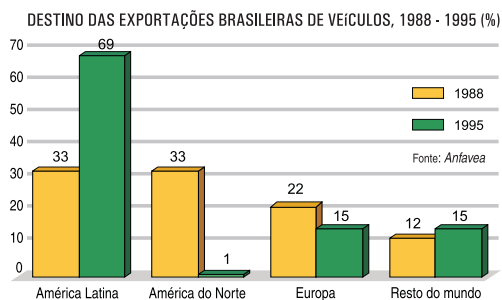
à indústria automobilística na Europa e no Mercosul é que esta experiência europeia seja um marco de referência. Ele enfatiza que o principal mérito do protocolo tem sido, justamente, o de enfrentar desafios clássicos de política industrial: manter coerência com as demais políticas públicas, impedir que os instrumentos sejam capturados por interesses particulares e corrigir assimetrias dos conhecimentos do governo e do setor privado.

### Perfil

O trabalho traz um perfil do mercado mundial de automóveis e utilitários e compara o protocolo com os incentivos concedidos pelo governo brasileiro.

O maior centro produtor do mundo continua sendo a Europa Ocidental, apesar, inclusive, do dinamismo da indústria japonesa nas últimas décadas. Juntos, a Europa, os Estados Unidos e o Japão detinham 80% da produção mundial de automóveis e utilitários, em 1995. Depois de dez anos de esforços de reestruturação e de redução contínua dos postos de trabalho, o setor automotivo ainda gerava, direta e indiretamente, 4,5 milhões de empregos na União Europeia, cerca de 15% do mercado de trabalho industrial da Comunidade.

Quanto à indústria brasileira, já era madura no início dos anos 80. Tinha capacidade produtiva superior a um milhão de veículos anuais e seu coeficiente exportador chegava a 30%. Embora o mercado externo esteja, atualmente, concentrado na América Latina, já houve tempo em que mais de 50% das exportações eram para países industrializados. Isto comprova o padrão de qualidade internacional, ratificado pelo fato de as montadoras considerarem o Brasil área prioritária para investimentos.



## ACORDO DE LIVRE COMÉRCIO COM A VENEZUELA TRARÁ BENEFÍCIOS?

A Venezuela compra do Brasil 70% do fumo, 52% dos minérios e 28% do ferro fundido que importa. As nossas exportações representam o total exportado pelo Mercosul para aquele país em 45 setores, nos quais os Estados Unidos, principal concorrente externo, entram com grande força competitiva.

### Ganhos e perdas

Temos ganhos absolutos em doze dos mercados em expansão, perdas em outros doze e participação modesta na pauta de importações – e concentrada nos mercados decadentes. Enquanto os produtos norte-americanos correspondem à metade dos importados, os brasileiros ficam com uma fatia de 3%.

Palavra de Edson Guimarães e Antonio José Alves Jr. em *Impactos para o Brasil de um Acordo de Livre Comércio com a Venezuela*.

### Impulso Regional

O crescimento do setor petrolífero apoia o processo de diversificação das importações venezuelanas, que dita o padrão de concorrência externa, no qual preços pesam menos do que fatores extra-preços. Assim sendo, um possível Acordo de Livre Comércio entre Brasil e Venezuela deve privilegiar a complementaridade interindústrias, gerando espaços produtivos nacionais estrategicamente globalizados. Há possibilidades de desenvolvimento do Norte brasileiro e do Sudeste venezuelano, a partir do acordo e por meio de injeção de investimentos.

### Energia

O texto para discussão ressalta, ainda, a necessidade do Brasil alterar a composição de suas exportações: mais conteúdo tecnológico e menos insumos básicos e matérias-primas. No curto prazo, porém, em um mundo no qual os principais atores são grandes corporações, o destaque fica com a efetivação de acordos no campo da energia.

#### EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA A VENEZUELA ALGUNS MERCADOS POTENCIAIS

##### Mercados expansivos

- Bebidas e vinagre
- Plásticos e suas obras
- Papel e celulose
- Máquinas e material elétrico

##### Mercados constantes

- Pasta de madeira
- Produtos para fotografia
- Obras de ferro e aço

##### Mercados decadentes

- Compostos orgânicos
- Reatores nucleares, caldeiras e máquinas mecânicas

## Políticas financeiras podem atrair investimentos dos fundos de pensão

O novo volume da série perspectivas da reestruturação financeira e institucional dos setores de infra-estrutura traz cinco estudos sobre a questão do financiamento. Um deles é dedicado aos fundos de pensão e assinado por Maria Cristina Penido de Freitas.

O trabalho, que aborda questões sobre a mobilização efetiva de poupança institucional, mostra diver-

sidade de regras, experiências e trajetórias dos sistemas internacionais, ao situar o papel potencial desses investidores. Esta visão comparada constitui referência obrigatória para a análise do caso brasileiro, no qual a tendência de forte expansão dos ativos em mãos desses agentes convive com uma prática institucional e regulamentar ainda em fase embrionária. Em particular, o que se espera é a participação dos fundos de pensão e seguradoras no *funding* dos investimentos em infra-estrutura, motivada por políticas financeiras adequadas.

### Papel central do BNDES

Um outro capítulo dá conta de características das concessões e requisitos para o financiamento. Geraldo Biasoto e Manuelito Magalhães propõem alternativas ancoradas no papel central que o BNDES já vem desempenhando e na criação de títulos específicos de captação da poupança institucional. Eles separam riscos de construção e operação dos projetos, e analisam o potencial de fundos financeiros já existentes e a necessidade de um sistema de garantias.

### Conflito de objetivos

Tarifas e políticas ganham, assim, destaque no financiamento dos investimentos e da operação dos serviços de infra-estrutura, e, também, um capítulo específico na publicação.

Quem o assina é Thompson de Andrade. Com uma visão abrangente, ele enfatiza conflitos potenciais de objetivos; alerta para o fato de

as novas agências reguladoras dependerem da definição dos regimes tarifários, e ressalta a importância da experiência internacional.

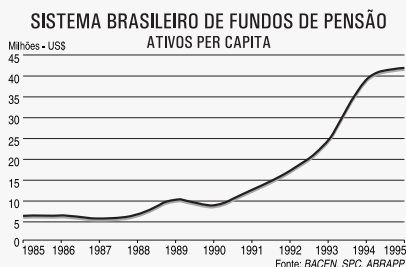
### Recursos para as cidades

No caso da infra-estrutura urbana, os investimentos são elevados, o estabelecimento de preços complexo e o financiamento repercute efeitos negativos da crise fiscal e da falência dos sistemas que, por duas décadas, tornaram possível captar recursos para saneamento, habitação e transporte urbano. Ao analisar a questão, Josef Barat faz um perfil desse financiamento, lista impasses e dá alternativas, inclusive de novas formas de gestão das políticas, marcadas por crescente descentralização.

### Riscos de super-exposição

As principais tendências de financiamento do setor e a evolução do sistema financeiro internacional formam o pano de fundo do estudo de Gilson Schwartz. Para ele, há, sim, boas perspectivas de expansão dos investimentos. Mas a oferta de *fundings*, as negociações comerciais em bloco e a persistência de desequilíbrios macroeconômicos tornam instáveis os fluxos de capitais para o financiamento de projetos de investimento e evidenciam riscos de uma super-exposure externa.

“Esta série, obviamente, não esgota o assunto”, diz Tomás Bruginiski de Paula, coordenador do projeto, adiantando que novos estudos aprofundarão os temas que já fazem parte da agenda de pesquisas do Ipea.



## ESTUDO MOSTRA USO INTERNACIONAL DE INCENTIVOS E MULTAS NO COMBATE À POLUIÇÃO

Praticamente todos os países dão incentivos fiscais e subsídios para estimular investimentos voltados para a prevenção e o controle da poluição do ar e da água. Estas despesas podem ser deduzidas dos impostos na Austrália, Bélgica, Japão e Noruega, por exemplo. Em Portugal, as deduções ficam a critério das autoridades. Nos EUA, os juros da dívida contraída pelos estados para conservar recursos e controlar a poluição ficam isentos do imposto de renda. Na Colômbia, onde o uso da água é regulamentado desde a década de 40, aos incentivos fiscais somam-se os de crédito. A China subsidia tarifas, dá empréstimos e incentivos fiscais para iniciativas de melhoria na eficiência energética. Há redução de carga tributária em Barbados, para o setor de turismo preservar a água, e no Equador, para diminuir despejos de mercúrio pelo garimpo ...

### Impostos ambientais

França, Japão e Portugal cobram taxas sobre a emissão de poluentes. Dinamarca, Finlândia, Holanda, Noruega, Suécia, Coreia do Sul e EUA aplicam impostos declaradamente ambientais. Já a Alemanha, para acelerar a substituição da frota por veículos equipados com conversores catalíticos, prevê tributação maior para os carros a gasolina e diesel. Enquanto isso, a Holanda cobra taxa sobre o uso de águas subterrâneas, e Bélgica e Irlanda cobram taxas de retirada de água ...

Estes são apenas alguns exemplos do que relatam Francisco Eduardo Mendes e Ronaldo Seroa da Motta em *Instrumentos econômicos para o controle ambiental do ar e da água: uma resenha da experiência internacional*, texto para discussão publicado pelo Ipea.

## Cendec prepara candidatos aprovados

Os 46 novos técnicos do Ipea, que tomam posse em maio, estão fazendo estágio este mês nas áreas nas quais vão atuar. Esta é a parte prática do curso dado pelo Centro de Treinamento para o Desenvolvimento Econômico e Social (Cendec), do Ipea. A parte teórica foi realizada em março, no Cendec, em Brasília. O objetivo é prepará-los para o serviço público, com noções sobre o governo federal, o próprio

Ipea, metodologias de pesquisa etc.

No primeiro concurso, 900 candidatos concorreram a 40 vagas, todas na área econômica. No segundo, foram 600 para 22 vagas em economia e oito em políticas públicas.

Desta vez foram 309 para a área econômica (11 candidatos/vaga), 223 para a de políticas públicas (25 candidatos/vaga) e 393 para a de informática (39,3 candidatos/vaga).

Visor IPEA é uma publicação mensal do

### INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA

SBS - Qd. 1/ Bl. J - Ed. BNDES/ 11º and. - 70076-900 - Brasília/DF  
Tel.: (061) 315-5276 Fax: (061) 223-5282

Av. Pres. Antonio Carlos, 51/16º and. - 20020-010 - Rio de Janeiro/RJ  
Tel.: (021) 220-7679 Fax: (021) 240-0576

Internet <http://www.ipea.gov.br> - E-mail: [visor@ipea.gov.br](mailto:visor@ipea.gov.br)

EDITORA Shirley Soares (Reg.Prof. nº 12.466 MTb-RJ)

EDITORAÇÃO Weissenberg

Foram utilizados dados disponíveis até 24/04/98

Permitida a transcrição total ou parcial de matéria publicada, desde que citada a fonte **Visor IPEA**.