

Política comercial brasileira: possíveis impactos de uma redução nas tarifas de importação dos setores automotivo e têxtil¹

Catarina Carvalho Vianna *

João Policarpo R. Lima **

Resumo: Os países têm se envolvido em negociações, como blocos econômicos e negociações multilaterais, visando uma redução ou eliminação das barreiras comerciais entre eles. A participação do Brasil nas negociações da Organização Mundial do Comércio – OMC e do Mercado Comum do Sul – MERCOSUL é um reflexo desse cenário. Este trabalho analisa os impactos das políticas comerciais adotadas pelo Brasil que visam reduzir tarifas de importação. Foi feita uma simulação de uma redução tarifária utilizando como exemplo o setor automotivo e têxtil. O modelo de redução tarifária foi baseado na Fórmula Suíça proposto pela OMC para países em desenvolvimento. A simulação encontrou tarifas de importação muito abaixo da média praticada pelo Brasil que podem trazer conseqüências negativas para os setores estudados. Foi mensurado, utilizando a elasticidade dos produtos do setor automotivo e têxtil, o volume a ser importado por ambos os setores, após a aplicação da Fórmula Suíça. Os resultados mostraram que a elasticidade dos produtos foi fundamental para decidir o volume importado, já que produtos mais elásticos apresentaram um maior crescimento nas importações, enquanto que produtos inelásticos apresentaram um crescimento bem inferior que os demais.

Palavras chaves: política comercial, redução tarifária, Fórmula Suíça.

JEL: H87

1 Este trabalho é baseado na dissertação elaborada pelo primeiro autor, sob o título Política Comercial Brasileira: Possíveis Impactos de Uma Redução nas Tarifas de Importação dos Setores Automotivo e Têxtil (PIMES/UFPE), orientada pelo segundo autor.

* Mestre em Economia pela UFPE - 501, Knights Run Avenue #6101 - Tampa/FL – USA - Zip code: 33602 - Rua Gal. Salgado 600/403 Boa Viagem - Recife/PE - Cep: 51330-000 Email: Catarina_cv@yahoo.com

** Professor Associado 3 do Departamento de Economia/Pimes da UFPE e Pesquisador do CNPq. Rua José de Holanda, 580, apto 2001 – Torre - 50.710-140 – Recife – PE Email: jprlima@ufpe.br

1 Introdução

A reforma da política comercial realizada pelo Brasil na década de 90 transformou a estrutura tarifária de muitos setores da economia brasileira. Na mesma década, alguns acontecimentos contribuíram para intensificar esse processo. Como por exemplo, a instituição do MERCOSUL, que buscou meios de integrar e aumentar cada vez mais o comércio entre seus membros, bem como as intensas discussões na OMC (Organização Mundial do Comércio) sobre as reformas tarifárias entre os países envolvidos.

As conseqüências de uma abertura comercial podem ser positivas ou negativas para os países, dependendo de como serão negociadas e de quais setores serão atingidos. Se o comércio é livre, ou seja, sem barreiras entre os países, são os consumidores que ditam as regras, são eles que escolhem o produto, baseado muitas vezes, no seu preço. Nesse sentido, o comportamento do consumidor nesse cenário poderá repercutir nas decisões dos importadores, exportadores e produtores locais.

Por outro lado, um comércio com barreiras poderá beneficiar ou prejudicar determinados setores da economia. As barreiras comerciais surgem da necessidade de restringir o livre comércio, pois muitos dos países ainda não estariam preparados para enfrentar a concorrência gerada por uma abertura comercial.

As barreiras comerciais tendem a ser eliminadas ou reduzidas à medida que os países intensificam o processo de integração, negociando acordos e/ou criando blocos econômicos. Quaisquer resultados provenientes dessas negociações trazem conseqüências variadas para determinados setores da economia dos países participantes.

Nesse contexto, o Brasil vem participando de negociações que visam aumentar o fluxo de comércio com outros países e sua participação nas negociações comerciais da OMC (Organização Mundial do Comércio) junto com sua inserção no bloco MERCOSUL é um dos reflexos dessas iniciativas.

Nesse cenário, vale destacar a importância que a política comercial que um país exerce em diversos setores da economia. As medidas adotadas ao final de cada processo poderão influenciar a economia do país em vários aspectos, tais como: equilíbrio do balanço de pagamentos, o nível de produção local, de emprego e de produtividade. Fatores fundamentais para o desempenho econômico de um país.

Este trabalho tem como objetivo analisar os impactos de políticas comerciais em

negociação para serem adotadas pelo Brasil, que visam reduzir as tarifas de importação. Para isso, será feita uma simulação de redução tarifária, utilizando como exemplo os setores automotivo e têxtil. A discussão a ser feita da proposta de redução tarifária será baseada em modelo proposto pela OMC para países em desenvolvimento. Os setores analisados foram escolhidos pela importância em termos de emprego gerado e de participação no PIB brasileiro⁴, o que justifica a proteção tarifária recebida pelos mesmos, bem acima da média das demais tarifas.

1.1. Breve Contexto da Política Comercial Brasileira

A política comercial brasileira, a partir do pós-guerra até 1989, foi marcada por práticas bastante protecionistas, tarifas altas e uma grande dispersão nas alíquotas. Essas medidas davam suporte à política de industrialização via substituição de importações. Em 1988, foi implantada a primeira reforma liberalizante no Brasil, com o objetivo de reduzir a redundância da estrutura tarifária e deixá-la mais transparente, entretanto somente em 1989 é que se conseguiu reduzir a média das tarifas. De 44% passou para 35% e aumentou a proporção de itens com alíquota igual ou inferior a 40%. O programa também tinha o objetivo de reduzir as alíquotas de setores mais básicos, para diminuir os custos de produção (PINHEIRO e ALMEIDA, 1995).

Nos anos 1990 ocorreu uma maior liberalização das importações, responsável por eliminar a quase totalidade das barreiras não-tarifárias e reduzir substancialmente as tarifas aduaneiras. Nessa década, foram extintas a maior parte das barreiras não-tarifárias herdadas do período de substituição de importações (AVERBUG, 1998).

De acordo com Pinheiro e Almeida (2005), no início do governo Collor, em 1990, foi iniciado um programa de liberalização bastante forte. As propostas previam:

- a) eliminação da lista de cerca de 1000 itens, cuja importação estava suspensa;
- b) redução e uniformização das alíquotas de imposto de importação, através de um cronograma a ser iniciado em 1991 a 1994;
- c) extinção dos regimes especiais de importação, exceto o drawback e Zona Franca de Manaus.

4 Segundo a ANFAVEA (2010, Anuário da Indústria Automobilística Brasileira- www.anfavea.com.br), o setor automotivo representava 19,8% do PIB industrial brasileiro em 2009, gerando 1,5 milhão de empregos diretos e indiretos. Já o setor têxtil, segundo a ABIT, em 2009, gerava cerca de 1,7 milhão de empregos e tinha uma participação de 3,5% no PIB total do Brasil (http://www.abit.org.br/site/navegacao.asp?id_menu=1&id_sub=4&idioma=PT).

De acordo com Kume (2008), esse cronograma de redução tarifária foi iniciado em 1991 e previa atingir uma tarifa média de 20%, dentro de um intervalo de variação de zero a 40%, durante os quatro anos (KUME, 2008). Esperava-se alcançar um nível médio de tarifa de 14,2%, através desse cronograma de redução tarifária, ao longo dos quatro anos. Essas medidas da política comercial brasileira coincidiram com as negociações do MERCOSUL, quando se percebe o aumento dos fluxos comerciais que acompanharam esta fase, a medida que o bloco estava sendo implantado (VAZ, 2002).

A política comercial do bloco pode ser dividida em duas fases: a primeira de 1991 a 1994 e a segunda a partir de 1994. No primeiro momento, as negociações do bloco foram responsáveis por eliminar as tarifas entre os países membros, visando alcançar uma livre circulação dos bens. Já na segunda fase, a partir de 1994, tinha como objetivo estabelecer uma única tarifa para importações de fora do bloco, através da implantação da TEC – Tarifa Externa Comum.

Essas negociações ocorreram para atingir o objetivo de bloco: estabelecer um mercado comum. Nesse estágio, os países buscam a eliminação de tarifas no comércio intra-bloco, uma livre circulação de serviços e fatores de produção (capital e mão-de-obra), e a instituição de uma Tarifa Externa Comum (TEC) para as importações de fora do bloco.

Daí em diante, a política comercial brasileira vem se mantendo dentro desses parâmetros, ou seja, bem mais aberta às importações, porém preservando, através de tarifas mais elevadas, em algumas situações mais críticas alguns setores mais sensíveis em termos de emprego e de extensão de cadeias produtivas. Para a definição dessas tarifas maiores concorre também, sem dúvida, a capacidade de organização desses setores, onde o argumento da defesa do nível de emprego é sempre presente. Note-se que os setores mais protegidos atualmente continuam sendo os setores com maior valor agregado e produtos de consumo, como automóveis, caminhões e ônibus, equipamentos eletrônicos, vestuário e calçados que são aqueles com tarifas mais altas.

Em contraposição, os menos protegidos continuam sendo àqueles pertencentes aos setores mais básicos da economia, como extração de petróleo e carvão, extrativa mineral, siderurgia e metais não-ferrosos.

Pelo visto, os setores têxtil e automotivo se enquadram bem nessas considerações de ordem mais protecionista e vêm sendo menos expostos à concorrência externa, o que tem contribuído para manter e expandir suas respectivas cadeias produtivas, que são, sem dúvida, importantes no contexto econômico do país. Ao fazer isso, diga-se, o Brasil não está isolado, pois vários outros países têm buscado formas de proteger os dois setores especificamente, mas não apenas estes, havendo até aqui algum consenso e um grau razoável de sucesso da política na preservação dos mesmos.

1.2 O Debate sobre a redução de tarifas e a fórmula suíça.

A redução de tarifas entre países vem sendo tema de discussão entre os países da OMC, que desde o estabelecimento do GATT buscam instrumentos para alcançar esse objetivo. Até a Rodada Kennedy (1963-1967) foram discutidos cortes lineares nas tarifas. Somente a partir da Rodada Tóquio (1973-1979) foram reduzidas as tarifas, com base em uma fórmula, chamada de Fórmula Suíça, mais complexa que o método de redução linear usado na Rodada Kennedy (KRUGMAN e OBSTFELD, 2005).

O objetivo da Fórmula Suíça, discutida até os dias atuais, é estabelecer um corte não-linear nas tarifas de um país. Caso utilizada essa fórmula, as tarifas mais altas sofrerão uma queda maior, enquanto que as mais baixas terão uma redução menor, conforme modelo proposto a seguir:

Figura 1: Fórmula Suíça

$$t_1 = (a \times t_0) / (a + t_0)$$

onde t_1 = tarifa consolidada final, após a aplicação da fórmula

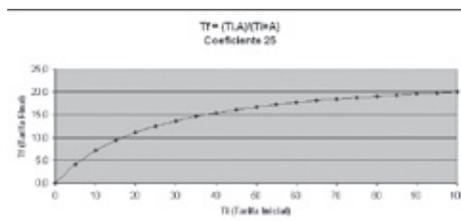
t_0 = valor inicial da tarifa

a = coeficiente que representa valor máximo das tarifas finais

De acordo com o modelo, t_0 será a tarifa consolidada inicial que sofrerá a redução e a , o valor máximo da tarifa, no qual a tarifa final não poderia ultrapassar. Esse coeficiente vem sendo discutido entre os membros da OMC, pois é ele que indicará o resultado final da tarifa.

A figura 2 traz uma demonstração, através de dados hipotéticos, de como ficariam as tarifas finais com a aplicação da fórmula Suíça, utilizando um coeficiente 25, que representa uma tarifa máxima de 25%.

Figura 2: Demonstração da Fórmula Suíça com Coeficiente 25



Fonte: elaboração própria

Observa-se que as tarifas iniciais mais altas sofreram reduções maiores, enquanto que as mais baixas tiveram uma queda bem menor. Usando como exemplo uma tarifa inicial de 100%, bem acima da média mundial, ao aplicar a fórmula com coeficiente de 25, o resultado foi uma tarifa final de 20% que representa uma queda de 80%. Por outro lado, considerando uma tarifa inicial de 10%, o resultado final foi uma tarifa de 7,1%, ou seja, uma variação de 2,9%.

De acordo com Laird et al (2003), a fórmula linear traz grandes reduções no valor absoluto das tarifas, mas proporcionalmente não há uma queda maior nas alíquotas muito altas, se comparadas com as mais baixas. Se tomarmos como exemplo uma tarifa consolidada inicial de 50%, e utilizarmos um corte linear de 30%, o resultado seria uma tarifa final de 35%. Entretanto, se a mesma tarifa inicial sofrer cortes não-lineares, através da fórmula suíça, com coeficiente 20, o resultado seria uma tarifa final em torno de 15%, ou seja, bem abaixo do outro resultado.

A fórmula suíça conseguiria reduzir tarifas mais altas que as fórmulas com cortes lineares, que apresentam cortes uniformes para todos os tipos de alíquota. Portanto, países com tarifas muito altas, bem acima da média, eliminariam os picos tarifários e escaladas tarifárias ao adotar a fórmula suíça⁵.

De acordo com Chakravarty (2008), o caráter não-linear da fórmula prejudicaria os países em desenvolvimento, que já possuem níveis tarifários mais elevados que os demais. Para isso, a fórmula prevê a adoção de coeficientes variados para grupos de países com níveis diferenciados de desenvolvimento.

Por causa dessas divergências, os países em desenvolvimento teriam direito de elaborar uma lista de produtos que não entrariam nos cortes propostos pela fórmula. A quantidade de produtos que entrariam nela dependeria do coeficiente adotado pelo país. Coeficientes mais baixos teriam direito a uma porcentagem maior de produtos, enquanto que para os mais baixos, a quantidade de produtos da lista seria menor (CHAKRAVARTY, 2008).

Os países membros da OMC chamaram esse mecanismo de flexibilidades, que significa dizer que países que adotassem coeficientes mais baixos fariam uso de maior flexibilidade. De acordo com Chakravarty (2008), caso sejam adotados os coeficientes 10 e 35 para países desenvolvidos e em desenvolvimento, respectivamente, o resultado ainda seria uma redução bastante acentuada para os países em desenvolvimento. A tabela 1 esclarece melhor essa queda nas tarifas.

5 De acordo com Bacchetta e Bora (2003), os picos tarifários são tarifas elevadas, que geralmente atingem três vezes mais as tarifas ponderadas do país, impossibilitando, muitas vezes, a comercialização do país que adota esta prática. Já, as escalonadas tarifárias, conforme Laird (2002), acontecem quando os níveis de tarifa se elevam à medida que aumenta o grau de industrialização do produto.

A tabela 1 toma como base uma tarifa média inicial de 6% para países desenvolvidos e de 35% para países em desenvolvimento. Os resultados dos cortes tarifários irão depender do coeficiente adotado na fórmula. Observa-se que para os países em desenvolvimento, o coeficiente precisa ser no mínimo 25 pontos maior que os adotados nas nações desenvolvidas para que se alcansse um nível de redução equilibrada, de cerca de 50%, entre os dois grupos.

Países com alíquotas mais altas sofreriam uma redução mais acentuada que os que já possuem tarifas reduzidas, dado o aspecto não-linear da fórmula. Portanto, países em desenvolvimento sentiriam um maior impacto ao aplicar a fórmula.

Tabela 1: Impacto da redução tarifária pela fórmula suíça nos países desenvolvidos e em desenvolvimento

	Coeficiente da Fórmula Suíça	Média das tarifas iniciais	Média da tarifa final	Redução %	Redução em pontos percentuais
Países desenvolvidos	7	6,0	3,23	46,1	2,7
	8	6,0	3,43	42,8	2,5
	9	6,0	3,60	40,0	2,4
	10	6,0	3,75	37,5	2,2
Países em desenvolvimento	15	35,0	10,5	70,0	24,5
	18	35,0	11,8	66,0	23,1
	20	35,0	12,7	63,6	22,3
	22	35,0	13,5	61,4	21,5
	24	35,0	14,2	59,3	20,7
	26	35,0	14,9	58,1	20,1
	35	35,0	17,5	50,0	17,5

Fonte: Chakravarty, 2008

Pelo visto, pode-se perceber que o tema é controverso e envolve interesses diversos em diferentes grupos de países. Nos países em desenvolvimento os cortes de tarifas e a fórmula suíça gerariam impactos importantes em setores sensíveis da indústria com possíveis perdas elevadas de emprego e de cadeias produtivas, dependendo dos parâmetros acordados, o que termina dificultando a obtenção de acordos multilaterais de redução de tarifas. No sentido de contribuir para um melhor entendimento sobre o tema, na seção 3 deste trabalho faz-se uma estimativa de possíveis impactos da adoção da fórmula sobre as importações de dois dos mais importantes setores industriais da economia brasileira.

2 Metodologia utilizada.

Com o objetivo de estimar, via simulações, o aumento das importações brasileiras dos setores automotivo e têxtil utilizando a fórmula suíça fez-se necessário conhecer a elasticidades dos produtos inseridos nesses setores, uma vez que esta variável pode influenciar no aumento das importações.

Os dados utilizados serão mostrados a seguir:

a) Tarifas Consolidadas

Para o estudo dos impactos da redução tarifária nos setores automotivo e têxtil brasileiro foram utilizadas todas as tarifas consolidadas que constam nos Capítulos 50 a 63, 86 e 87 da Lista III de Concessões Tarifárias do Brasil no âmbito da OMC. A Lista III utiliza a mesma classificação dos produtos que constam na TEC - Tarifa Externa Comum, entretanto, a diferença é que na primeira constam as alíquotas consolidadas, enquanto que na segunda estão as alíquotas aplicadas. Os Capítulos 50 a 63 são relacionados ao setor têxtil, enquanto que os Capítulos 86 e 87 referem-se ao setor automotivo.

b) Fórmula Suíça

Na estimativa dos impactos da redução das tarifas de importação dos setores automotivo e têxtil foi utilizada a Fórmula Suíça apresentada a seguir. O modelo foi aplicado nas tarifas consolidadas do capítulo 86 e 87 da TEC para o setor automotivo e 50 a 63 do setor têxtil.

Figura 3: Fórmula Suíça

$$t_1 = (a x t_0) / (a + t_0)$$

onde t_1 = tarifa consolidada final, após a aplicação da fórmula

t_0 = valor inicial da tarifa

a = coeficiente que representa valor máximo das tarifas finais

c) Elasticidades dos Produtos

A pesquisa tomou como base as elasticidades de alguns setores, através de estudos realizados anteriormente. Foi utilizado o estudo realizado por Tourinho *et al* (2002), o qual definiu as elasticidades para 28 setores industriais brasileiros. A elasticidade encontrada é chamada de elasticidade de Armington, que, segundo os mesmos autores, “tem sido amplamente utilizada para avaliar os impactos de alterações na política comercial, tanto em modelos de equilíbrio parcial como nos modelos de equilíbrio geral”(p.01).

Os autores dividem a elasticidade para o setor automotivo em duas: a primeira delas com magnitude 1,43 para automóveis, caminhões e ônibus. Já a segunda, com

magnitude 0,41 refere-se a outros veículos, peças e acessórios.

Para o setor têxtil, foram verificadas elasticidades de 2,26 para vestuário e acessórios e 3,36 para tecidos em geral, algodão, linhas e lã. Na próxima seção faremos estimativas dos impactos da redução tarifária sobre as importações dos dois setores aqui definidos como casos de estudos.

3 Estimativa de impactos da redução tarifária

3.1 Setor Automotivo

De início, vale esclarecer que as tarifas aplicadas e utilizadas pelo importador ao realizar o processo de importação encontram-se na lista da TEC (MDIC, 2009). A média aritmética simples das 171 linhas tarifárias analisadas no setor automotivo é de 20,53%. De acordo com a figura 4 desse total, 87% dos produtos possuem alíquotas iguais ou superiores a 14%, ou seja, acima da média da TEC (10,7%), sendo que 37% dos produtos possuem alíquota de 35%, considerada a tarifa de importação mais alta comparando com todos os outros produtos.

A Figura 4 mostra que mais de 50% das linhas tarifárias possuem tarifas superiores a 18%. Tomando como base que a média da tarifa aplicada para todos os produtos inseridos na TEC é de 10,7%, a maioria dos produtos do setor automotivo possui tarifas superiores à média, caracterizando, portanto, um setor bastante protegido diante dos demais. Não por acaso, pois trata-se de um setor estratégico em termos de geração de efeitos multiplicadores sobre atividades diversas, além de apresentar um elevado índice de oligopolização por empresas transnacionais, que contam com capacidade organizativa para influenciar na fixação de tarifas.

Figura 4: Tarifas aplicadas do setor automotivo



Fonte: TEC, MDIC, 2009, elaboração própria. Total de linhas tarifárias: 171.

Tendo em conta que a proteção poderia impedir a importação de componentes essenciais para tornar o produto final (automóveis, caminhões e ônibus) mais acessível ao mercado, foram aqui analisadas as tarifas dos 171 produtos com o objetivo de saber o perfil dos produtos que possuem tarifas mais altas.

De acordo com a tabela 2, observa-se que os produtos com alíquotas maiores (20% e 35%) são em sua maioria veículos, enquanto que, os demais são componentes para a montagem dos veículos apresentando tarifas menores. Note-se que há uma maior proteção para bens de consumo final (veículos), através da aplicação de tarifas maiores.

Tabela 2: Produtos x Alíquotas de importação do Setor Automotivo no Brasil

Alíquota	Produtos
35%	Motor de pistão, veículos até 1.000 cilindradas, chassis com motor e cabina, veículos de combate a incêndio, caminhões-betoneiras, <i>derricks</i> para sondagem ou perfuração e sistemas
20%	Veículos com motor pistão não superior a 50 cm, motocicletas e bicicletas
18%	Volantes, barras, caixas, <i>airbags</i> , radiadores, embreagens, tubos de escape, reboques e semi-reboques
16%	Selins, aros e raios, cubos, pinhões de rodas livres, pedais, pedaleiros e câmbio de velocidades
14%	Pára-lamas, grades de radiadores, portas, painéis de instrumentos, componentes elétricos, motocoltores e tratores de lagarta

Fonte: TEC, MDIC, 2009, elaboração própria.

As informações contidas na tabela 6 indicam que o Brasil segue a tendência da maioria dos países em aplicar tarifas mais altas em produtos com maior valor agregado, conforme afirma Laird (2002). A diferenciação objetiva facilitar a importação de insumos necessários para a fabricação de bens finais e assim proteger a indústria local, agregando mais valor internamente, o que também está em sintonia com as estratégias das empresas transnacionais pós-globalização ao se localizarem nos chamados países emergentes, permitindo assim a maior integração entre diferentes filiais no comércio de componentes, *out-sourcing* etc.

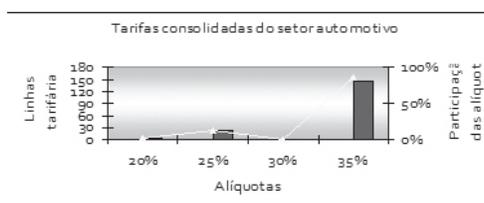
3.0.1 Tarifas consolidadas do setor automotivo

As tarifas consolidadas, utilizadas nas negociações da OMC, se encontram na Lista III de Negociações do Brasil no âmbito da OMC (MDIC, 2009). A média aritmética

simples das tarifas consolidadas para o setor automotivo é de 33,33%. Das 171 linhas tarifárias analisadas, as tarifas consolidadas variam de 25% a 35%.

De acordo com a figura 5, mais de 80% das linhas tarifárias possuem alíquotas iguais a 35%. Essa tarifa representa a alíquota máxima que o Brasil aplica, tomando como base todos os setores da economia. Isso significa que o Governo já está usando sua alíquota máxima nas negociações, sem margem para aumentá-la, caso necessite.

Figura 5: Tarifas Consolidadas do Setor Automotivo



Fonte: MDIC, 2009, elaboração própria. Total de linhas tarifárias: 171.

Comparando as figuras 4 e 5, observa-se que enquanto as tarifas consolidadas se concentram na alíquota de 35%, as tarifas aplicadas variam de 14% a 35%. De acordo com Jakobsen (2008), essas diferenças entre tarifas aplicadas e consolidadas existem para o país se prevenir de um momento de ameaça inesperada.

3.0.2 A aplicação da Fórmula Suíça

A fórmula suíça, como foi demonstrada anteriormente, é aplicada nas tarifas consolidadas, que geralmente são mais altas, pois dão mais margem de manobra ao Governo nas negociações internacionais. Como um dos objetivos da fórmula é alcançar cortes mais acentuados em tarifas mais altas, a aplicação da fórmula atinge boa parte dos produtos.

O resultado da aplicação da fórmula depende do coeficiente escolhido. Nas últimas negociações, o Brasil propôs um coeficiente 30 para não perder de vez seu colchão tarifário. A tabela 3 mostra os resultados da aplicação da fórmula suíça nas alíquotas do setor automotivo, de acordo com os níveis de coeficiente propostos nas negociações.

Como se pode observar, através da tabela 3, a variação maior das tarifas ocorre em alíquotas mais elevadas, devido ao caráter não-linear da fórmula, que prevê eliminar

tarifas mais altas. Portanto, os produtos de consumo final que possuem tarifas mais altas seriam os mais afetados com o corte.

Tabela 3: Resultado da aplicação da Fórmula Suíça no setor automotivo

Coefficiente	Tarifa consolidada inicial (%)	Tarifa consolidada final (%)	Varição (%)
15	25	9,38	- 15,6
	35	10,5	- 24,5
20	25	11,1	- 13,9
	35	12,7	- 22,3
25	25	12,5	- 12,5
	35	14,5	- 20,5
30	25	13,6	- 11,4
	35	16,1	- 18,9

Fonte: elaboração própria

A tabela 4, mostra que seja qual for o coeficiente utilizado, o resultado das alíquotas é bem inferior à média aritmética das tarifas aplicadas (22,1%). Por exemplo, aplicando um coeficiente 30 nas tarifas, o resultado atingiu 98 produtos com tarifas finais inferiores à tarifa aplicada, representando 69% das tarifas. Com este coeficiente, o país não teria direito de fazer uso das flexibilidades, ou seja, de definir produtos que não entrariam na aplicação da fórmula.

Tabela 4: Número de perfurações da TEC

Coefficiente Fórmula Suíça	Número de produtos com tarifas finais inferiores à TEC	<i>Análise</i>
15	135	<i>Nas últimas negociações da OMC, não seria aplicado este coeficiente para países em desenvolvimento*</i>
20	112	<i>14% de toda linha tarifária à metade das reduções da fórmula, contanto que não exceda 16% do total das importações de produtos industrializados</i>
25	103	<i>Sem flexibilidades</i>
30	98	<i>Sem flexibilidades</i>

Fonte: OMC, 2008. Elaboração própria. * Discutido na Quarta revisão para modalidades NAMA - Non-agricultural market Access.

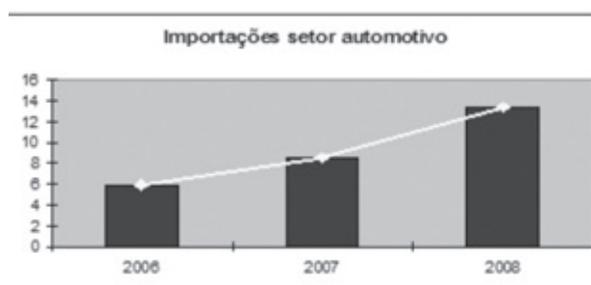
Por outro lado, utilizando um coeficiente 20 nas tarifas, foram encontrados 112 produtos com tarifas finais abaixo da tarifa aplicada, correspondendo a 79,5% das tarifas. Com este coeficiente, a OMC (2008) prevê o uso das flexibilidades para países em desenvolvimento, ou seja, o país poderá definir 14% do total de suas linhas tarifárias à metade das reduções da fórmula, contanto que não ultrapasse 16% do total das importações de produtos industrializados do país.

Note-se que a exceção de 14% se refere a todos os produtos inseridos na TEC, inclusive os do setor automotivo. No caso do Brasil, o MERCOSUL definiu, após uma avaliação feita internamente, que o bloco poderia sujeitar 16% de seus produtos a cortes tarifários menores (KWA, 2008).

3.0.3 Crescimento das importações após a redução nas tarifas

No período de 2006 e 2008, o setor automotivo no Brasil importou, por ano, uma média de US\$ 9.278.616.082, conforme mostra a figura 6. Nos três anos, o setor apresentou aumento nas importações, com destaque para o crescimento em 2008, de 58% em relação ao ano anterior. De acordo com dados do MDIC (2009) a balança comercial do setor tem se mostrado superavitária no, apresentando uma média de US\$ 13.722.509.226 no mesmo período.

Figura 6: Brasil: Importações setor automotivo 2006-2008, em US\$ FOB bilhões



Fonte: Aliceweb, 2009

Tomando como base os dados da figura 6, foi estimado o crescimento das importações que seria derivado da redução da tarifa de importação. Tem-se como suposto que com uma queda da alíquota de importação, o preço do produto importado tenderá a cair, o que poderá implicar em aumento do volume a ser importado. Note-se que a variação

desse crescimento dependerá também da elasticidade-preço do bem, uma vez que bens mais elásticos tendem a ser mais sensíveis a variações no preço.

Tratando-se de elasticidade, o setor automotivo se divide em dois grupos. No primeiro deles estão os produtos com elasticidade 1,43, que correspondem aos automóveis, caminhões e ônibus. Já o segundo grupo, possui elasticidade 0,41 e correspondem a outros veículos, peças e acessórios (TOURINHO *et al.*, 2002).

Tabela 5: Elasticidades por grupo de produtos da indústria automobilística

Grupos de produtos por tarifa consolidada	Elasticidade 0,41	Elasticidade 1,43
Produtos com alíquota de 35%	Pára-lamas, portas de automóveis, painéis, caixa de marcha, rodas, volante, air-bag, motocicletas, bicicletas, reboques	Automóveis, caminhões e ônibus
Produtos com alíquota de 30%	Cubos de freio de motocicleta	Dumpers de carga igual ou superior a 85 ton.
Produtos com alíquota de 25%	Pára-choques, cintos de segurança, grades de radiadores, sistema de suspensão, radiadores, embreagem e caixas de direção	—

Fonte: elasticidades (Tourinho *et al.*, 2002) e alíquotas (Lista III, Mdic, 2009). Elaboração própria

Com base nessas informações, foi aplicada a fórmula da elasticidade para mensurar o aumento do volume a ser importado, provocado pela queda da tarifa de importação. Os resultados a seguir serão mostrados a partir de três cenários distintos, conforme apresenta a tabela 5.

No primeiro cenário encontra-se o grupo de produtos que possuem tarifa consolidada de 35%, correspondente a 81,5% do setor, conforme mostrado anteriormente. No segundo cenário estão os produtos com tarifa consolidada de 30%. E no terceiro, com tarifa consolidada de 25%. Em todos os cenários, há produtos com elasticidade 1,43 e 0,41, exceto para produtos com tarifa consolidada de 25%, que só apresentam elasticidade de 0,41.

Na tabela 6 podem ser observadas estimativas de variação de importações tendo em conta dois fatores: a variação das tarifas, de acordo com o coeficiente da fórmula suíça e a elasticidade dos produtos. Conforme esperado, sob o ponto de vista da elasticidade,

tem-se que o grupo de produtos com elasticidade mais alta, de 1,43, apresentou variações maiores, seja na quantidade importada ou no volume, em dólar, comparando com o grupo de produtos com elasticidade menor, de 0,41.

Tabela 6: Variação estimativa das importações após redução tarifária no setor automotivo

Produtos	Coeficiente da fórmula suíça	Tarifa Final (%)	Δ Importações (%)	Δ Importações (%)
			(Ep 0,41)	(Ep 1,43)
Grupo 1: produtos com tarifa consolidada de 35%	30	16,15	5,72	19,96
	25	14,58	6,20	21,63
	20	12,72	6,76	23,59
	15	10,5	7,44	25,95
Grupo 2: produtos com tarifa consolidada de 30%	30	15	4,73	16,50
	25	13,63	5,16	18,00
	20	12	5,68	19,80
	15	10	6,31	22,00
Grupo 3: Produtos com tarifa consolidada de 25%	30	13,63	3,73	13,00
	25	12,5	4,10	14,30
	20	11,11	4,56	15,89
	15	9,37	5,13	17,88

Fonte: elaboração própria

Vale salientar que as importações apresentaram crescimento em todos os grupos de produtos após a redução nas tarifas. Entretanto, o grupo de produtos com elasticidade mais alta e com coeficiente da fórmula suíça mais baixo demonstrou um aumento maior.

O grupo 1 correspondente a produtos com tarifa consolidada de 35%, ao adotar o mesmo coeficiente 15 da fórmula suíça, equivalente a uma tarifa de 10,5%, deverá apresentar um crescimento de 7,44% nas importações, para os produtos com elasticidade 0,41, enquanto que deverá aumentar em 25,95% para os produtos com elasticidade 1,43.

Por outro lado, caso o mesmo grupo de produtos adote um coeficiente maior da fórmula suíça, de 30, por exemplo, este deverá elevar suas importações em 5,72%,

tratando-se de produtos com elasticidade 0,41, enquanto as importações deverão crescer 19,96% para produtos com elasticidade 1,43.

Esses dados indicam que as importações variam pouco em relação ao coeficiente da fórmula suíça escolhido, entretanto, apresentam variação maior de acordo com a elasticidade do bem, fato que deveria ser objeto de atenção nas negociações em curso, ou seja, há que se ter mais cuidado com a redução das tarifas dos bens mais elásticos se o objetivo é preservar as atividades domésticas.

A tabela 7 mostra o resultado final das importações após a redução na tarifa de importação, baseada na média das importações de 2006 a 2008. O grupo 1 seria o mais atingido, pois corresponde a mais de 90% do volume total importado pelo setor. Os demais grupos somam cerca de 5% do total importado do setor, o que representa pouco impacto no crescimento das importações do setor.

De acordo com a tabela 7, o grupo 1 com maior concentração das importações se divide em: 47% são produtos com elasticidade 0,41 e 53% são produtos com elasticidade 1,43. O grupo de produtos com elasticidade 0,41 corresponde a acessórios e peças, como: portas de automóveis, pára-lamas, *air-bag*, caixa de marcha, etc. Enquanto que o grupo de produtos com elasticidade 1,43 é formado por automóveis e caminhões.

Tabela 7: Estimativa das importações após a redução tarifária no setor automotivo.

Produtos	Coeficiente da fórmula suíça	Importações US\$ FOB milhões	Importações US\$ FOB milhões
		(Ep 0,41)	(Ep 1,43)
Grupo 1: produtos com tarifa consolidada de 35%	30	4.219,07	5.870,83
	25	4.238,23	5.952,56
	20	4.260,57	6.048,48
	15	4.287,70	6.163,98
Grupo 2: produtos com tarifa consolidada de 30%	30	1,08	-
	25	1,08	
	20	1,09	
	15	1,09	
Grupo 3: Produtos com tarifa consolidada de 25%	30	349,00	-
	25	350,07	
	20	351,61	
	15	353,53	

Fonte: Aliceweb, 2009, elaboração própria

Assim, estes produtos, pertencentes ao grupo 1 seriam os mais atingidos com uma redução tarifária, não só por deterem mais de 90% das importações, mas também por possuírem tarifa inicial mais alta que os demais. Destacam-se neste grupo, os automóveis e caminhões que por possuírem elasticidade mais alta, teriam variações maiores.

De acordo com Hotta e Salerno (2002), o setor automotivo é composto por 42% de empresas transnacionais e 58% de empresas nacionais. Das empresas brasileiras deste setor, 76% apresentam algum nível de exportação, entretanto, 75% exportam no máximo 20% de seu faturamento, o que significa que a produção é mais voltada para o mercado interno.

Segundo Camargo (2006), a organização do setor automotivo estabelece tratamento diferenciado entre montadoras e empresas de autopeças. Isso porque, as tarifas de importação de autopeças para montadoras são menores que as tarifas de importação de automóveis montados. Como mais de 90% dos produtos possuem tarifas consolidadas de 35%, ao aplicar a fórmula suíça, esses produtos terão tarifas finais de 10,5%, o que corresponde a tarifas iguais tanto para automóveis montados como para autopeças utilizadas pelas montadoras.

Esse cenário, não favoreceria às montadoras, pois apesar dos componentes usados na produção dos automóveis estarem com preços mais baixos, os veículos importados também teriam preços reduzidos, aumentando a concorrência externa.

Vale lembrar que na década de 90, devido ao aumento das importações provenientes da redução nas tarifas de importação, várias políticas foram adotadas para incentivar a produção local. Principalmente na especialização de veículos populares, como os acordos automotivos e as câmaras setoriais, que reduziram o preço dos veículos em cerca de 20% para poderem competir com os importados (CAMARGO, 2006).

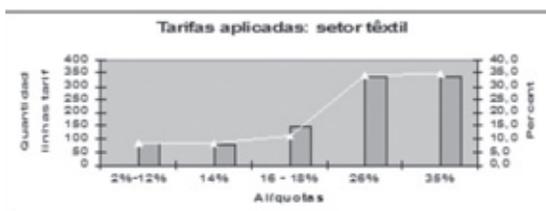
Essas medidas fizeram com que houvesse uma modernização das empresas brasileiras, além de atrair novos investimentos para o Brasil. Portanto, apesar das tarifas terem apresentado reduções bastante significativas durante a década de 90, a abertura comercial foi acompanhada de intervenções governamentais, o que incluiu a negociação de tarifas, a fixação de metas de exportações, entre outras, buscando modernização e incentivos às empresas locais. Com isso, o nível de produção foi ampliado e assim foram preservados os efeitos multiplicadores do setor, enquanto as fábricas buscavam a modernização para atingir maior competitividade ante os concorrentes externos, mesmo que à custa de preços mais elevados internamente.

Assim, um aumento significativo das importações, como mostrado na tabela 7, em função de queda nas tarifas, sem maiores intervenções governamentais no setor, poderia

levar as empresas instaladas a reduzir sua produção para o mercado interno e/ou ainda, transferir sua base industrial para outros países, que ofereçam maiores incentivos. Com isso haveria perda significativa de postos de trabalho e maiores vazamentos na cadeia de valor do setor automotivo, o que deve ser bem avaliado e negociado no âmbito da OMC como moeda de troca para eventuais concessões em outros setores por parte dos demais países.

3.1 Setor têxtil

Figura 7: Tarifas Aplicadas do setor têxtil



Fonte: MDIC, 2009. Dados da TEC de janeiro de 200. Elaboração própria

A tabela 8 mostra o perfil dos produtos em relação à sua respectiva alíquota. Em linha com observações anteriormente feitas, nota-se que os produtos de consumo final recebem maior proteção através de alíquotas maiores, como por exemplo, os tecidos (26%) e os tapetes, vestuário e seus acessórios (35%). Já, os insumos – lã, algodão, linho, linhas e fios - possuem alíquotas mais baixas, entre 2% e 18%.

Tabela 8: Produtos x Alíquotas – Setor têxtil

Alíquota	Produtos
35%	Tapetes de matérias têxteis, vestuário e acessórios
26%	Tecidos de seda, tecidos de lã, tecidos de algodão, tecidos de linho, tecidos de juta, Tecidos de fios sintéticos, tecidos de fibras sintéticas, feltros, veludos, tecidos atalhados, tecidos de malha
16-18%	Linhas de poliéster, fios de náilon, cabos de filamentos sintéticos, fibras e fios sintéticos e artificiais, pastas de matérias têxteis, fios metálicos, cordas
14%	Fios de lã, linhas de algodão, fios de linho
2-12%	Lã, algodão não cardado, linho bruto

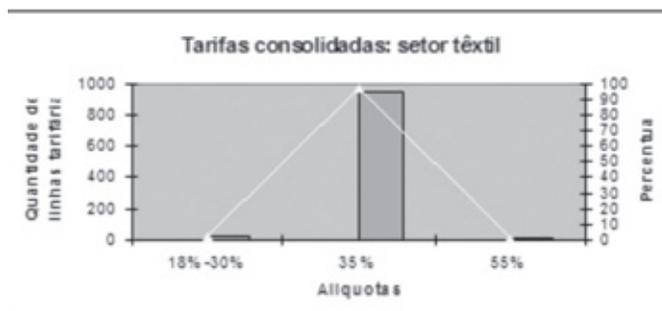
Fonte: TEC, 2009, elaboração própria.

3.1.1 Tarifas consolidadas do setor têxtil

A média aritmética simples das tarifas consolidadas para o setor têxtil é de 34,9%. Das 981 linhas tarifárias analisadas, as tarifas consolidadas variam de 18% a 55%. De acordo com a tabela 16, mais de 90% das linhas tarifárias possuem alíquotas iguais a 35%, e somente sete produtos possuem tarifas de 55%, o que mostra que o Brasil já está aplicando tarifa máxima nas negociações da OMC, em mais de 90% das linhas tarifárias deste setor.

Tarifas consolidadas: setor têxtil

Figura 8: tarifas consolidadas setor automotivo



Fonte: MDIC, 2009. TEC janeiro de 2009. Elaboração própria

Comparando as figuras 7 e 8, observa-se que enquanto as tarifas consolidadas se concentram na alíquota de 35%, as tarifas aplicadas variam de 26% a 35%. Esses dados mostram que a margem para negociação é mínima, pois ambas tarifas já estão no limite.

3.1.2 Aplicação da Fórmula Suíça

Conforme a tabela 9, ao aplicar a fórmula suíça com coeficiente 15, mais de 90% dos produtos, obtiveram alíquotas inferiores à média da TEC. Ao aplicar a fórmula utilizando os demais coeficientes, as alíquotas finais, em sua maioria, não são menores que a média da TEC, entretanto, sofrem reduções bastante significativas.

Tabela 9: Aplicação da Fórmula Suíça para o setor têxtil

	Tarifa inicial (%)	Tarifa final (%)	nº linhas tarifárias
Coef. 15	35	10,5	949
	55	11,8	-
	20	8,6	2
Coef. 20	35	12,7	-
	55	14,7	-
	20	10,0	-
Coef. 25	35	14,6	-
	55	17,2	-
	20	11,1	-
Coef. 30	35	16,2	-
	55	19,4	-
	20	12,0	-

Fonte: Mdic, 2009, elaboração própria.

Para o setor têxtil, de acordo com Tourinho *et al* (2002) foram encontrados dois grupos de produtos com elasticidades distintas. O primeiro deles, como mostra a tabela 10 é formado por vestuário e acessórios, com elasticidade igual a 2,23, enquanto que o segundo é composto pelos demais produtos, com elasticidade igual a 3,36.

Tabela 10: Elasticidades do setor têxtil

Grupos de produtos por tarifa consolidada	Elasticidade 2,23	Elasticidade 3,36
Produtos com alíquota de 55%	--	Algodão
Produtos com alíquota de 35%	Vestuário e acessórios	Lã, linho, tecidos em geral
Total de produtos	316	665

Fonte: elasticidades (Tourinho *et al*, 2002) e alíquotas (Lista III, Mdic, 2009). Elaboração própria

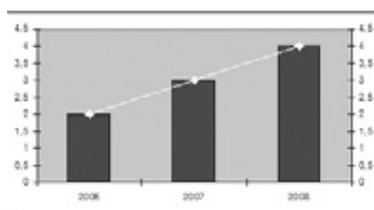
De acordo com os autores citados, a elasticidade 2,23 é considerada alta, ou seja, bastante sensível a variação de preço, mas, por outro lado, a elasticidade 3,36 é considerada muito alta, que significa ser muito mais sensível a qualquer variação de preço. Conforme observa-se na tabela 10, de um total de 981 linhas tarifárias analisadas, 316 produtos apresentam elasticidade igual a 2,23 e correspondem a vestuário e acessórios. Enquanto que, 665 produtos apresentam a elasticidade igual a 3,36 e correspondem a algodão, lã, linho e tecidos em geral.⁶

⁶ Vale salientar que linhas tarifárias correspondem às variações de cada produto, por exemplo, cada textura de tecidos é classificada de maneira diferente, cada uma relacionada a uma classificação na NCM – Nomenclatura Comum do MERCOSUL.

3.1.3 Crescimento das importações após redução das tarifas de importação

Antes de maiores considerações, vale observar que reduções tarifárias no setor têxtil seriam particularmente impactantes, uma vez que o mesmo apresentou crescimento nas importações no período 2006 a 2008, conforme se observa na figura 9, enquanto as exportações, apresentaram queda no mesmo período, gerando déficit na balança comercial nos últimos dois anos (ALICEWEB, 2009).

Figura 9: Brasil: Importações Setor têxtil 2006-2008, em US\$ FOB (bilhões)



Fonte: Aliceweb, 2009

Ao aplicar a fórmula da elasticidade sobre a média das importações do período 2006-2008, utilizando os coeficientes da fórmula suíça, tem-se os resultados apresentados na tabela 20. Os grupos 1 e 3 com elasticidade 2,23 não possuem produtos com este perfil, por isso não se encontram na tabela.

Tabela 11: Variação das importações após redução nas tarifas

Produtos	Coeficiente da fórmula suíça	Tarifa final (%)	Δ Importações (%)	Δ Importações (%)
			(Ep: 2,23)	(Ep: 3,36)
Grupo 1: produtos com tarifa consolidada de 25%	30	13,63	-	30,55
	25	12,5		33,6
	20	11,11		37,33
	15	9,37		42,0
Grupo 2: Produtos com tarifa consolidada de 35%	30	16,15	31,13	46,91
	25	14,58	33,73	50,81
	20	12,72	36,79	55,43
	15	10,5	40,47	60,98
Grupo 3: Produtos com tarifa consolidada de 55%	30	19,41	-	77,15
	25	17,18		81,97
	20	14,66		87,97
	15	11,78		93,68

Fonte: elaboração própria

A tabela 11 mostra que as importações apresentaram crescimento para todos os grupos de produtos à medida que as tarifas de importação foram reduzidas. Entretanto, alguns grupos de produtos merecem destaque por dois fatores: elasticidade do bem e variação do coeficiente da fórmula suíça escolhido.

Conforme esperado, os produtos com elasticidade mais alta, de 3,36, apresentaram maior variação nas importações comparando com o grupo com elasticidade de 2,23. Por exemplo, ao adotar o coeficiente 30 da fórmula suíça no grupo 2, produtos com elasticidade 2,23, terão uma variação de 31,13% nas importações, enquanto que produtos com elasticidade 3,36 irão variar 46,91%, ou seja, a variação é muito maior para este último grupo de produtos, com elasticidade mais alta.

A tabela 12 mostra o resultado do volume das importações e da quantidade após a redução nas tarifas. Foi tomado como base a média simples do volume importado e da quantidade no período em análise (2006 a 2008).

Tabela 12: Valor das importações após a redução tarifária

Produtos	Coeficiente da fórmula suíça	Importações	Importações
		US\$ FOB milhões (Ep: 2,23)	US\$ FOB milhões (Ep: 3,36)
Grupo 1: produtos com tarifa consolidada de 25%	30	--	70.295
	25		93.914
	20		96.536
	15		99.820
Grupo 2: Produtos com tarifa consolidada de 35%	30	673.808	4.707
	25	687.168	4.832
	20	702.892	4.980
	15	721.801	5.158
Grupo 3: Produtos com tarifa consolidada de 55%	30	--	164.337
	25		168.809
	20		174.374,85
	15		179.671,87

Fonte: Aliceweb, 2009. Elaboração própria

Os produtos inseridos no grupo 2, com elasticidade 3,36 sofreriam mais impacto com a redução tarifária por dois aspectos. O primeiro deles, devido à elasticidade ser muito alta, o que faz com que a variação das importações seja bastante significativa, como mostra

a tabela 12. O segundo aspecto se refere à participação no total de importações do setor, pois esses produtos correspondem a 99% do total importado. Esse grupo corresponde aos tecidos em geral e insumos (linha e lã) para a fabricação de roupas e acessórios.

O grupo 3, com tarifa consolidada de 55% representa a alíquota mais alta de todos os produtos brasileiros, entretanto possuem participação pequena nas importações, cerca de 1%, com o que se pode concluir que será pequeno o impacto, caso as tarifas sejam reduzidas.

Tal como no setor automotivo, os produtos mais acabados do setor têxtil recebem uma maior proteção do governo, através de alíquotas mais altas e respondem por mais de 90% das importações do setor. Por outro lado, os produtos utilizados como insumos para a fabricação do bem final, possuem as menores tarifas do setor. Esse cenário favorece as indústrias de fiação e tecelagem de tecidos planos e de malha, pois compram insumos importados a tarifas menores, enquanto que os bens que produzem estão com tarifas mais altas.

Ao aplicar a fórmula suíça nesse contexto, nota-se que as tarifas iriam se igualar, ou seja, as tarifas mais altas sofreriam uma redução maior que as tarifas mais baixas, devido ao caráter não-linear da fórmula. Isso faria com que os produtos, insumos ou bens de consumo final obtivessem tarifas aproximadas, dificultando a adoção de preços competitivos no mercado doméstico por parte dos produtores locais.

Os produtos do grupo 2, com elasticidade 3,36, teriam um impacto maior após uma redução tarifária, pois as tarifas reduziriam de 35% para 10,5%. Neste grupo, como mostrado anteriormente, estão os produtos de fiação, como fios de lã, linho, fibras, além dos produtos de tecelagem, como os tecidos em geral.

Note-se que esse grupo de produtos foi responsável em 2006 pelo faturamento de 42% (US\$ 21,8 bilhões) do total e por cerca de 20% dos cerca de 1,5 milhões de empregos gerados pelo setor.

Já o grupo 2 com elasticidade 2,23, formado por vestuário e acessórios foi responsável pelo faturamento de US\$ 30 bilhões em 2006, 57% do total do setor. Além disso, foi responsável por elevada proporção dos empregos gerados na cadeia têxtil. Em 2006, por exemplo, esse grupo gerou cerca de 80% dos empregos do setor.

Segundo a ABTT (2008), as empresas do setor têxtil vêm apresentando evolução positiva na produção nos últimos anos, apesar do fechamento de muitas delas e de ter havido redução de empregos por conta do processo de abertura comercial na década de 90. Entretanto, o segmento de tecelagem vem apresentando redução em sua produção e no número de empregos gerados.

Assim, uma abertura comercial mais acirrada poderia ocasionar uma redução na quantidade de empregos gerados, principalmente no segmento de vestuário e acessórios, que gera a maioria dos empregos do setor e que apresentou maior variação nas importações após uma redução nas tarifas.

Vale salientar que os resultados apresentados, tanto no setor automotivo como no têxtil partiram do pressuposto de que todas as demais condições permanecem invariáveis. Não foram aqui tomados em conta outros fatores que poderiam contribuir para a alteração do resultado, como, por exemplo, a taxa de câmbio, programas do governo que busquem elevar as importações para suprir determinada demanda interna, ou ainda aqueles que incentivem à produção local, reduzindo o preço do produto interno, nem mesmo a possível, embora menos provável por ser o valor total não muito expressivo, elevação do preço dos importados em função de sua maior demanda.

Os dois setores aqui observados apresentaram, como é usual, tarifas aplicadas mais altas para produtos acabados e tarifas menores para insumos. Portanto, ao aplicar um corte nas tarifas, através da fórmula suíça, a maioria dos produtos, bens de consumo final ou insumos, apresentaria alíquotas finais aproximadas, o que prejudicaria as indústrias instaladas no país, que utilizam os insumos importados para a fabricação do bem final.

Conforme visto, a discussão sobre cortes tarifários não pode perder de vista o fato de as tarifas serem maiores para os produtos de consumo final e se são mais baixas para produtos mais básicos. De acordo com Kume *et al* (2005), deve ser levada em consideração a proteção efetiva do bem, ou seja, as tarifas aplicadas sobre seus insumos, pois aumentam seus custos e dificultam a produção local.

Ambos os setores aqui analisados apresentam-se sensíveis ao crescimento nas importações, caso seja aplicada a fórmula suíça. Entretanto, os produtos que mostraram um aumento maior foram os com elasticidade mais alta, de 3,36 para tecidos em geral, lã e linho, enquanto as menores variações corresponderam aos produtos inelásticos que apresentaram grau de 0,41, correspondente a acessórios e peças do setor automotivo.

Por outro lado, ambos os setores mostraram menor sensibilidade das importações com relação ao coeficiente da fórmula suíça adotado. Na literatura pesquisada, ainda não se encontra precisamente o coeficiente da fórmula suíça que seria adotado nas negociações da OMC, mas propostas apresentadas pelos países envolvidos, que diferenciam as nações desenvolvidas e em desenvolvimento.

A esse respeito, o que se pode afirmar é que para países em desenvolvimento, como no caso do Brasil, o coeficiente em discussão varia entre 20 e 25, conforme foi relatado pela OMC (2008), estando essas discussões ainda estão em fase de negociação entre os países membros da OMC.

Entretanto, independentemente do coeficiente da fórmula suíça escolhido, o crescimento das importações seria bastante significativo para ambos os setores. Com destaque para os produtos com elasticidades mais altas e para os que têm maior participação nas importações dos setores analisados.

4 Considerações Finais

As teorias econômicas a favor do livre comércio explicam as distorções de mercado ocorridas com a imposição de uma tarifa, transferindo renda dos consumidores, que pagam a mais pelo produto mais caro, para os produtores que passam a produzir em maior quantidade. Entretanto, estas mesmas teorias podem ter a sua aplicação comprometida em mercados que se comportam de maneira irregular, que possuem distorções como desemprego alto ou má distribuição de renda, por exemplo.

Diante desse contexto, os países justificam a imposição de determinadas barreiras para proteger por determinado período sua indústria local. O protecionismo defendido por List, com iniciativas que salvaguardam a indústria nascente também marca a importância do país defender o seu parque industrial, pelo menos, de forma provisória, da concorrência externa.

Nesse contexto, torna-se difícil definir até quando o protecionismo favorece a indústria local ou pode, por outro lado, dificultar o crescimento e a produtividade dos setores. Muitos estudos já foram realizados para determinar as conseqüências da abertura comercial realizada pelo Brasil na década de 90. Alguns mostram que houve aumento de produtividade e que as empresas brasileiras tornaram-se mais competitivas, enquanto outros argumentam que alguns setores industriais foram negativamente afetados.

Neste trabalho foram apresentadas as tarifas aplicadas e consolidadas dos setores automotivo e têxtil. Observou-se, em ambos os setores que as tarifas aplicadas são altas comparando-as com a média simples da TEC. Já as tarifas consolidadas, para ambos os setores, se concentram numa alíquota de 35%, a tarifa máxima aplicada a todos os produtos. Nos setores automotivo e têxtil, cerca de 30% e 35% das linhas tarifárias, respectivamente, são importadas com alíquota de 35%, que corresponde ao teto máximo que o país possui nas negociações internacionais. Ao aplicar a tarifa máxima, o país já não possui mais margem nas negociações. Observou-se ainda que os produtos que apresentaram tarifas mais altas foram aqueles de consumo final, como por exemplo, automóveis e caminhões, vestuário e acessórios. Nessa direção, as tarifas mais baixas estão relacionadas a insumos necessários para a fabricação desses bens.

Verificou-se que a taxa de proteção efetiva para os dois setores é alta, sendo os insumos necessários para a indústria local importados a tarifas menores que os bens finais, favorecendo a indústria local.

Os grupos de produtos com elasticidade maior que 1, considerados bens elásticos, foram os que apresentaram maiores variações na quantidade importada face a reduções na tarifa de importação, o que implica crescimento no consumo doméstico. Nesse grupo, destacaram-se os veículos e caminhões, no setor automotivo e todos os produtos do setor têxtil.

Os veículos e caminhões apresentam elasticidade 1,43 implicando numa variação em torno de 20% nas importações após a redução da tarifa. Esses produtos foram responsáveis por uma média de 47% das importações do setor, sendo os mais atingidos por uma redução tarifária neste setor.

Já no setor têxtil, vale ressaltar o grupo de produtos com elasticidade muito alta (3,36) como tecidos em geral, tapetes, algodão, linho e lã que apresentaram a maior variação no volume das importações por dois aspectos. O primeiro se refere à elasticidade, que por ser muito alta provocou uma variação de cerca de 60% nas importações. E o segundo, por esses produtos serem responsáveis por 99% das importações do setor, o que poderia implicar danos maiores às indústrias domésticas.

O grupo de bens inelásticos, com elasticidade entre zero e 1, correspondente a acessórios e peças automotivas, foram os que apresentaram menor variação nas importações, em torno de 40%. Vale destacar que esses produtos são responsáveis por 52% das importações do setor. Apesar da variação nas importações ser menor, o setor poderia sofrer danos maiores uma vez que, o volume importado é bastante significativo.

Pelo exposto, conclui-se que a aplicação da fórmula suíça nos setores analisados terá implicações diretas em alguns aspectos macroeconômicos como o nível de emprego, a distribuição de renda e as exportações. Com a redução nas tarifas, seguida pelo aumento das importações, as empresas locais deverão reduzir sua produção local, o que implica uma diminuição do nível de emprego.

Semelhante ao que aconteceu na década de 90, a indústria automotiva passou por várias reestruturações, inclusive para conseguir manter o nível de emprego e assim, acompanhar o processo de abertura comercial. O setor de autopeças, responsável pelo potencial de expansão de empregos do setor, apesar de possuir elasticidade baixa sofreria impactos negativos com a aplicação da fórmula suíça, uma vez que suas tarifas se aproximariam das tarifas aplicadas pelas montadoras. Isso tornaria o preço destes insumos mais altos, prejudicando a produção local e consequentemente traria uma

redução do número de empregos. O mesmo aconteceria com o setor têxtil, com tarifas finais aproximadas nos vários segmentos da indústria têxtil, a produção local poderia se tornar dispendiosa, uma vez que não haveria diferença de tarifa entre bens finais e insumos. Com isso os produtores locais teriam dificuldade de competir com os bens importados, até ajustarem sua produção. Portanto, o nível de empregos gerados pelos segmentos de bens finais como acessórios e vestuário, responsáveis por 80% da força de trabalho do setor, teria forte redução até a indústria se ajustar com o novo cenário.

Note-se que com a redução das tarifas de importação, haveria também uma transferência de renda dos produtores para os consumidores. Esta transferência de renda em favor dos consumidores ocorre porque os produtores passariam a vender produtos com preços mais acessíveis favorecendo os consumidores locais.

É importante lembrar que os impactos previstos de uma abertura comercial nos setores analisados dependeriam ainda da política comercial adotada pelo Brasil. Apesar dessas negociações estarem ocorrendo na OMC, o país pode, de acordo com sua estratégia política, adotar medidas que favoreçam determinados setores considerados estratégicos, evitando assim impactos negativos para o desenvolvimento do país.

Vale salientar que o trabalho mostrou o aumento das importações dos setores automotivo e têxtil, de acordo com a elasticidade dos produtos. Entretanto, não tinha o objetivo de abordar outros aspectos que poderiam influenciar no comportamento das importações, diante de uma redução nas tarifas de importação. A exemplo disto, podemos citar a taxa de câmbio, crises eventuais em determinados setores, que poderão impactar nas importações, programas governamentais que induzam a elevar as importações para suprir determinada demanda interna ou ainda, programas nacionais de incentivo à produção local, reduzindo substancialmente o preço do produto interno e possibilitando a competição com os importados.

Brazilian Trade Policy: possible effects of a reduction in the import rates of automotive and textile industries

Abstract: Different countries have been involved in negotiations in order to reduce or eliminate trade barriers. Brazil's involvement in Mercosul and in World Trade Organization - WTO reflects this scenario. This paper analysis some impacts of trade policies adopted by Brazil with the target of reducing import taxes. Simulations were done for two sectors: textile and automotive in order to assess impacts of import tax reduction using the so called Swiss Formula proposed by WTO for developing countries. The simulations found import taxes well bellow the average ones practicized in Brazil which may bring about negative impacts on the sectors under analysis. The results have shown that price elasticity of demand is a key variable to affect the imported volume, that is, the products with higher elasticity present higher increase in imports.

Key words: trade policies; tax reduction; Swiss formula.

JEL: H87

Referências Bibliográficas:

ABIT, 2009. *Perfil do setor*. Disponível em: http://www.abit.org.br/site/navegacao.asp?id_menu=1&id_sub=4&idioma=PT. Acesso em março de 2009.

ABIT, 2009. *Balança têxtil e de confecções*. Disponível em: < http://www.abit.org.br/site/navegacao.asp?id_menu=9&ID_Sub=29&idioma=PT&id_ss_m=4 >. Acesso em: mar. de 2009.

ABTT, 2008. *Relatório setorial da indústria têxtil e confeccionista brasileira*. Disponível em: < <http://www.abtt.org.br/boletim.asp?Numero=89> >. Acesso em: mar. de 2009

BACCHETTA, M. *Post-uruguay round market access barriers for industrial products*. ONU, 2001. Disponível em: < http://www.unctad.org/en/docs/itcdtab13_en.pdf > Acesso em ago. de 2008

BARBOSA, A.; JAKOBSEN, K.; BARBOSA, M. OMC. *Desigualdades Norte/Sul e a Geopolítica do Desenvolvimento: As Negociações do Nama e os Impactos sobre a América Latina e o Brasil*. 2005. Disponível em: < http://www.sindlab.org/download_up/namaCUT.pdf >. Acesso em: jan. 2009

BERLINSKI, J.; KUME, H.; VAILLANT, M.; ONS, A.; ROMERO, C. *Protección efectiva e costos de la protección em Mercosur*. 2005. Disponível em: < <http://decon.edu.uy/publica/2005/Doc1105.pdf> >. Acesso em jan. 2009

Império. São Paulo: SENAC, 2001. 153-162 p.

CHAKRAVARTY, M. NAMA: *Developed countries as the donors?*. 2008. Disponível em: < http://www.networkideas.org/news/jul2008/Doha_Round_Negotiations.pdf >. Acesso em jan. 2009

ICTSD. *Novos textos: poucas mudanças em agricultura, mais flexibilidades em Nama*. Pontes Quinzenal, vol. 3, nº10, 26 maio de 2008. Disponível em: < <http://ictsd.net/i/news/pontesquinzenal/11156/> >. Acesso em: 10 ago. 2008

LAIRD, S. *Multilateral market access negotiations in goods and services*. Universidade de Nottingham, 2002. Disponível em: < <http://www.nottingham.ac.uk/economics/credit/research/papers/cp.00.4.pdf> > Acesso em: ago. de 2008

KUME, H.; PIANI, G.; MIRANDA, P. Desvios da tarifa externa comum no Brasil e a estrutura de proteção efetiva. Redmercosur, 2005. Disponível em: < <http://www.redmercosur.org.uy/files/Desvios%20da%20TEC%20no%20Brasil%20e%20a%20estrutura%20de%20prote%C3%A7ao%20efetiva.pdf> >. Acesso em: mar. 2009

KRUGMAN, P. R.; OBSTFELD, M. *Economia Internacional Teoria e Política*. 6 ed. São Paulo: Pearson Addison Wesley, 2005. 90-92, 140-217 p.

KWA, A. *Muito longe de um acordo Norte-Sul*. Genebra: IPS, 26.06.2008. Disponível em: < <http://www.mwglobal.org/ipsbrasil.net/nota.php?idnews=3910> > Acesso em: ago. 2008

MICHALOPOULOS, C. *Trade policy and market Access issues for developing countries: implications for the millennium round*. Banco Mundial, 1999. Disponível em: <http://papers.ssm.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=623971> Acesso em: jan. 2009

OMC, 2008. *Fourth revision of draft modalities for non-agricultural market Access*. Disponível em: <http://www.wto.org/english/tratop_e/markacc_e/namachairtxt_dec08_e.pdf>. Acesso em jan. 2009.

PREBISCH, R. “Estudo econômico da América Latina – 1949”, Estúdio econômico de América Latina, Caps.1,3 e 4, 1949b, em BIELSCHOWSKY, R. (orgs.) Cinquenta anos de pensamento na Cepal, Rio de Janeiro, Record, 2000.

SALVATORE, D. *Economia Internacional*. 6 ed. Rio de Janeiro: LTC Editora, 2000. 132-190 p.

TOURINHO, O. A. F.; KUME, H.; PEDROSO, A. C. S. *Elasticidades de Armington para o Brasil: 1986-2001*. Rio de Janeiro: IPEA, 2002. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/pub/td/2002/td_0901.pdf>. Acesso em: ago. 2008

SCHOR, A. *Efeitos de uma Redução Tarifária da Década de 1990 sobre a distribuição Intra-setorial da Produção e da Produtividade na Indústria Brasileira*. Disponível em: <<http://ppe.ipea.gov.br/index.php/ppe/article/view/24/3>>. Acesso em: 10 ago. 2008

SMITH, A. *A Riqueza das Nações*. São Paulo: Martins Fontes, 2003. 568 p.

VIANNA, C. C., *Política Comercial Brasileira: Possíveis Impactos de ma Redução nas Tarifas de importação dos Setores Automotivo e Têxtil*, Dissertação de Mestrado (Economia), Recife: PIMES/UFPE.

Recebido para publicação em março de 2010
Aprovado para publicação em novembro de 2010