



# Correio Sindical Mercosul

Opinião

15 de agosto de 1999

Prezados Leitores

No início de agosto mandamos a você ou sua organização o primeiro número do **Correio Sindical Mercosul**, um newsletter que integra o projeto voltado para a ação sindical no Mercosul desenvolvido conjuntamente pelos Escritórios Regionais-ALC dos Secretariados Internacionais Profissionais, ORIT/CIOSL, Coordenadora de Centrais Sindicais do Cone Sul-CCSCS e a Fundação Friedrich Ebert.

O CSM será bimestral, em português e espanhol, e apresentará análises e avaliações dos principais acontecimentos ocorridos no processo de desenvolvimento do Mercosul, bem como informes sobre o desempenho de setores econômicos, propostas sindicais, etc. O CSM visa ampliar a capacidade de intervenção do sindicalismo nesse processo, bem como também divulgar a outros segmentos (universidades, centros de pesquisa, funcionários governamentais envolvidos nos processos de negociação) as atividades e os pontos de vista dos sindicatos sobre o Mercosul.

Entre as edições do CSM estaremos enviando um **Serviço de Notícias**, que pretendemos seja semanal, com a reprodução de notícias (em seu idioma original) nacionais, regionais e de áreas relativas ao Mercosul, assim como periodicamente estaremos enviando o **Serviço de Opinião** que reproduzirá artigos de comentaristas, atores políticos, empresariais, sindicais e governamentais que possam contribuir para o avanço do debate dentre os atores que participam ou acompanham o Mercosul

Na data de hoje você ou sua organização estão recebendo os primeiros números do **Serviço de Notícias** (enviado na mensagem anterior) e **Opinião**.

Aqueles que quiserem mandar notícias, informações, artigos e ou desejam incluir novos endereços em nosso mailing podem entrar em contato com a **Consultoria Econômica Social Integrada -CESI**, responsável pela edição do boletim e do serviço de notícias, através de um de nossos endereços.

**Maria Silvia Portella de Castro**

Coordenadora



Consultoria Econômica e Social Integrada - CESI

Apoio

**FRIEDRICH  
EBERT  
STIFTUNG**

## Gol da Argentina!

MIGUEL JORGE

O presidente da Argentina anda deprimido, sua aprovação popular despencou e ele mal consegue dançar um tango? De propósito, seus amigos perdem partidas de golfe para ele, para levantar sua moral abalada? O país está mal das pernas no vôlei e no futebol, na taxa de desemprego e no crescimento do PIB?

Sim. Mas, apesar disso, a Argentina esboça uma goleada no Brasil em relação ao programa de renovação da frota de carros -em junho passado, com o plano de troca de veículos velhos por novos (Plano Canje Plus), 70% dos carros enviados pelas montadoras às concessionárias eram argentinos. Em maio, os bons reflexos do Plano Canje já se fizeram notar: as vendas de carros cresceram 19,6% em relação ao mês anterior, mesmo com a recessão na Argentina.

Em julho, cerca de 25 mil veículos entraram no programa, segundo estimativa do governo, indicando que a Argentina -que aposta alto na nacionalização da venda de carros- acredita que a demanda de veículos no país deve ser suprida pela produção local. Outra mudança decorrente do plano é a redução na participação tradicional do segmento de carros mais luxuosos, no qual predominam os importados, em favor do grupo dos médios, em que a diversidade é maior nos nacionais. Isto é: os argentinos estão se convencendo da importância do fomento e da consolidação das vendas do setor automotivo para melhorar o desempenho de sua combatida economia.

O plano Canje Plus do governo e dos fabricantes permite aos donos de carros velhos obterem descontos de US\$ 4.000 para automóveis, US\$ 6.000 para utilitários e US\$ 15 mil para caminhonetes no preço de veículos zero quilômetro de fabricação local, em troca de enviar para o desmanche seus veículos com mais de dez anos de uso.

Enquanto isso, para usar ainda um jargão do futebol, mais familiar aos consumidores, o time do governo brasileiro se mexe para os lados aos olhos da torcida impaciente -os milhares de consumidores que querem aproveitar as vantagens do acordo emergencial automotivo antes que ele acabe, neste mês. Embora a economia brasileira dê sinais de começar uma recuperação no segundo semestre, no caso da renovação da frota de automóveis, até agora não se definiu nem o valor da participação dos governos, com as reduções de IPI e ICMS, nem o modelo para sucateamento e reciclagem dos carros velhos. Isso num mercado dotado de potencial muito maior que o argentino e no qual a expectativa de aumento nas vendas baseia-se em números recentes. Mas nem sempre o melhor time ganha a partida -às vezes, os técnicos fazem bobagens, confundem-se no plano de jogo, demoram nas substituições.

Nos dez primeiros dias de julho, a venda de carros no varejo aumentou 6% em relação ao mesmo período do mês passado. Em junho de 1998, os concessionários estavam com cerca de 123 mil carros, contra quase 94 mil veículos em junho deste ano -números que, sob qualquer análise, respondem muito bem às afirmações de que o mercado interno brasileiro não reage a incentivos.

Tudo normal? Claro que não: a zebra ainda está solta. A produção de veículos do primeiro semestre de 1999 foi 28,26% menor que no mesmo período do ano passado e somente recomeçou a crescer em junho, mês em que se vendeu 2,51% mais que em maio.

Esses números apenas mostram que, com uma política de fomento a determinadas indústrias, como a automobilística, a siderúrgica, a eletrônica etc. -já que o governo precisa ajustar sua economia interna e externa-, o jogo contra a

recessão seria ganho mais facilmente. A proposta das montadoras brasileiras para a renovação da frota é que o governo federal ofereça aos donos de veículos com mais de 15 anos de uso, numa primeira etapa, um bônus de R\$ 800; os governos estaduais, o mesmo montante; e os fabricantes, R\$ 600. Programas semelhantes já deram certo em países industrializados, como França, Espanha, Itália etc., comprovando que uma demanda potencial e forte sempre aparece quando há estímulos ao setor automobilístico.

No Brasil, as previsões pessimistas para a implantação do programa de renovação da frota nacional de veículos são pessimistas mesmo. São pessimistas até em excesso: prevêem 1º de janeiro de 2000 para que os 24 milhões de veículos brasileiros passem por um processo de renovação. É um programa que pode trazer um pouco de desafogo à economia por vários anos, com os benefícios adicionais de menor acidentes nas estradas e cidades, menor poluição e maior economia de combustível -essa última vantagem traduzindo-se em mais economia no bolso dos consumidores (o preço do petróleo dispara).

Por tudo isso, o governo brasileiro tem que definir já entre implementar o programa de renovação da frota de carros e seguir o conselho do poeta Manuel Bandeira a um personagem que estava tão mal dos pulmões que o único remédio que lhe restava era dançar um tango argentino.

-----  
Miguel Jorge, 54, jornalista, é vice-presidente de Recursos Humanos e Assuntos Corporativos da Volkswagen do Brasil.

Copyright Empresa Folha da Manhã S/A. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Agência Folha.

## MERCOSUL

Resumo entrevista com Jorge Campbell, 24.jul.98 - subsecretário de Relações Econômicas Internacionais da Argentina

### A seguir, os principais trechos da entrevista

**Folha** - É preciso esperar o fim deste governo para retomar as negociações com o Brasil?

**Jorge Campbell** - Não. De fato, as negociações com o Brasil e no Mercosul não estão interrompidas. Da reunião de Montevideu saíram as reuniões de coordenação macroeconômica e monitoramento comercial, marcadas para a semana que vem. Há certas coisas, no entanto, que sabemos que vão além do horizonte deste governo.

**Folha** - Que temas vão levar mais tempo?

**Campbell** - Um dos resultados centrais da reunião de Montevideu foi ver que os ministros dos quatro países faziam propostas na direção de fortalecer o Mercosul. Mas não entramos num acordo, pois é uma questão complexa.

**Folha** - Como desatar o nó do desacordo?

**Campbell** - Não é indicado tomar decisões de caráter estrutural ou fazer diagnósticos de longo prazo quando se está vivendo uma conjuntura muito especial. Há uma tendência a confundir, sobretudo, se é uma situação negativa. Nos últimos tempos, a uma situação que já era ruim se somou um monte de declarações públicas, que não serviram para nada. Para a trégua, é bom que

os argentinos não compreem mais jornais brasileiros e os brasileiros não compreem mais jornais argentinos pelos próximos 90 dias.

**Folha** - Os industriais argentinos culpam a desvalorização brasileira pela recessão e pelo desemprego. Não é um exagero?

**Campbell** - Sem dúvida. As cifras mostram que o comércio entre o Brasil e a Argentina começou a cair em outubro de 98. Essa situação é anterior à desvalorização, o que demonstra que o comércio é muito sensível ao nível de atividade econômica. Esse é o problema.

**Folha** - Então a desvalorização não é o problema?

**Campbell** - A desvalorização explicita que para ter um projeto de integração profunda e de longo prazo é preciso ter políticas macroeconômicas convergentes ou, pelo menos, coordenadas.

**Folha** - A diplomacia brasileira reclama da falta de estatísticas que provem os danos das exportações a determinados setores.

**Campbell** - Uma coisa é a estatística, outra coisa é a análise. As estatísticas de comércio dos dois países são muito parecidas. Para os produtos mais sensíveis se sabe exatamente o que se está passando. O Brasil diz que a Argentina afirma coisas que não pode demonstrar com os números.

**Folha** - Parece que a Argentina tem interesse em fomentar a abertura nos setores em que é competitiva e usar o protecionismo nos setores em que está defasada.

**Campbell** - É óbvio. Acontece na Argentina, no Brasil e nos EUA. Um país tem tendência a ter um discurso muito "free-trade" para os setores competitivos e um discurso diferente para os setores não-competitivos. Durante o período de adequação para o livre comércio, muitas coisas que dissemos que íamos fazer não fizemos: coordenação macroeconômica e de políticas públicas. Está bem que alguns setores digam: "você como governo não fizeram o que prometeram". Está bem que protestem.

**Folha** - Está bem que o governo responda a esses protestos?

**Campbell** - A verdade é que o governo aceita muito poucos. No caso das salvaguardas de tecidos, não é um protesto, mas uma apresentação legal, formal. Queira ou não queira, o governo teria que aplicar, pois é uma lei. Não é nada demais que um país trate de proteger, sem que a palavra seja mal-entendida, aos setores menos competitivos. A discussão é sobre quais instrumentos usa.

**Folha** - A nova legislação para entrada de sapatos, baseada na lei de defesa do consumidor, é na verdade uma medida de proteção?

**Campbell** - Eu poderia dar uma conferência sobre a importância que é a etiqueta para os calçados. Você poderia me escutar com um sorriso de dúvida e eu teria que aceitá-lo. Um dos problemas mais graves do comércio no mundo, e no Mercosul, são as normas técnicas. E, para ser justo, o Brasil tem uma grande experiência e conhecimento nisso.

**Folha** - Não é incoerente que a Argentina decida adotar licenças não-automáticas contra sapatos brasileiros, depois de ter levado o Brasil ao tribunal arbitral do Mercosul, porque o Brasil havia adotado licenças não-automáticas?

**Campbell** - A decisão do tribunal foi clara. Estão proibidas as licenças não-automáticas, mas existe a permissão para adotá-las até 31 de dezembro deste ano.

**Folha** - Alguns analistas afirmam que é preciso voltar atrás com o Mercosul e propor uma integração menos ambiciosa.

**Campbell** - No meio intelectual se propôs substituir a união aduaneira por uma zona de livre comércio. Do ponto de vista técnico é um erro. Do ponto de vista político, desacertado.

Muitos comparam o Mercosul com um ideal intelectual. Se comparado contra esse ideal, o Mercosul é uma porcaria. O Mercosul não é um exercício intelectual, mas um exercício de política real. O Mercosul é o que nossos países são. Nunca será mais sério ou mais ordenado.

**Folha** - Depois de Montevideú, pela primeira vez parece que se admitiu que o Mercosul pode acabar, caso os países não avancem.

**Campbell** - Se essa é uma conclusão, é boa, pois obriga os países a levar a sério o debate. Há outra conclusão: os ministros dos países puderam dizer explicitamente que não estavam de acordo, sem medo de acabar com o Mercosul. Não é mau estarmos em desacordo. ( *Folha de São Paulo*, ANDRÉ SOLIANI de Buenos Aires- FSP, 15/08/1999)

## Mercosul: o mundo não acabou

LUIZ FELIPE LAMPREIA \*

Os apocalípticos têm a virtude da persistência e o defeito de não aprender com seus próprios erros. Ainda assim, e embora o sol teime em reaparecer depois de cada eclipse, continuam a fazer-se ouvir.

Os acontecimentos das últimas semanas entre o Brasil e a Argentina deram ensejo a visões de que Mercosul estaria a caminho da autodestruição. De fato, foi a mais grave crise desde sua criação, em 1991. A resolução 911 do governo argentino, que lhe permitiria adotar medidas de restrição às importações onde e quando lhe parecesse conveniente, era contrária aos fundamentos do Mercosul. Daí a firmeza da reação do governo brasileiro.

O presidente Carlos Menem confirmou seu compromisso com a integração. Veio a Brasília no dia 29 de julho para comunicar ao presidente Fernando Henrique Cardoso a decisão corajosa -no ambiente sempre apaixonado que precede os momentos eleitorais- de excluir da resolução 911 o comércio entre os membros do Mercosul. Novamente, venceram o bom senso e a determinação de levar adiante a mais bem-sucedida obra de integração da história da América Latina. Naquela noite, depois que o presidente Menem tomou o avião de volta a Buenos Aires, nós sabíamos que, no futuro próximo, não voaremos em "céu de brigadeiro". Devemos estar preparados para lidar da melhor maneira possível com as turbulências que certamente iremos enfrentar. Essas turbulências decorrem sobretudo da situação econômica na sub-região: pela primeira vez desde 1991, todos os países do Mercosul vivem simultaneamente quadros recessivos.

No caso da Argentina, as cifras são preocupantes, pois indicam queda da atividade econômica, especialmente na indústria, com níveis crescentes de

---

\* Luiz Felipe Lampreia, 57, embaixador, é ministro das Relações Exteriores do Brasil.

desemprego. O governo brasileiro é sensível a essa realidade e aposta na recuperação da Argentina, que é do nosso interesse comum. A retomada do crescimento no Brasil, que responde por mais de dois terços do PIB do Mercosul, seguramente beneficiará todos os nossos parceiros.

É crucial, porém, que todos participem desse esforço. Os setores argentinos que agora pedem mais proteção são essencialmente os mesmos que já receberam tratamento especial entre 1991 e 1998, pois contaram com proteção tarifária até o final do ano passado. No Brasil, esses segmentos souberam ajustar-se aos desafios da concorrência internacional e deram grandes saltos de qualidade e produtividade. Não devem ser punidos pelas queixas de quem não se atualizou. Essas áreas de atrito, no entanto, representam uma parcela pequena do comércio entre o Brasil e a Argentina e haverão de ser sanadas -o que já está ocorrendo, a partir de entendimentos entre empresários brasileiros e argentinos.

Todos os processos de integração regional atravessam períodos de crise e dificuldades. O Nafta, que reúne Canadá, Estados Unidos e México, enfrentou imensas resistências. Quem não se lembra do empresário-político Ross Perot (sempre os apocalípticos...) afirmando ouvir o barulho dos empregos americanos sugados pela concorrência da mão-de-obra barata mexicana? Hoje os Estados Unidos andam, sim, preocupados, mas com os possíveis efeitos inflacionários de um quadro de quase pleno emprego.

Em todos os países da União Européia, a criação da moeda comum, o euro, gerou debates acirrados, por vezes radicalizados. No Reino Unido, a divisão entre "eurocéticos" e pró-europeus é um dos dados mais importantes da vida política britânica. A política agrícola comum, por sua vez, é defendida por alguns governos europeus e criticada por outros, que desejam reformá-la. Diferenças de opinião e discussões ocasionalmente mais duras fazem parte do processo da integração.

O Mercosul é um patrimônio extremamente valioso de seus membros, uma marca forte de nossa presença no mundo. Temos grande responsabilidade para com os empresários e investidores, de dentro e de fora da sub-região, que acreditaram no processo de integração e planejaram seus negócios a partir da premissa de um Mercosul unido. É nosso dever, assim, trabalhar para resolver os problemas e para continuarmos a construir o Mercosul com a firmeza de propósitos e, ao mesmo tempo, a flexibilidade que um projeto dessa magnitude exige de todos nós.

*Copyright Empresa Folha da Manhã S/A. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Agência Folha (15/08/1999)*