

O CANCELAMENTO DO AUMENTO DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO E OUTROS RECENTES DESMANDOS DO PODER EXECUTIVO DO BRASIL NA GESTÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Muito temos escrito em nossos recentes artigos sobre os prejuízos oriundos da indecisão brasileira quanto ao papel do comércio internacional para o nosso país. As vacilações experimentadas nos últimos anos são um sinal claro desse impasse. Apesar de superavitários na última década, mantivemos sempre o pavor da "ameaça externa" trazida pelas importações ao invés de combater as nossas ineficiências e nos tornar competitivos. O discurso demagógico e interessado - já que competitividade significa menos tributos e corrupção - serviu para tornar real o inimigo que não fala português e permitir que, além de não competitivo, o Brasil passasse também a ter uma balança comercial deficitária.

Um exemplo claro dos desmandos na gestão do comércio internacional brasileiro pôde ser evidenciado recentemente, com o discurso do nosso Ministro da Fazenda em 31/07/2013 declarando que não faz mais sentido elevar o imposto de importação - conforme proposto pela Resolução Camex nº 12/2013 - e, portanto, as manifestações do setor privado, em resposta à consulta pública, não seriam analisadas, pois o aumento do imposto de importação pretendido não seria levado adiante pelo risco de aumento da inflação. Para quem não se recorda, referida consulta pública movimentou empresas de diversos setores da economia brasileira em fevereiro e março deste ano, que se opuseram aos aumentos com uma forte argumentação fundamentada pela evidência de distorções resultantes dos aumentos tarifários propostos, como insumos mais gravemente onerados que produtos finais e geração de monopólios internos.

Entendemos a influência da desvalorização do real ante o dólar e concordamos com a decisão de não aumentar o imposto de importação, pois acreditamos que o caminho do Brasil não é o insulamento - apesar do prestígio que Cuba ainda goza com uma parcela letrada de nossa sociedade -, mas a competitividade pela existência de mão-de-obra capacitada, infraestrutura logística e de produção, segurança jurídica, cultura desenvolvimentista, redução da corrupção, do empreguismo e fisiologismo político e da carga tributária. Mas, mesmo concordando, temos de destacar pelas idas e vindas o emblemático fato narrado, por demonstrar a falta de visão do Brasil para o comércio internacional.

Infelizmente, esse não é o único caso recente em que o Poder Executivo Federal falha em sua missão de prover segurança jurídica e demonstrar seriedade ao setor privado na gestão do comércio exterior brasileiro. A consequência destas falhas é terrível para o país, que perde credibilidade perante o mercado, deixando de ser interessante para investidores externos e, por conseguinte, deixando de crescer e gerar os empregos e riqueza necessária para ajudar a parte da população que vive na pobreza. Vejamos alguns recentes exemplos⁽¹⁾:

Mercosul: o aperfeiçoamento do Mercosul como União Aduaneira, reiniciado em 2010 com as Decisões do Conselho do Mercado Comum 10 e 27, aprovadas pela Cúpula de San Juan aos 2 e 3 de agosto do ano de 2010⁽²⁾, nunca foi levado adiante, sendo a sua divulgação comparável a *marketing* eleitoral. Em que pese o fato dos outros países do bloco contribuírem com a (des)organização dos trabalhos, o fato do Brasil enxergar o Mercosul como uma união política antes de econômica prejudica a geração de riqueza no bloco;

INOVAR-AUTO, o novo regime automotivo⁽³⁾: o aumento de 30% do IPI na importação de automóveis foi estabelecido pela Medida Provisória (MP) 540, de agosto de 2011. Desde então, as montadoras de veículos aguardam pela regulamentação do INOVAR-AUTO. Passados mais de dois anos, ainda não é possível contar com o conjunto completo de normas que regulamentam o regime, sendo que as regras existentes já foram alteradas algumas vezes. Obviamente, as indefinições prejudicam investimentos produtivos das montadoras de veículos no Brasil; e

Centro Logístico Industrial Aduaneiro (CLIA): neste ano de 2013, pela MP 612, foi estabelecida a nova figura de recinto alfandegado a ser administrado pela iniciativa privada na forma de regime de licenciamento, tornando mais simples a realização dos empreendimentos - o que é de vital importância para a economia nacional - e repringendo o modelo da [MP 320/2006](#) (rejeitado então pelo Congresso Nacional). Também rejeitada a MP 612 pelo Poder Legislativo, a figura do CLIA foi ressuscitada e enxertada no texto da MP 613 a ser votado nas Casas Legislativas, com uma mudança diametral, já que passa ao regime de concessão. Mais um exemplo das idas e vindas do Poder Executivo Federal, causando prejuízos e insegurança aos particulares e desinteresse por investir no Brasil.

Já é hora de nosso país aceitar a realidade e perceber que a máquina estatal inchada, cara e pesada nos fará afundar no abismo da pobreza, pois não há mais espaço para a incompetência nos dias atuais. O Brasil precisa alcançar padrões internacionais de competitividade se quiser sobreviver, pois apenas o protecionismo não resolve: não somos autossuficientes nem em petróleo, apesar do pré-sal.

Entusiasmados e demagógicos discursos eleitoreiros não resolvem os problemas, não havendo milagres que possam ser feitos por decreto. O Brasil precisa de uma política desenvolvimentista de comércio internacional e não de políticas partidárias imediatistas visando sempre às próximas eleições.

Notas:

(1) Outros casos podem se somar aos exemplos listados, como o Sistema Harpia, o prazo de validade do Reintegra, a consulta pública sobre o Operador Econômico Qualificado, Detalhamento Brasileiro de Nomenclatura, etc.

(2) Sobre o assunto, confira o artigo "Livre Circulação de Bens - O aperfeiçoamento do Mercosul como União Aduaneira" em <http://www.liraa.com.br/conteudo/2227/livre-circulacao-de-bens--o-aperfeiocoamento-do-mercosul-como-uniao-aduaneira>

(3) Confiram os artigos sobre o INOVAR-AUTO: "Medida Provisória 563 e Decreto 7.716. Nova sistemática automotiva." em <http://www.liraa.com.br/conteudo/2333/medida-provisoria-563-e-decreto-7716-nova-sistematica-automotiva> e "Plano Brasil Maior, Protecionismo e o Sistema Multilateral de Comércio - OMC" <http://www.liraa.com.br/conteudo/2334/plano-brasil-maior-protecionismo-e-o-sistema-multilateral-de-comercio-omc>

Autor(a): **ALEXANDRE LIRA DE OLIVEIRA**

Sócio Diretor da Lira & Associados. Diretor de Assuntos Normativos do Instituto de Comércio Internacional do Brasil.

FONTE: ADUANEIRAS (http://www.aduaneiras.com.br/noticias/artigos/artigos_texto.asp?ID=24816422&acesso=2)