

# O QUINTO CICLO DA GUERRA FISCAL E A NOVA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA

ANDRÉ LUIZ CARDOSO COELHO<sup>1</sup>

## Resumo

A indústria automobilística tem um papel na economia como uma das principais geradoras de empregos diretos e indiretos e de encadeamentos para frente e para trás em termos de geração de mercados. O objetivo geral deste texto é apresentar a nova configuração da indústria automobilística brasileira e, para esta tarefa, fez-se necessário passar por objetivos específicos tais como apresentar uma análise histórica da indústria automobilística brasileira, principalmente na sua reestruturação recente, nos instrumentos de incorporação de novas indústrias e dos programas configurados após o regime automotivo, culminando nas características apontadas como a semente de um novo ciclo da guerra fiscal. Esse ciclo apresenta seus primeiros contornos a partir do último ano de governo Lula se intensificando através das alterações de política industriais concatenadas a partir da divulgação do Plano Brasil Maior no governo Dilma Rousseff. Em face de uma série de mudanças de mercado sofridas pela indústria automobilística nos últimos cinco anos, conclui-se que os desdobramentos em termos de resultado de um novo ciclo de guerra fiscal podem ser elencados em dez principais fatos marcantes apresentados no texto.

**Palavras-chave:** Indústria automobilística brasileira. Guerra fiscal. Reestruturação produtiva.

## Abstract

The auto industry has a role in the economy as a major generating direct and indirect jobs and forward linkages and backward in terms of generating markets, development of suppliers and parts manufacturers. The aim of this paper is to present the new configuration of the Brazilian automotive industry and for this task it was necessary to go through specific objectives such as to present a historical analysis of the Brazilian automotive industry, especially in its recent restructuring, the instruments of incorporation of new industries and programs set up after the automotive regime, culminating in the characteristics identified as the seed of a new cycle of war tax. This cycle presents his first attempts from the last year of the Lula government is stepping through the industrial policy changes concatenated from the disclosure of the Plano Brasil Maior

government Dilma Rousseff. In the face of a series of market changes experienced by the automotive industry over the past five years, it is concluded that developments in terms of the result of a new cycle of war tax may be listed in ten major milestones in the text.

**Keywords:** Brazilian automotive industry. War tax. Productive restructuring.

**JEL:** L5

## Introdução

A indústria automobilística é um setor fundamental para a dinâmica da economia mundial e para a economia brasileira. Não poderia ser diferente. Em 2010, conforme a Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2011), a participação da indústria automobilística no PIB industrial do Brasil foi da ordem de 22,5%, com uma produção de 4,3 milhões de unidades e 1,5 milhões de pessoas empregadas diretamente. Em 1995, esses números eram, respectiva-

<sup>1</sup> Mestre em Desenvolvimento Regional e Urbano, Doutorando em Desenvolvimento Regional e Urbano (UNIFACS-Universidade Salvador), MBA Gerenciamento de Projetos pela (FGV-RJ) e Graduado em Ciências Econômicas pela Universidade Federal da Bahia (UFBA).

mente, 13,9%, 1,6 e 1,15. Um dado representativo é a participação de 5,2% do total do PIB nacional, porém essa participação já foi maior.

Ainda segundo Anfavea (2011), o Brasil é o sexto produtor mundial de autoveículos e o quarto mercado doméstico. Há aí, nitidamente, um hiato a ser incorporado através da produção nacional e que, atualmente, é preenchido por automóveis importados.

O saldo comercial foi deficitário em 2010, de aproximadamente cinco milhões de dólares consolidando um processo que se iniciou com o primeiro déficit em 2008. Outro dado preocupante é que há uma tendência de alta. O fato marcante é que, anteriormente, se esperava justamente o contrário, que se consolidasse o quadro de superávit que ocorreu entre 2003 e 2007, num ciclo rumo ao superávit configurado a partir de 1996.

Ou seja, um ciclo de cerca de doze anos de alta se inverteu rapidamente demonstrando um novo momento da indústria automobilística brasileira, com impacto direto nas estratégias das montadoras e das políticas do governo federal, culminando, como será mostrado mais à frente, em características impulsionadoras de um novo ciclo de incentivos de instalação de novas indústrias junto aos governos dos estados, conhecida como guerra fiscal. Apresentar a nova indústria automobilística brasileira e a origem destes novos encadeamentos de uma guerra é o objetivo deste artigo.

Em termos gerais, segundo Anfavea (2011), atualmente, além de 500 unidades fabris de autopeças, o país conta com 26 fabricantes, figurando ao todo 53 unidades industriais, distribuídas em nove estados e trinta e nove municípios. A capacidade instalada total é de 4,3 milhões de veículos ano, para autoveículos e 109 mil, para máquinas agrícolas. Em 1999, o Brasil possuía 8,9 habitantes por autoveículo sendo que hoje o resultado dessa razão é de 6,9, verdadeiramente um

mercado promissor já que em boa parte do mundo desenvolvido esse índice tende a 1 (um). Esses números foram e são por si só suficientes para instigar firmas entrantes. Essas alterações fizeram o Brasil se transformar no sexto maior produtor de autoveículos do mundo, com uma participação de 3,18% da produção mundial em 2009.

A indústria automobilística “tem matriz de insumo-produto de grande profundidade, puxando toda uma rede de fornecedores, que sugere adensamento industrial.” (GUEDES, 1999, p. 1). Segundo Lins e Alves (2005, p.1),

a indústria automobilística integra a categoria de setores industriais cujo papel na modelagem da economia, em diferentes escalas, é amplo e incontestável. A expressão ‘máquina que mudou o mundo’, estampada em livro que repercutiu nos anos 90 (WOMACK; JONES; ROOS, 1992), é fórmula apropriada para referir a uma indústria que, altamente concentrada (sobretudo no tocante ao segmento de montagem de veículos), marcou todo o século XX e reverberou intensamente como feixe de numerosos e diferentes tipos de atividades.

Consoante a essas considerações, é importante seguir tecendo uma análise histórica da indústria automobilística brasileira, principalmente na sua reestruturação recente, frente aos instrumentos de captação dessas indústrias e dos programas configurados após o regime automotivo, culminando nos aceleradores de um novo ciclo da guerra fiscal.

Evolução da indústria automobilística do Brasil

A indústria automobilística internacional<sup>2</sup> até o final dos anos 1960, segundo Calandro (1991), caracterizava-se pela hegemonia das empresas norte-americanas, fato natural em face da constituição

da indústria automobilística como um oligopólio diferenciado ter lá sua origem e implantação. Nos Estados Unidos, o modelo fordista (de produção em massa) permitiu, igualmente, a expansão do mercado frente à massificação do consumo e da oferta de produtos a preços mais acessíveis. Entretanto, a capacidade de produzir quantidades elevadas de produtos induziu os Estados Unidos à busca de novos mercados. A partir da década de 1950, iniciou-se um movimento de estagnação da produção estadunidense e a emergência a taxas aceleradas de produção dos países europeus e do Japão. A participação dos Estados Unidos saiu de 85% na década de 1950 para 55% nas décadas de 1960/1970. É, contudo, na década de 1980, que se verifica a mudança mais profunda no perfil da indústria automobilística dos Estados Unidos. Esse movimento das indústrias automobilísticas centrais foi mais pronunciado a partir da década de 1970, como resposta à intensificação da concorrência e às necessidades de adaptação durante e devido as duas grandes crises do petróleo.

Essas ações foram consideradas por Calandro (1991) como sendo a retomada do crescimento econômico e dos níveis de demanda agregada através das mudanças propiciadas pela difusão da automação microeletrônica e do surgimento de novos materiais, que possibilitaram o rejuvenescimento da indústria automobilística. Após um longo período de vigência do padrão de consumo de massa, os consumidores passaram a buscar qualidade e “design” nos veículos. A necessidade de renovar, diversificar e introduzir avanços tecnológicos, puxada pela indústria japonesa forçou a incorporação de inovações tecnológicas a um sistema não taylorista de organização do trabalho. Essa nova organização foi baseada, principalmente, na prática

<sup>2</sup> Para uma discussão didática sobre a evolução histórica da indústria automobilística no mundo e, em específico, na América Latina, ver Cardoso e Covarrubias (2006).

do “*just-in-time*”<sup>3</sup>, interno e externo, e no controle de qualidade total que requer novos tipos de relações entre trabalhadores e gerentes e entre fornecedores e montadoras. A base dessas inovações tecnológicas e organizacionais era a necessidade de expressivas reduções de custo e de preços pelas empresas ocidentais que importaram essas estratégias de modernização.

Os investimentos maciços em inovações tecnológicas, ainda que em ritmo menor que o japonês, proporcionaram alterações nos processos de produção industrial das indústrias automobilísticas ocidentais, da configuração dos mercados nacionais ao contexto político e institucional de cada país. Portanto, para o processo do período seguinte, já sob a ótica da reestruturação produtiva, pode-se dizer que,

Nos anos 80, por conta do escasso dinamismo de vendas e devido à intensificação da concorrência, o movimento registrado foi de ampla reestruturação nos principais países ocidentais onde tal setor marcava presença. Isso aconteceu sob a influência do desempenho ostentado pelos fabricantes japoneses (LINS; ALVES, 2005, p.10).

Os anos 90 assistiram a um significativo reforço da reestruturação produtiva no setor automobilístico em nível mundial. Dos novos “movimentos” da produção de veículos em plena globalização são particularmente dignos de nota as mudanças protagonizadas na internacionalização exacerbada da produção industrial em vários setores, que levaram a produção às *greenfield regions*<sup>4</sup>, que “têm sido abrangentes e fortes, resultando em modificações no envolvimento dos vários tipos de atores que participam da correspondente cadeia produtiva.” (LINS; ALVES, 2005, p. 1-2).

Para Silva (2007), apresentou-se então o seguinte quadro. O Brasil tornou-se peça importante da engrenagem e passou a figurar entre os 10

maiores produtores e consumidores de automóvel do planeta. Em 2005, a participação brasileira na produção mundial de veículos chegou a 3% da indústria global, à frente da Inglaterra e Itália, sendo as seguintes em termos históricos, suas principais etapas no Brasil (SILVA, 2007, p.56-58):

- a) no começo, a indústria automobilística brasileira apenas montava carros, nada era produzido no país. Automóveis e ônibus vinham desmontados e as fábricas tinham o trabalho de juntar as partes. Uma das primeiras montadoras foi a Grassi, que desde 1908 montava carrocerias de ônibus;
- b) os dois maiores representantes da indústria americana aportaram no Brasil nessa época, a Ford, com ações empresariais no Brasil desde 1919 e a General Motors (GM) que chegou ao país em 1925. Ambas as empresas atuando como importadoras e produtoras de elementos e partes para autopeças;
- c) pouco antes da Segunda Grande Guerra, nossa indústria de autopeças não passava de pequenas fábricas de pneus, mangueiras, molas, baterias e carrocerias rudimentares de caminhões. Depois da Segunda Guerra Mundial, o Brasil tinha uma frota de automóveis envelhecida, já que as fábricas norte-americanas tinham focado toda a produção em veículos militares. Desta forma, empresas locais passaram a ter de suprir o mercado de reposição de peças, iniciando, assim, a indústria de autopeças;

- d) de 1945 a 1952, o Brasil passou a ser um importador ávido de automóveis; a inflação galopante contribuía para tornar os produtos importados mais interessantes, sendo o período em que o país gastou mais em automóveis do que em petróleo e trigo, produtos também importados; porém, para a implantação de indústria automobilística no país era necessário o investimento em maquinário, matérias-primas diversas e, principalmente, criar meios para a produção de energia, além disso, uma das medidas tomadas pelo governo foi a restrição da importação de veículos;
- e) em 1953, saiu do papel a fábrica da Volkswagen em São Paulo, assim como a Mercedes-Benz e *Willys-Overland* também erguiam suas fábricas em São Paulo;
- f) em 1956, Juscelino Kubitschek instituiu o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), que iria normatizar e supervisionar a criação da indústria brasileira. A produção de automóveis necessitava de fábricas, mas se fazia necessário o suporte da rede de concessionários, de fábricas de autopeças, além de serviços complementares de infraestrutura; o cumprimento de todas essas etapas só foi possível devido às ações tomadas nos governos anteriores;
- g) o ímpeto consumista brasileiro levou, em 1964, o Brasil ao nono lugar como produtor mundial de automóveis, com 183.721 unidades;

<sup>3</sup> Na hora exata. Corresponde a modelo de produção que determina que não se deva fazer nada antes da hora exata.

<sup>4</sup> Designação norte-americana para regiões, em geral interioranas, sem (ou com pouca) tradição na indústria manufatureira, em especial na indústria automobilística (MARTIN; VEIGA, 2002, p. 19).

h) durante o começo do Plano Real<sup>5</sup>, a indústria automobilística esteve envolvida em um ambiente que priorizou a estabilidade ao crescimento; uma das soluções para não perder mercado foi a criação dos “carros populares” ou “carros 1000”, os mais baratos do mercado, preço reduzido devido a incentivos fiscais. O objetivo era atender a um público que não tinha acesso a carros novos, não encontrava concorrentes importados e, principalmente, propiciando, as empresas locais, margem necessária para a manutenção de preços competitivos em outros segmentos;

i) a partir do final dos anos 1990, a estratégia das empresas automobilísticas brasileiras se concentrou na construção de novas fábricas, mais modernas e com a intenção de competir também no Mercosul. Essas plantas são grandes complexos industriais em que diversos fornecedores de autopeças estão integrados à cadeia produtiva. As fábricas de automóveis adotaram, portanto, um sistema desverticalizado, bem diferente do adotado na década anterior, criando maior integração entre as fábricas e autopeças, fortalecendo a relação cliente-fornecedor, virtualmente funcionando como uma grande empresa.

De forma mais detalhada, segundo Costa (2008), no Brasil, o mercado nacional de fabricantes de automóveis começou a mudar em 1966. Em 1967, a Ford adquire o controle da Willys através da compra de ações da Renault e da Chrysler e a Alfa Romeo passou a controlar a Fábrica Nacional de Motores (FNM). Em 1973, a Fiat entra no mercado brasileiro e inicia a produção em 1976. Em 1979, a Fiat assume a produção da Alfa Romeo do Brasil e, em 1986, adquire o seu

controle, encerrando-se, assim, as atividades dessa última empresa no país.

Segundo Botelho (2002), até 1990, o mercado automobilístico brasileiro ainda estava fechado para as importações de veículos, o que criava uma sensação de monopólio<sup>6</sup> interno. O padrão fordista/taylorista de organização do trabalho, combinado com a ampla oferta de mão de obra e a restrição à atividade sindical por parte do Estado caracterizaram o uso intensivo da força de trabalho por parte das empresas, retardando os movimentos de modernização no setor. As empresas, apoiadas por um mercado fechado aos concorrentes externos, não se preocupavam com a qualidade ou preço dos produtos.

Conforme o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil (MDIC, 2011), em 2007 o setor automotivo é um dos mais importantes do Brasil, os veículos das principais montadoras do mundo são produzidos no País onde estão instaladas 19 empresas montadoras de veículos, com 40 fábricas localizadas em 8 Estados da Federação, e a capacidade de produção total é da ordem de 3,85 milhões de veículos. Também em 2007, foi o 7º maior produtor mundial de veículos, com a produção de 2.997 mil unidades, o maior produtor mundial de ônibus urbanos e o maior produtor de caminhões da América do Sul. O setor fabricante de autopeças do Brasil é expressivo. As empresas associadas ao Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (SINDIPEÇAS) estão localizadas em onze estados. São 650 empresas, dentre as quais 40 são sistemistas, tendo faturamento da ordem de 35,9 bilhões de dólares.

O próprio MDIC (2012) ressalta a importância do setor automotivo

através dos seguintes números de 2007:

- a) participação de montadoras e fabricantes de autopeças no PIB brasileiro próximo de 5,4%;
- b) geração de 120,3 mil empregos diretos nas montadoras, de 217 mil empregos no segmento de autopeças;
- c) o total de empregos diretos e indiretos na cadeia automotiva é de 1,3 milhão.

### **A reestruturação recente da indústria automobilística brasileira**

Segundo Botelho (2002), a indústria automobilística foi um dos setores que mais se beneficiaram das políticas industriais executadas entre 1950 e 1990. A partir da década de 1990, como já mencionado, a economia brasileira passa por um processo de abertura e de reestruturação, que afetaria a indústria automobilística de forma direta.

Para Nabuco e Mendonça (2002), o crescimento do mercado interno brasileiro, a utilização de recursos naturais e humanos locais (mão-de-obra barata e relativamente qualificada), apoio governamental (benfeitorias e incentivos fiscais e financeiros) e logística de transporte seguem a linha dos fatores de atração clássicos. A reestruturação, segundo Lins e Alves (2005), foi permeada por avanços: a) tecnológicos no que concerne a produto<sup>7</sup> e de forma complementar pela introdução de métodos de organização produtiva e b) inegável reorganização espacial.

Nas áreas para onde as indústrias migram, formam-se novos aglo-

<sup>5</sup> Governo Itamar Franco (1992-1994).

<sup>6</sup> O termo mais correto seria oligopólio ao invés de monopólio em face de existir um punhado de empresas produzindo no país no período.

<sup>7</sup> Aumento do desempenho dos motores, diminuição do peso dos veículos e disseminação do uso de equipamentos eletrônicos.

merados industriais articulados à metrópole, novos ramos industriais e novas formas de produzir. Amplia-se, assim, a rede de relações capitalistas no território paulista e nacional, ainda que de forma bastante desigual. A busca de maior 'flexibilidade' por parte das empresas se traduz na necessidade de que as áreas industriais novas (ou já tradicionais, mas que apresentam forte crescimento e reestruturação) tenham uma infra-estrutura compatível com os avanços tecnológicos do final do século XX e apresentem menor regulamentação sociopolítico-ambiental (sindicatos mais fracos, incentivos fiscais, pouca fiscalização ambiental, etc.) (BOTELHO, 2002, p. 58).

Essa ótica de reestruturação centrada na década de 1990 é concomitante e resultante de um movimento que pode ser considerado "o ápice da trajetória de internacionalização da indústria." (LINS; ALVES, 2005, p.11),

Na década de 90, os resultados do setor automobilístico mostraram um grande contraste: tendência de estagnação da produção e nas vendas nos países ricos e dinamismo num punhado de países em desenvolvimento (Brasil, Coréia do Sul, México, China, Índia, países da Europa do Leste e da Associação de Nações do Sudeste Asiático (ANSEA/ASEAN). Diante disso, e em virtude da maturidade alcançada pela indústria no primeiro grupo de países indicados, onde a excessiva capacidade instalada era (e é) a regra -, os fabricantes dirigiram sua atenção para os mercados dos países indicados, em movimento que se traduziu na difusão/expansão das operações das companhias líderes nesses territórios nacionais. Representando o ápice da trajetória de internacionalização da indústria automobilística, esta fase – identificada por Laigle (1998) como de efetiva globalização da produção de veículos automotores - abriga uma diversidade de estratégia no seio do oligopólio mundial de montadoras (LINS; ALVES, 2005, p.11).

Alguns dos países beneficiados, como Argentina e Brasil, primei-

ramente receberam as indústrias num regime de especialização da produção<sup>8</sup> para o Mercosul. Apesar do maior mercado e dinamismo da economia brasileira, a Argentina estava em melhores condições, pois seu Regime Automotivo foi editado primeiro, em 1991 – apesar de boa parte da produção ser destinada ao Brasil. Na sequência, após a edição dos Regimes Automotivos Brasileiros e da crise Argentina dos anos 2000, a tendência de divisão se reverteu com boa parte das operações migrando da Argentina para o Brasil.

De toda maneira, de uma forma geral, as novas condições afetam de modo particular a divisão do trabalho entre plantas de montagem e de autopeças localizadas no Brasil e na Argentina. (LAPLANE; SARTI, 2000, p. 12). Com efeito, manchete do jornal *Gazeta Mercantil* anunciava, em 21/5/2001, que 'montadoras trocam a Argentina pelo Brasil' (PFEIFER, 2001, p. C-1), em processo que chegou a adquirir os contornos de crises regionais no país vizinho (ADACHI, 2000). Saliente-se que essas questões, envolvendo divisão espacial do trabalho e vínculos de complementaridade tanto nas linhas de produção de veículos quanto, antes de tudo, nas redes de fornecimento de peças e componentes em escala de Cone Sul, remetem às dimensões das cadeias mercantis globais relativas às *estruturas de insumo-produto*, ligadas às cadeias de valor agregado, e à *territorialidade*, que capta a configuração espacial das estruturas de produção e distribuição (LINS; ALVES, p. 18-19, 2005).

O processo de reestruturação da indústria automobilística brasileira, sob a ótica externa primária, provavelmente começou nos centros deci-

sórios das multinacionais do setor. Algumas sugestões apresentadas abaixo podem reforçar essa ideia,

Por meio desse instrumento, os benefícios às montadoras somaram-se à relativa estabilidade econômica do Plano Real, à liberação dos fluxos de capital, à política de proteção e também aos incentivos das unidades subnacionais. Só no período de 1995 a 1998, as empresas do setor investiram, em diferentes estados da União, cerca de US\$ 10,683 bilhões. A potencialidade do mercado provavelmente foi considerada, pois a relação entre o número de habitantes por carro demonstrava uma possibilidade significativa de crescimento (ARBIX, 2001, p.268-285). De acordo com os dados apresentados pela Anfavea (Tabela 2), a possibilidade de crescimento do mercado interno estava expressa na relação de 8,8 habitantes por automóvel, embora essa relação viesse declinando nos últimos 20 anos, conforme demonstra a tabela. Embora esses dados possam ser questionáveis, em razão da concentração de renda no Brasil, esse mercado não evidenciava sinais de saturação em comparação com o mercado mundial, no qual a relação de habitantes por carro seria de 1,3 nos EUA, 1,6 na Itália e 1,8 no Japão (OLIVEIRA, 2003, p. 129).

Sob a ótica interna e secundária, a reestruturação iniciada no Governo Fernando Henrique Cardoso começou com a criação do regime automotivo. Essas mudanças (reestruturações produtivas) no território brasileiro, facilitadas pelo Regime Automotivo Brasileiro (RAB), afetaram o movimento das indústrias automobilísticas em termos primeiramente de volumes de investimentos, em termos geográficos, em termos abrangentemente quantitati-

<sup>8</sup> "Esses investimentos seguem a tendência de especializar a Argentina na produção de veículos médios e grandes, envolvendo uma escala menor de produção. No Brasil, os investimentos caberiam aos veículos de menor tamanho, sendo produzidos os modelos mundiais e populares. No caso da Argentina, devido às sucessivas crises econômicas ocorridas durante os anos 2000 e 2001, as empresas automobilísticas estão transferindo parte da produção para o Brasil." (NABUCO; MENDONÇA, 2002, p. 53).

vos e em termos diferenciadamente qualitativos. Portanto, uma evidência empírica é que,

Investimentos de vulto na produção automobilística foram percebidos principalmente a partir de meados da década de 1990, quando o patamar de gastos passou a representar mais ou menos o dobro do que se registrou na primeira metade daquela década e cerca de três vezes (dependendo do ano, até quatro vezes) o nível alcançado nos anos 80 (Tabela 2). As inversões efetuadas participaram com destaque dos fluxos de investimentos diretos estrangeiros que se dirigiram ao Brasil nesse período (LAPLANE; SARTI, 1997). A consequência foi uma multiplicação de plantas, ampliando significativamente o rol de fabricantes em operação no país (devendo-se destacar a vinda de vários asiáticos e de novos europeus), no bojo de uma difusão espacial da capacidade produtiva, quer dos fabricantes de autopeças (LINS; ALVES, 2005, p.15-16).

Conforme Pinheiro e Motta (2001), o Regime Automotivo<sup>9</sup> foi instituído pela Medida Provisória nº 1.024/95 e, após inúmeras reedições, foi convertido na Lei nº 9.449, de 14 de março de 1997. Mediante a oferta de benefícios e incentivos fiscais às *newcomers*, o governo objetivava ampliar e modernizar a capacidade instalada para, no momento subsequente, alavancar as exportações e fazer do setor um instrumento de captação de recursos externos. Uma consequência imediata, mediante as explicações de Pinheiro e Mota (2001) - ao equiparar, para fins de isenção do Imposto de Produtos Industrializados (IPI), os produtos nacionais aos importados - é que o RAB fez colidir os interesses das montadoras e dos seus *followers* com os da indústria nacional de autopeças.

Seguindo o modelo de formulação de política, após a declaração da política, foram estabelecidos os seus objetivos, e, dentre os objetivos e metas explicitados constam: "atrair investimentos para o setor e estimu-

lar a exportação de autoveículos e autopeças [...] aumentar a produção de autoveículos de 1,8 milhões para 2,5 milhões até o ano 2000." (PINHEIRO; MOTTA, 2001, p. 2).

Além desses números buscou-se o adensamento da matriz insumo-produto esperado pela implantação de grandes indústrias (indústria motriz) que puxam redes de fornecedores, segundo Guedes (1999), existiam as intenções da provável integração com as indústrias pré-existentes, de efeitos de alteração da logística de distribuição e de cada um dos vetores dos fatores locais que normalmente não são considerados nas análises de viabilidade dos projetos. Entretanto, os fatores políticos, podem alterar acentuadamente esse processo decisório quase-técnico<sup>10</sup>. Seguindo essa linha, no primeiro momento do Regime Automotivo Brasileiro, que colocava em pé de suposta igualdade de condições todos os Estados da Federação, as indústrias automotivas se instalaram na poligonal<sup>11</sup> rica e plenamente industrializada do país. Nesse período, ainda não existiam interferências de políticas regionais tão pronunciadas.

Segundo Pinheiro e Mota (2001), a forte concentração do setor - ainda hoje mantida na região sudeste, especificamente São Paulo e Minas Gerais - provocou a reação da comunidade política, sobretudo do Legislativo Federal e dos governadores dos demais estados, em especial os do nordeste,

que viam na Medida Provisória (MP) mais um instrumento com efeito concentrador, agravado pelo fato de a região mais desenvolvida do país ser novamente subsidiada pelas demais. Este embate explica o tempo decorrido entre a primeira edição da MP e a sua conversão em Lei, bem como o fato de, em dezembro de 1996, ter sido editada uma nova MP, a de nº 1.532, instituindo o chamado Regime Automotivo Especial (RAE), que conferia benefícios especiais e adicionais às *newcomers* que se estabelecessem nos estados das regiões centro-oeste, norte e nordeste.

Merece ser esclarecido, segundo Arbix (2002), que, desde então, o RAB passou a ser veiculado também como uma política pública voltada para a desconcentração regional que, em boa medida, procurou não se concentrar visivelmente em São Paulo. Até 1995, a indústria automobilística concentrada em São Paulo, correspondia a 73% do total das unidades instaladas no país.

Diferentemente, após 1995, a maior parcela dos novos investimentos nesse setor industrial ocorre em outros estados, particularmente no centro-sul (MOTIM; FIRKOWSKI; ARAÚJO, 2002).

Muitas das estratégias de produção e reprodução do capital passaram por transformações nas últimas décadas do século XX. Essas transformações, por sua vez, afetaram a organização do espaço da indústria

<sup>9</sup> As Leis Ordinárias sucederam os demais textos que viriam a operacionalizar e a dinamizar o Regime Automotivo Brasileiro (RAB): duas outras Medidas Provisórias (MP), três Decretos, três Portarias Interministeriais e uma Portaria Ministerial, todos de natureza eminentemente fiscal-tributária, o que justifica o seu enquadramento na categoria das políticas indutoras (de atração) através da concessão de estímulos fiscais e creditícios. A avaliação do Governo Federal destaca, com base nos dados até dezembro de 1997, a adesão de 165 empresas e compromissos de investimentos, até 1999, de US\$ 19,9 bilhões (MDIC, 1999 apud PINHEIRO; MOTTA, 2001).

<sup>10</sup> O quase-técnico aqui está colocado tendo em vista às análises de viabilidade econômico-financeira estudadas em cursos de MBA só cobrirem o aspecto econômico-financeiro das análises, existindo diversos outros fatores impactantes nas análises de viabilidade como os fatores políticos, a racionalidade limitada dos gestores nas análises de viabilidade.

<sup>11</sup> Segundo os estudos de Azzoni (1985), existe uma poligonal de riqueza (ou de grupos de ilhas de prosperidade) que vai de Montes Claros até a Região Metropolitana de Porto Alegre.

e a localização dos empreendimentos industriais no território mundial e também no Brasil (BOTELHO, 2002, p. 55).

Para se ter uma ideia mais consolidada do que se está falando, o novo mapa da indústria automobilística no Brasil passa a ser o seguinte,

[...] das 23 novas indústrias de autoveículos implantadas no Brasil e/ou em implantação a partir do ano de 1996, segundo a Anfavea (1999), apenas 21%, ou cinco unidades, tinham como localização definida o Estado de São Paulo, o que aponta para uma mudança no padrão locacional da indústria automobilística brasileira e para a emergência de novos centros produtivos. Tal é o caso do Paraná, cuja participação antes de 1995 era ínfima, contando com um estabelecimento do setor e que após 1996 passa a responder por 30% dos novos investimentos; seguido por Minas Gerais, com 9,5%, além das implantações na Bahia, em Goiás, no Rio de Janeiro e no Rio Grande do Sul (MOTIM; FIRKOWSKI; ARAÚJO, 2002, p. 374).

Uma outra evidência empírica sob as óticas geográfica e quantitativa da reestruturação é que,

Entre 1994 e 1999, o Paraná canalizou 1/3 dos investimentos em novas montadoras, seguido de longe por Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul, com 19%, 18% e 10%, pela ordem um processo que afetou a geografia da indústria, ainda que São Paulo tenha abrigado 45% dos investimentos gerais, quer dizer, sem implicar em novas plantas (SANTOS; PINHÃO, 2000). Desse modo, segundo a ANFAVEA (2004) ao final de 2003 a indústria automobilística brasileira apresentava um aparato instalado capaz de produzir mais de 3 milhões de veículos e cerca de 86 mil máquinas agrícolas automotizes por ano, um potencial sustentado por 48 unidades distribuídas em 7 estados e 27 municípios; vale sublinhar que quase metade dessas unidades foi inaugurada entre 1996 e 2002 (LINS; ALVES, 2005, p. 15-16).

As alterações qualitativas realmente importantes são a supressão do volume de emprego nesse setor e a posição subordinada da indústria de autopeças nacional enquanto ator que está ficando de fora do grande ato do cenário da indústria automobilística. Quanto ao volume de empregos,

A inegável expansão dessa indústria no Brasil espelha tendências que se desenharam na cadeia automotiva nos anos 90, período em que, como já salientado, diversos mercados emergentes capturaram as atenções dos integrantes do oligopólio mundial de montadoras. De fato, em sintonia com a dinâmica internacional, a produtividade no Brasil – aqui assimilada ao número de veículos fabricados por trabalhador empregado – apresentou incremento digno de nota: para 1991, as estatísticas da ANFAVEA (2004) mostram uma relação de 8,8 veículos por empregado; para 2003, o número correspondente é 23,1. Entretanto, na base disso encontra-se não só uma orientação ascendente nas quantidades produzidas: o contingente empregado foi reduzido de quase 30% entre esses dois anos (LINS; ALVES, 2005, p. 17).

Quanto ao posicionamento do setor de autopeças nacional,

Para os fabricantes de autopeças brasileiros, especificamente, a brutal intensificação da concorrência nos anos 90 representou fortes pressões no sentido da reestruturação. A abertura comercial, caudatária da redução das alíquotas de importação e da política de câmbio do Plano Real, obrigou o setor a incorporar os padrões internacionais de preço e qualidade e resultou no desaparecimento de muitas empresas com menores possibilidades competitivas (POSTHUMA, 1997). Ao mesmo tempo, e em função disso, um novo perfil produtivo foi gradativamente delineado, ao ritmo da introdução de inovações organizacionais e da disseminação de programas de qualidade, acompanhadas da redução de custos. As políticas de compras das montadoras e o novo quadro de relações que estas defi-

niram com os seus fornecedores em escala mundial, transferindo-lhes funções cruciais e implementando esquemas de *global sourcing* e *following sourcing*, tiveram grande importância na transformação do segmento de autopeças brasileiro (SANTOS; COSTA, 1996). Isso mostrou-se acoplado a uma espécie de ‘corrida’ de grandes fornecedores para o país, inclusive por meio de fusões e aquisições – implicando empresas estrangeiras de porte multinacional (WHEATLEY, 1998) –, que resultou em considerável alteração da estrutura patrimonial do segmento (RODRIGUES, 1999). Tal conjunto de processos representou, segundo Haguenaer et al. (2001), a mais importante mudança estrutural registrada na indústria automobilística brasileira no período recente. A transformação no perfil patrimonial, dando origem a um quadro diferente daquele estudado por Lee e Cason (1994) no início dos anos 90, encontra-se refletida na Tabela 5, que compara informações para 1993 e 2003 e mostra que, entre esses dois anos, cresceu o grupo de países perfilados como fontes dos capitais envolvidos na produção brasileira de autopeças (LINS; ALVES, 2005, p. 19).

Esse modelo reflete a realidade prática da subordinação teórica das empresas de autopeças, em suas diferentes escalas de governança - antecipando as explicações das frustrações das expectativas de integração das indústrias locais em que ocorreu a instalação das montadoras no novo modelo de reestruturação - que tem se integrado no seguinte modelo de subordinação,

[...] houve redução do número de fornecedores diretos para as montadoras – cada uma passou a ter as suas atividades escoradas por um grupo restrito de fornecedores de primeira linha altamente capazes e competentes –, junto com o estabelecimento de relações mais duráveis entre os dois grupos de agentes, o que representa para as montadoras uma diminuição nos custos de administração e coordenação do sistema como um todo e, para o segmento de autopeças e componentes (tradicionalmente fragmen-

tado), uma crescente concentração, acompanhada de movimentos de integração vertical (LINS; ALVES, 2005, p. 19).

As quantidades produzidas também se alteraram de forma qualitativa. A importância da reestruturação produtiva da indústria automobilística brasileira ocorrida no decênio anterior pode ser observada comparando a década de 1990 com os dias atuais.

Arbix e Rodríguez-Pose (1999 apud PINHEIRO; MOTTA, 2001) assinalam que, a partir de 1996, 16 grandes montadoras, 150 empresas de autopeças, e 29 firmas de outros setores produtivos aderiram ao Regime. Em que pese a sua curta existência, ou até por isto, as avaliações dos resultados do RAB são controversas e destacam a “guerra fiscal” que teve início entre os estados mais ricos da Federação vista a seguir.

## A guerra fiscal

Com a alteração para o RAE, outros estados puderam se colocar em pé de igualdade com os do centro-sul do país, como foi o caso da Bahia<sup>12</sup> durante o processo de desistência do Rio Grande do Sul, na disputa pela nova planta da Ford, em que pese diferenças consideráveis tanto na qualidade de capital humano, no custo de capital e infraestrutura, sendo importante a seguinte advertência,

O problema das respostas dos Estados da Federação na legítima disputa por investimentos diretos é que elas resultam na falsificação das vantagens locacionais das indústrias atraídas. Esse fato carrega enorme grau de distorções econômicas futuras e prováveis decepções não apenas quanto às verdadeiras vantagens comparativas da economia brasileira no mundo globalizado, mas também de nossas economias regionais (GUEDES, 1999, p. 1).

Segundo Pinheiro e Motta (2001), o que era inicialmente uma reação

dos estados localizados no sul/sudeste contra os incentivos adicionais (Lei nº 9.440/97) oferecidos pelo Governo Federal às regiões norte, nordeste; e centro-oeste, transformou-se em uma ‘guerra’<sup>13</sup> entre os primeiros, cujas armas eram estímulos crescentes, cumulativos e diferenciados para atrair não só as montadoras, como as respectivas cadeias de fornecedores. A título de exemplo, a planta da GM, em Gravataí, no Rio Grande do Sul, foi ‘disputada’ por 12 estados, e a Ford, também no Rio Grande do Sul, por 150 municipalidades e acabou indo para o município de Camaçari, no estado da Bahia.

Embora as negociações entre as montadoras e os Estados tenham assumido formas distintas, os principais acordos apresentaram-se como variações em torno de um mesmo tema. Em contrapartida ao estabelecimento de uma nova planta automotiva em seu território, o Estado e a cidade escolhidos ofereceram uma série de incentivos que incluem, invariavelmente, os seguintes pontos:

1) Doação de terrenos para a instalação das plantas ou de grande parte dele; 2) Fornecimento de infraestrutura necessária para a preparação da área. Isso inclui, em geral, a infraestrutura viária e logística, mas abrange também, em vários casos, ligações ferroviárias e desenvolvimento de terminais portuários; 3) Isenção de impostos estaduais e locais por períodos não inferior a dez anos. O mesmo vale para taxas locais. Em vários casos, o acordo inclui a isenção de impostos

na importação de peças e veículos; 4) Concessão de empréstimos pelo Estado (por meio de órgãos ou bancos estaduais) a taxas muito inferiores às do mercado; 5) Uma série de cauções e garantias estatais, financeiras e legais; 6) Uma série de benefícios adicionais, que variam de acordo para acordo, envolvendo desde fornecimento de transporte público aos trabalhadores e creches para seus filhos a diversas medidas ambientais. Algumas condições variavam de acordo com o poder de barganha de cada empresa e de cada Estado. Mas os termos dos protocolos favoreceram inevitavelmente as empresas [...] (ARBIX, 2002, p. 116).

Arbix e Rodríguez-Pose (1999) sugerem que essa guerra teria surgido também pelo distanciamento do Governo Federal na definição de políticas industriais regionais. Para Pinheiro e Motta (2001), semelhante posicionamento manifestado noutros analistas assinala que ocorreu uma ausência de políticas públicas complementares (qualificação profissional, infraestrutura, etc.), e não identificam o RAB sequer como uma efetiva política industrial. Para eles, o RAB foi, antes de tudo, uma resposta ao seu equivalente argentino (instituído em 1991) e que, na sua ausência, o país teria perdido competitividade na disputa pelos investimentos internacionais.

Em verdade o RAB contabiliza expressivos resultados, tendo integrado o país na rota da globalização automotiva. Uma dimensão sempre

<sup>12</sup> Segundo o autor, o erro da época era duplo, “falsificamos vantagens comparativas e locacionais. É como se nos obrigassem a comprar um Ford baiano e a passar o Carnaval em Porto Alegre.” (GUEDES, 1999, p.1).

<sup>13</sup> O regime automotivo “acabou provocando também uma guerra fiscal entre os Estados. Dessa forma, Paraná e Rio Grande do Sul ganharam novas fábricas. Posteriormente, o governo criou o chamado regime automotivo especial para Norte, Nordeste e Centro-Oeste, levando montadoras também para Bahia e Goiás. Hoje, o Brasil tem 25 fábricas de veículos, que, juntas, vão alcançar a produção de 3.640 milhões de unidades. Esse total equivale o dobro do que foi produzido em 2003.” (OLMOS, 2010, p. b7).

<sup>14</sup> Segundo Firkowski (2005), esse termo utilizado por Azzoni (1985, p. 22) que identifica a não ocorrência do processo de reversão da industrialização de São Paulo a partir do final da década de 1970 num espraio da força produtiva sem que esta área mais industrializada mantenha o seu poder de comando do processo de industrialização do país.

ressaltada é o vulto dos investimentos aplicados em modernização ou acréscimo na capacidade instalada. Entretanto sua desconcentração concentrada<sup>14</sup> agudizou ainda mais as diferenças regionais brasileiras.

O Ministro Dornelles justificara os incentivos concedidos à indústria automotiva nestes termos: “se não tivéssemos criado esses incentivos, os investimentos não iriam para essas regiões.” (FERREIRA; NETTO, 1997 apud PINHEIRO; MOTTA, 2001, p. 109). E mais:

As cifras variam conforme a fonte. Algumas, provavelmente, consideram somente a parte comprometida pela montadora, outras incluem os fornecedores localizados no condomínio, e é provável que outras considerem as estimativas dos dispêndios públicos diretamente envolvidos no projeto (PINHEIRO; MOTTA, 2001, p. 4).

Ademais, os fatos acima autorizam as seguintes reflexões críticas formuladas por Pinheiro e Motta (2001):

- s) ao eleger um setor para gerar excedentes na Balança Comercial e que, conforme seu próprio diagnóstico apresenta grandes deficiências competitivas, o governo se obrigou, para o êxito do seu próprio empreendimento, a financiar a modernização de um setor cujo centro estratégico e decisório está situado fora dos limites nacionais;
- b) conforme já mencionado, o RAB não foi originalmente concebido como uma política de descentralização do eixo econômico do país, apesar de a redução das desigualdades regionais se constituir em um dos objetivos gravados na Constituição, portanto permanente. Todavia, acabou por promovê-la no sentido inverso ao pretendido, isto é, ao invés de os investimentos fluírem

para as regiões norte, nordeste e centro-oeste, o movimento foi, predominantemente, rumo ao sul, posto que “vitoriosos” os seus governantes na oferta de benefícios. Apenas as coreanas Asia e Hyundai e a japonesa Mitsubishi planejaram investimentos fora do eixo sul/sudeste do país e o fato de a Ford ter transferido o seu projeto para a Bahia não pode ser atribuído ao estímulo conferido pelo RAB à descentralização industrial;

- c) finalmente, a institucionalização e a cronologia do RAB falam por si mesmos; uma efetiva política industrial, resultado de um diagnóstico e em resposta às demandas locais, não teria sido implementada através de uma Medida Provisória e, tampouco, reeditada e modificada inúmeras vezes até ser convertida em lei.

Arbix (apud OLIVEIRA, 2003) expõe uma visão crítica colocando em questionamento os resultados do regime automotivo brasileiro, pois a forma como foi concebido levou a uma acirrada competição econômica entre estados e municípios, o que representa um gigantesco desperdício de recursos públicos em função da guerra fiscal:

Nossa hipótese central é a de que a abertura da economia brasileira e a perda estruturante do Estado deflagraram um processo de competição territorial marcado pelo desperdício, na medida em que os possíveis ganhos em bem-estar seriam neutralizados pelos custos diretos e indiretos de atração dos novos investimentos. Esse processo, semelhante a um leilão de ofertas, difundido pela mídia como *guerra fiscal*, ao mesmo tempo em que está possibilitando a construção de novas fábricas em algumas regiões (*greenfields*), descentralizando a produção automobilística, está gerando o encolhimento – ou mesmo o fechamento – de unidades produtivas em outros Estados (*brownfields*),

acompanhado de desemprego e de uma diminuição na atividade econômica (ARBIX, 2001 apud OLIVEIRA, 2003, p.274).

Segundo Pinheiro e Motta (2001), em que pese a importância histórica e o efeito multiplicador sobre os demais setores da economia, sempre utilizado como argumento para concessão de benefícios para o setor automotivo, com relação ao Regime Automotivo Brasileiro, a mais recente intervenção do governo no setor, verifica-se que:

- a) *strictu Sensu*, sequer pode ser considerado uma política pública para a modernização, pois não encerra a característica sistêmica que articula e coordena os demais setores, regiões e níveis de governo necessários para assegurar a efetividade, a eficiência, e a eficácia das iniciativas governamentais;
- b) em praticamente todas as cláusulas, num total de 30, constam expressões do tipo: o Estado implantará [...] introduzirá [...] providenciará [...] envidará seus melhores esforços [...] concederá [...] viabilizará [...] estenderá [...] promoverá, evidenciando compromissos unilaterais do Estado. Não há, por exemplo, no Termo, cláusula que assegure ou confira prerrogativa diferenciada, mínima que seja, à participação do setor produtivo local na cadeia de suprimentos da montadora, e tampouco da comunidade tecno-científica local;
- c) destarte, em que pese a promoção do desenvolvimento científico e tecnológico e a “criação de polos de alta tecnologia” terem sido arrolados como justificativas na etapa inicial do planejamento do setor público, na etapa subsequente - a da implementação-, estes objetivos não foram acompanhados

dos programas e projetos específicos destinados aos fins pretendidos.

Então, nesse momento, o Estado ressurgiu, ironicamente, de novo das cinzas, para recompor a base competitiva do capital internacional. É frágil, entretanto, o argumento disseminado sobre a geração de tecnologias e avanços técnicos a serem possibilitados pelas novas fábricas. “A maioria das novas fábricas foram concebidas para operar como montadoras, exatamente de modo a evitar os altos custos de P&D. Certamente, o desenvolvimento de novas tecnologias ocorrerá em outras regiões do mundo para, então, serem aplicadas ao Brasil.” (ARBIX; RODRÍGUES-POSE, 1999, p. 21 apud PINHEIRO; MOTTA, 2001, p. 7).

Segundo Botelho (2002), as motivações dos empresários, nacionais ou estrangeiros, para efetuarem a migração industrial foram: a redução de custos (mão-de-obra barata, principalmente), os incentivos fiscais (redução ou parcelamento de impostos), a doação de terrenos, a produção de uma infraestrutura que possibilite a rápida comunicação com os centros metropolitanos nacionais e internacionais e a maior liberdade para a flexibilização das relações socioeconômicas e espaciais (como menor grau de sindicalização dos trabalhadores nas novas áreas industriais, maior liberdade de poluir, construção de plantas já adaptadas aos novos métodos de produção industrial etc.). Observa-se, ao longo desse processo, a deterioração do mercado de trabalho e uma complexidade crescente nas relações trabalhistas, em prejuízo da classe trabalhadora.

O principal resultado da guerra fiscal, ao longo da década de 1990, teria sido um movimento de reconcentração da economia brasileira em direção ao centro-sul do país, pois, a longo prazo, a generalização do conflito fiscal fez com que os ganhos iniciais dos estados mais

pobres desaparecessem, já que as áreas mais ricas contam com uma infraestrutura que melhor atende aos interesses das indústrias (BOTELHO, 2002, p.57).

Segundo Botelho (2002), temos hoje, para além das fronteiras do Estado de São Paulo, a constituição de uma região industrial ampliada, formada a partir da desconcentração industrial ocorrida recentemente e que articula sub-regiões de Minas Gerais e São Paulo com os estados sulinos e com o Rio de Janeiro.

Os resultados foram tão significativos que, em 2004, conforme Anfavea (2012), para sentir o peso dos números absolutos, a produção total de veículos foi de 2.317.227 sendo 136.096 de comerciais pesados, 318.351 de comerciais leves e 1.862.780 de automóveis de passeio e uso misto. Para 1999, os números foram, respectivamente, 1.356.714, 70.211, 176.994 e 1.109.509 ano seguinte ao início da operação da Renault do Paraná - estado pioneiro na guerra fiscal da indústria automobilística.

Em que pese todas as considerações colhidas sobre a Guerra Fiscal, um arcabouço conceitual consistente é o apresentado em Arbix (2002):

Num curto espaço de tempo, os incentivos evoluíram significativamente. Localizamos nessa evolução quatro fases distintas, marcadas por um volume crescente de recursos públicos envolvidos, em nível municipal e estadual e federal. O primeiro momento, aberto pela edição do Novo Regime Automotivo [...] Os lances do Paraná mal se diferenciavam da prática disseminada pelo país de oferecer incentivos locais para favorecer o deslocamento industrial. Nesse primeiro estágio se encontram as instalações em Rezende (RJ) e São Carlos pela Volks [...] Juiz de Fora, com a então Mercedes-Benz [...] num segundo momento, as ofertas do Estado do Paraná quebraram significativamente os níveis do

patamar anterior e passaram a dominar a guerra fiscal conseguindo atrair Renault, VW-Audi e Chrysler, além de uma nova fábrica de motores da Chrysler/BMW. [...] o terceiro formato [...] A GM, que não via o Rio Grande do Sul como um de suas prioridades, passou a demonstrar seu interesse após a oferta [...] disponível de US\$ 310 milhões para a empresa a título de capital de giro e infra-estrutura. [...] A quarta fase seria aberta exatamente pelo desdobramento dos conflitos no Rio Grande do Sul. Desta vez, a canibalização de um Estado da Federação por outro realçaria as características perversas da guerra fiscal. [...] o governador da Bahia (PFL) iniciara uma intensa ofensiva para atrair a montadora americana<sup>15</sup> [...] um novo conjunto de ofertas seria articulado, envolvendo, desta vez, não só recursos públicos estaduais, mas também federais. Para que isso ocorresse, a Ford teria que assinar o Novo Regime Automotivo Especial para o Nordeste, Norte e Centro-Oeste (ARBIX, 2002, p. 17, grifos nossos).

É a partir deste quadro geral dinamizado na década de 1990 e nos anos 2000 que se consolidou a marcante reestruturação produtiva da indústria automobilística, dentre outras ações em diversos setores e mercados. A seguir, são apresentados os primeiros momentos de um possível quinto ciclo de incentivos, que vão bem além dos incentivos fiscais.

### O quinto ciclo

Como tratado acima, Arbix (2002) divide a guerra fiscal em “quatro ciclos”; é a partir desse conceito que se estruturam os fundamentos do que pode ser considerado o início do quinto ciclo da guerra fiscal no Brasil.

O mercado de automóveis no Brasil se modificou. Parte da população brasileira – um montante próximo ao tamanho da população da Espanha – emergiu com o crescimento um pouco mais significativo da economia durante o governo

<sup>15</sup> Ford que passou a ser denominado de Complexo Industrial Ford Nordeste.

Lula, em especial a partir de 2005, apresentando um acirramento no biênio 2007/2008. Os recentes motores principais foram, além do câmbio favorável às importações, as políticas de renda e de crédito, ambas financiadas pela variação positiva do preço das *commodities* agropecuárias e minerais que culminaram na valorização, concomitantemente, absoluta e relativa do trabalho simples frente ao trabalho complexo. No rastro desse modelo, veio uma alteração no padrão de consumo de automóveis pelos brasileiros<sup>16</sup>.

A mudança foi horizontalizada, ou seja, uma massa de consumidores com acesso a um crédito maior e com possibilidade de esticar o financiamento por mais tempo gerou uma demanda crescente por carros com um maior custo benefício em termos de tecnologia, *design*, acessórios e equipamentos de segurança, ou seja, o brasileiro ficou mais exigente. Na base, houve uma explosão no acesso ao primeiro veículo, usado ou novo; já nas camadas de maior renda a exigência se amplificou, e o diferencial de valor agregado entre os carros de classe mundial e os carros populares diminuiu, assim como o respectivo diferencial de preços.

As principais características associadas às novas instalações da indústria automobilística – que poderiam ser consideradas como itens que compõem um novo ciclo da indústria automotiva – serão puxadas pelas frentes tratadas a seguir.

O início do novo ciclo foi **a) a expansão da base de veículos de pequeno porte**<sup>17</sup> que **b) impulsionou o mercado de novos pela possibilidade da compra do veículo usado**. De forma direta foi o crescimento do mercado de usados, impulsionado pelo aumento da renda do trabalho simples, que catapultou a compra de veículos novos.

A “regra de dedo” do mercado é formulada nos seguintes termos: para se vender cada veículo novo é necessário demanda para compra de outros três usados, respectivamente.

É que a principal fonte de pagamento da entrada para a compra do veículo novo é a entrega do usado. Além do mais as concessionárias recebem este carro usado e o revendem por um preço maior, com isso amortizam parte do risco de crédito. A compra de veículos novos pela população foi facilitada também pela **c) ampliação da entrada de automóveis importados completos**<sup>18</sup> a preços acessíveis.

Este processo forçou uma **d) reestruturação da produção nacional rumo a veículos de maior custo benefício para os consumidores**, como tentativa de fazer frente aos produtos importados. A resposta dos importados foi trazer veículos em duas etapas: a primeira foi importar veículos de baixíssimo preço para a população de renda mais baixa e do outro lado os melhores veículos do mercado internacional para o público de alta renda; e, na segunda etapa, os veículos importados ajudaram a completar todas as gradações de preços próximas a uma faixa que vai de R\$ 20 mil até a casa dos veículos de R\$ 250 mil, reforçando também o aumento da concorrência e a diversidade de opções por faixa de preço.

Hoje existem no mercado veículos de quase todos os preços e quase

todas as qualidades para quase todos os gostos. O resultado foi enterrar a política das concessionárias e montadoras de extrapolar os preços dos veículos através da oferta dos “opcionais”, que passaram a ser incorporados aos veículos como itens de série. A indústria automobilística brasileira não estava preparada para uma mudança desta magnitude que para ser enfrentada requer investimentos inclusive em ativos fixos, ajustes de produtividade e alteração da racionalidade da estratégia de lançamentos e indolência programada<sup>19</sup>.

A cobrança sobre o executivo se ampliou e em agosto de 2011, quando foi emplacada a polêmica medida do Plano Brasil Maior<sup>20</sup>, **e) marcada pela alteração do IPI para veículos importados**<sup>21</sup>. A medida foi bastante peculiar, pois o governo sofreu pressão para “socorrer os empregos da indústria automobilística brasileira”<sup>22</sup> que estavam sendo pressionados pela importação maciça de veículos, principalmente do leste asiático, com maior competitividade.

A resposta do governo pareceu, para os leigos, ser uma acolhida à mesma “indústria automobilística brasileira”. Entretanto, elevando os impostos para importados, o gover-

<sup>16</sup> Reedição do RAB e RAE com a decisão de instalação da Fiat em Pernambuco no apagar das luzes do governo Lula.

<sup>17</sup> Essa expansão foi realizada com a oferta de veículos importados, principalmente da China.

<sup>18</sup> Com acessórios que antes eram considerados opcionais - como proteção do cârter, tapetes, pintura metálica, *air-bag*, direção hidráulica, sensor de estacionamento, vidro ar e trava automática, etc - passaram a ser vendidos como itens de série padrões para alguns importados a exemplo da “série J” da montadora chinesa Jac Motors.

<sup>19</sup> Desde as intervenções de Alfred Sloan, lendário presidente da GM, os veículos tem sua validade programada, gerando a necessidade dos compradores trocarem seus veículos em períodos cada vez mais curtos. Estima-se que o ciclo de vida de um carro produzido no Brasil seja no máximo de 10 anos.

<sup>20</sup> Para detalhes gerais do programa acesse o site oficial do Plano Brasil Maior (MDIC, 2012).

<sup>21</sup> “A medida faz parte da reformulação do regime automotivo brasileiro, em curso desde o mês de setembro, quando o governo elevou em até 30% o IPI sobre carros importados. Com exceção dos automóveis produzidos no México e nos países que compõem o Mercosul, os demais veículos vindos do exterior receberão o novo imposto a partir de amanhã.” (GOVERNO..., 2011, p. 1).

<sup>22</sup> Nome peculiar para uma série de montadoras de capital externo de diversas nacionalidades e com processo decisório controlado pelos países de origem. São divididas basicamente, na sua maioria, em Chinesas, Japonesas e Coreanas (as da Ásia), Alemãs, Inglesas e Francesas (as Europeias) e Estadunidenses.

“  
*Outras empresas também foram atingidas, as que já tinham recursos captados e as que possuíam protocolos assinados, alcançando inclusive as que possuíam seus respectivos projetos de análise de viabilidade concluídos.*  
”

no interveio não só no processo de decisão de instalação de empresas que só exportavam e não produziam no mercado nacional, mas também nas que aqui produziam. A essas empresas que não produziam no território brasileiro e nos países com que o Brasil possui acordos automobilísticos, ficou a decisão entre deixar de exportar para o Brasil ou de exportar com uma taxa de risco de comércio exterior mais alta, já que o Plano Brasil Maior aumentou em termos de tecnologia e pessoal a fiscalização dos portos brasileiros<sup>23</sup> inibindo ainda mais os “desvios”. Uma terceira alternativa foi a de **f) se instalar no país** e se beneficiar da proteção dos importados para, aqui dentro, competir num mercado com, cada vez, mais marcas e, principalmente, mais consumidores.

Do outro lado, as empresas que aqui produziam não podiam reclamar abertamente do aumento de conteúdo nacional em face da medida compensatória do IPI que aumentou sua alíquota em 30% a partir de primeiro de janeiro de 2012. É que a

maioria das montadoras produzem veículos brasileiros utilizando, na média, 60% de conteúdo estrangeiro, mas, na realidade, funcionam como maquiladoras<sup>24</sup>, com raras exceções. Sendo assim, o governo, na mesma portaria que instituiu o IPI mais alto e com regras mais rígidas de conteúdo, **g) inverteu a fórmula de participação nacional para um mínimo de 65% de conteúdo nacional**<sup>25</sup>.

Essa medida surpreendeu de forma mais marcante as empresas que estavam em processo de instalação, principalmente aquelas que já estavam com suas plantas em construção. Outras empresas também foram atingidas, as que já tinham recursos captados e as que possuíam protocolos assinados, alcançando inclusive as que possuíam seus respectivos projetos de análise de viabilidade concluídos. A maioria tinha planos de começar importando as partes para apenas juntá-las no território nacional.

O governo não parou aí, como medida de ajustamento, **h) flexibilizou prazos, pois foi “forçado” a retroceder no imediatismo da cobrança do IPI**. Entretanto, os efeitos foram imediatos e **i) modificaram o modelo de racionalidade decisória das montadoras**. Noutro ponto controverso, o governo tapou os buracos

restantes da medida do plano através do decreto 7.706, de 29 de março de 2012. Uma espécie de **revisão apresada do acordo automotivo com o México** utilizando como ferramenta principal as quotas de importação.

O acordo automotivo permite a importação de veículos, peças e partes de automóveis do México com redução da alíquota de impostos e institui um percentual mínimo de nacionalização dos veículos vindos daquele país. A parceria isenta os automóveis da taxa de importação até 35%, cobrada sobre carros de fora do México e do Mercosul (PUBLICADO..., 2012, p. 1).

Foi então dada a largada para um novo processo, um novo ciclo de incentivos fiscais, físicos, legais e de financiamento já consolidados na literatura econômica como guerra fiscal. O resultado real é ainda difícil de projetar, apesar da incorporação de novos estados e novas cidades para abrigarem novas montadoras, mas o que já é possível de inferir é que há sinais da recuperação da participação do Estado de São Paulo no *market share* da produção nacional. Os efeitos são claros e conhecidos rumo à reconcentração regional da produção.

Segundo Anfavea (2011), São Paulo possuía, em 1990, 74,8% da

<sup>23</sup> Os portos brasileiros correspondem a cerca de 90% da quantidade e dos valores de importação e exportação. Os portos são a principal porta do fluxo comercial brasileiro.

<sup>24</sup> Maquiladoras aqui são entendidas como empresas que, na raiz, juntam as peças fabricadas no exterior

<sup>25</sup> “Segundo o economista e professor de Finanças da Escola de Economia da Fundação Getúlio Vargas, Samy Dana, o governo elevará o IPI para todos os veículos (carros e caminhões), exceto aos que contam, no mínimo, com 65% de peças fabricadas no país e cujas fabricantes têm 0,5% da receita bruta de vendas revertido em atividades de inovação, de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico no Brasil e que realizam, pelo menos, seis de onze etapas de produção nacionalmente. As etapas são: Montagem, revisão final e ensaios compatíveis; Estampagem; Soldagem; Tratamento anticorrosivo e pintura; Injeção de plásticos; Fabricação de motores; Produção de transmissões; Montagem de sistemas elétrico, de direção, e suspensão, de freio, de eixos, de motor, de caixa de câmbio e de transmissão; Montagem de chassis e de carrocerias; Montagem final de cabines ou de carrocerias, com instalação de itens, inclusive acústicos e térmicos, de forração e de acabamento; Produção de carrocerias preponderantemente através de peças avulsas estampadas ou formatadas regionalmente. “A justificativa é o fortalecimento da indústria nacional, mas, devido a acordos econômicos, os modelos importados do Mercosul [Argentina, Paraguai e Uruguai] e do México também são isentos”, aponta Dana (GOVERNO..., 2011, p.1).

produção nacional de veículos caindo em 2008 para 43,5% a fim de, em 2010, possuir 47,9% da produção nacional. A perda de montadoras para São Paulo, devido ao período de arrefecimento da guerra fiscal, fez com que nos dias atuais este “fantasma” voltasse a atuar gerando um novo processo com velhas fórmulas. A diferença marcante é a cristalização da Lei de Responsabilidade Fiscal que tem impedido os excessos que anteriormente foram comuns e deixaram alguns estados com situação fiscal crítica.

É necessário aguardar as cenas dos próximos capítulos para verificar os efeitos reais da política do governo em temas sensíveis aos apelos nos palanques como de geração de empregos diretos e indiretos, a atração de indústrias a estados – que anteriormente não eram produtores, a exemplo de Pernambuco e Santa Catarina – e outros temas de baixo apelo demagógico, mas de importância fundamental como inovação, tecnologia, estrutura de formação profissional, concentração e desconcentração produtiva, tanto em termos geográficos quanto em termos setoriais.

Certamente, o tema mais polêmico é verificado no de ápice de um processo de desindustrialização relativa do Brasil com impactos crescentes em toda a nação. As medidas do governo aparentam ter sido efetivas, a exemplo da Jac Motors – montadora chinesa entranhada no processo do novo ciclo na forma de agente exógeno à indústria brasileira “foi forçada” a se instalar no Brasil – onde o estado escolhido foi a Bahia e as obras programadas para serem concluídas em 2014.

Outro desdobramento foi a redução da venda de veículos importados no mês de abril juntamente com o esvaziamento dos estoques de importados com o IPI antigo,

A venda de veículos importados em abril caiu 28,1% em comparação ao mesmo mês do ano passado, para

“  
**A “quebra de braço”  
continua e o governo,  
no segundo round,  
flexibilizou algumas  
exigências iniciais  
do Plano Brasil  
Maior, uma versão  
2.0 que se utiliza  
de instrumentos,  
como, por exemplo,  
o diferimento de  
imposto para as  
empresas que  
cumprem os  
requisitos...**”

11.917 unidades, de acordo com dados divulgados nesta segunda-feira pela Associação Brasileira das Empresas Importadoras de Veículos Automotores (Abeiva). Sobre março deste ano, as vendas de abril recuaram 12,8%. No acumulado do ano até abril, as vendas de veículos importados caíram 9,2% em relação ao mesmo período de 2011, para 47.380 unidades. O presidente da Abeiva, Flavio Padovan, disse que a queda nas vendas de veículos importados é o primeiro reflexo da alta de 30 pontos percentuais no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), que entrou em vigor em dezembro do ano passado. De acordo com a Abeiva, algumas importadoras ainda têm estoques até este mês de automóveis com IPI antigo e certamente terão de repassar os custos com o tributo a partir de maio. A entidade calcula que o aumento do IPI representará um impacto de 26% a 28% sobre os preços dos veículos importados, mas nem todo percentual será repassado ao consumidor. Padovan disse que

a Abeiva teve diversas reuniões com o ministro do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Fernando Pimentel, para tentar viabilizar ao menos um sistema de cotas de veículos com IPI menor. ‘Esperamos sinceramente que o governo seja sensível aos apelos da Abeiva, cujas associadas recolhem cerca de R\$ 6 bilhões por ano em impostos e empregam 35 mil trabalhadores’, disse o executivo (VENDA..., 2012, p.1).

A “quebra de braço” continua e o governo, no segundo round, flexibilizou algumas exigências iniciais do Plano Brasil Maior, uma versão 2.0 que se utiliza de instrumentos, como, por exemplo, o diferimento de imposto para as empresas que cumprem os requisitos de realizar atividades de pesquisa, de desenvolvimento tecnológico, de inovação tecnológica, de produção de insumos estratégicos, de produção de ferramentaria, que contribuem para o Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT) e que executam capacitação de fornecedores. Essas medidas fazem parte do programa INOVAR-AUTO<sup>26</sup>, que, na prática, ampliam o prazo de adaptação aos 65% mínimos de conteúdo nacional de um ano para três em relação às montadoras instaladas, em instalação e às com projeto de investimento. Ou seja, todas as que cumprirem estes e outros requisitos estipulados. Entretanto, é preciso um pouco mais de distanciamento no tempo para analisar os impactos gerais desse processo histórico.

## Conclusão

A indústria automobilística brasileira passou por diversos momentos sendo considerados os principais para este estudo o período de reestruturação produtiva iniciado com a abertura comercial no governo Collor, mas efetivamente constituído após os

<sup>26</sup> Referente à Medida Provisória número 563, de 03 de abril de 2012, que no Art. 31 cria o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (INOVAR-AUTO), com o objetivo de apoiar principalmente o desenvolvimento tecnológico e a inovação.

acordos automotivos brasileiros em suas versões no governo Fernando Henrique Cardoso.

A corrida entre os estados para abrigar novas indústrias gerou o que convencionalmente se intitula por guerra fiscal, que naturalmente poderia ser considerado, num termo mais amplo, como Guerra de Incentivos.

Há na indústria nacional e, principalmente, no mercado consumidor, uma mudança significativa gerando os fundamentos de um possível novo ciclo da guerra fiscal que possui as seguintes características como fatos geradores: **a) a expansão da base de veículos de pequeno porte e baixo preço; b) o impulso do mercado de novos pela possibilidade de compra de veículos usados; c) a ampliação acelerada da entrada de automóveis importados completos a preços acessíveis; d) desembocando num início de reestruturação da produção nacional rumo a veículos de maior custo benefício para os consumidores, para fazer face aos produtos importados gerando pressões que culminaram com o Plano Brasil Maior; e) a alteração do IPI para veículos importados, para fazer frente aos importados principalmente do leste asiático; f) culminando numa corrida de instalações de novas montadoras no país e se beneficiar da proteção dos importados para aqui dentro competir num mercado com cada vez mais marcas e, principalmente, mais consumidores.**

E, por fim, na mesma ação do Plano Brasil Maior, o governo alterou o modelo de fiscalização e implantou medidas mais rígidas para controle de conteúdo, **invertendo a fórmula de participação nacional, que privilegiava as partes importadas, para um mínimo de 65% de conteúdo nacional** que podem impulsionar uma rápida revolução no modelo atual de atuação produtiva das montadoras, com desdobramentos sensíveis na indústria fornecedora e de autopeças. Os últimos atos foram do governo, **flexibilizou prazos, já que foi “forçado” a retroceder no imediatismo**

“  
*Apenas com o  
passar do tempo,  
será possível  
visualizar com  
clareza o fim deste  
novo ciclo, sendo  
assim, só nos  
resta aguardar os  
desdobramentos  
dessa longa novela  
da guerra de  
incentivos.*”

da cobrança do IPI, além de **modificar o modelo de racionalidade decisória das montadoras e proceder uma revisão apressada do acordo automotivo com o México** utilizando como ferramenta principal as quotas de importação.

O Plano Brasil Maior já está na sua segunda versão, e a alteração foi produzida pelo embate com as montadoras, mas ainda podem-se gerar novas versões para o referido plano. Apenas com o passar do tempo, será possível visualizar com clareza o fim deste novo ciclo, sendo assim, só nos resta aguardar os desdobramentos dessa longa novela da guerra de incentivos.

Enquanto esse artigo estava no prelo foi editado o Novo Regime Automotivo Brasileiro. Seus desdobramentos ainda precisam de distanciamento temporal para uma análise mais aprofundada entre as mudanças pretendidas e os seus reais efeitos.

## Referências

ANFAVEA - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. *Anuário da indústria automobilística brasileira*

= *Brazilian automotive industry yearbook*. São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/anuario.html>>. Acesso em: 12 maio 2012.

ARBIX, Glauco. Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística. *Revista de Ciências Sociais*, Brasil, v. 17, n. 48, p.109-129, fev. 2002. Disponível em: <<http://redalyc.uaemex.mx/pdf/107/10704808.pdf>>. Acesso em: 11 abr. 2012.

ARBIX, Glauco Antonio; RODRÍGUEZ-POSE, Andrés. Estratégias do desperdício: a guerra entre estados e municípios por novos investimentos e as incertezas do desenvolvimento. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA: POLÍTICA INDUSTRIAL NO BRASIL E A QUESTÃO DA GUERRA FISCAL. 1999. São Paulo. *Anais...* São Paulo: FEA/USP, 1999. Mimeo.

AZZONI, Carlos. *Indústria e reversão de polarização no Brasil: o caso do estado de São Paulo*. 1985. Tese (Livro-docência em Economia) - Faculdade de Economia e Administração, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

BOTELHO, Adriano. Reestruturação produtiva e produção do espaço: o caso da indústria automobilística instalada no Brasil. *Revista do Departamento de Geografia*, São Paulo, v. 15, p.55-64, 2002. Disponível em: <[http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/RDG/RDG\\_15/55-64.pdf](http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/RDG/RDG_15/55-64.pdf)>. Acesso em: 13 mar. 2012.

CALANDRO, Maria Lucrecia. Crise e reestruturação da indústria automobilística internacional: algumas considerações. *Indicadores Econômicos FEE*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística (FEE), v. 19, n. 3, p.162-165, 1991. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewArticle/507>>. Acesso em: 14 abr. 2012.

CARDOSO, Adalberto; COVARUBIAS, Alex (Org.). *A indústria*

**automobilística nas Américas:** a reconfiguração estratégica e social dos atores produtivos. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

COSTA, Rodrigo Morem da. **Estratégias competitivas e desempenho econômico:** o caso da indústria automobilística brasileira de 1986 a 2007. 2008. 185 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-graduação em Economia, Departamento de Economia, UFRG, Porto Alegre, 2008. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/15631/000684054.pdf?sequence=1>> Acesso em: 12 abr. 2012.

COUTINHO, Luciano; FERRAZ, João Carlos (Org.). **Estudo da competitividade da indústria brasileira.** 3. ed. Campinas: Papirus, 1996.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. **Considerações sobre as escalas espaciais de análise da indústria no Brasil.** 2005. Disponível em: <<http://www.anpege.org.br/revista/ojs2.2.2/index.php/anpege08/article/viewFile/82/42>>. Acesso em: 11 mar. 2012.

GOVERNO estuda reduzir IPI para nacionais em 2013. **Auto Esporte**, n.559, dez. 2011. Disponível em: <<http://revistaautoesporte.globo.com/Revista/Autoesporte/0,,EMI284689-10142,00.html>>. Acesso em: 12 maio 2012.

GUEDES, Paulo. O Ford baiano: o que é que a Bahia tem? Resposta: ACM. **Exame.** São Paulo: Abril, ed. 693, 1999. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/0693/noticias/o-ford-baiano-m0048566>>. Acesso em: 26 abr. 2012.

LINS, Hoyêdo Nunes; ALVES, Pedro Assumpção. A indústria automobilística e o Brasil: Uma abordagem na ótica das cadeias mercantis globais. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA POLÍTICA, 10., 2005, Campinas. **Anais eletrônicos...** Campinas: Sociedade de Economia Política, 2005. Disponível em: <<http://www.sep.org.br/artigo/xcongresso100.pdf>>. Acesso em: 14 abr. 2012.

MARTIN, Scott B.; VEIGA, João Paulo C.. Globalização dos mercados, localização produtiva e relações interfirmas: o caso das montadoras alemãs nos EUA nos anos 1990. In: NABUCO, Maria Regina; NEVES, Magda de Almeida; CARVALHO NETO, Antonio Moreira de (Org.). **Indústria automotiva:** a nova geografia do setor produtivo. Rio de Janeiro: DP&A, 2002. p. 17-45.

MDIC - MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO. **Brasil Maior.** Disponível em: <<http://www.brasilmaior.mdic.gov.br>>. Acesso em: 12 maio 2012.

MDIC - MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO. **Indústria Automotiva.** Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=327>>. Acesso em: 26 abr. 2012.

MOTIM; Benilde M. Lenzi; FIRKOWSKI, Olga L. C. Freitas; ARAÚJO, Sílvia Maria P. de. Indústria automobilística no Paraná: implicações sobre o emprego e as relações de trabalho. In: NABUCO, Maria Regina; NEVES, Magda de Almeida; CARVALHO NETO, Antonio Moreira de (Org.). **Indústria automotiva:** a nova geografia do setor produtivo. Rio de Janeiro: DP&A, 2002. p. 367-395.

NABUCO, Maria Regina; NEVES, Magda de Almeida; CARVALHO NETO, Antonio Moreira de (Org.). **Indústria automotiva:** a nova geografia do setor produtivo. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

NABUCO, Maria Regina; CARVALHO NETO, Antonio Moreira de. Introdução. In: NABUCO, Maria Regina; NEVES, Magda de Almeida; CARVALHO NETO, Antonio Moreira de (Org.). **Indústria automotiva:** a nova geografia do setor produtivo. Rio de Janeiro: DP&A, 2002. p. 9-14.

NABUCO, Maria Regina; MENDONÇA, Marcelo Pereira de. Estratégias de localização do setor automobilístico no Brasil: o caso da Mercedes Benz. In: NABUCO, Maria Regina; NEVES, Magda de Almeida; CARVALHO NETO, Antonio Moreira de (Org.). **Indústria automotiva:** a nova geografia do setor produtivo. Rio de Janeiro: DP&A, 2002. p. 47-82.

OLIVEIRA, Vladimir Luís de. Estado, empresariado regional e o setor automotivo no Paraná. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 105, p.125-140, jul./dez. 2003.

OLMOS, Marli. Fiat anuncia hoje nova fábrica em PE. **Jornal Valor Econômico**, São Paulo, p. B7, 14 dez. 2010.

PINHEIRO, Ivan Antonio; MOTTA, Paulo César Delayti. **O regime automotivo brasileiro (RAB) como instrumento de modernização tecnológica do parque industrial nacional:** uma análise crítica. 2001. Disponível em: <[www.abepro.org.br/biblioteca/ENE-GEP2001\\_TR81\\_0042.pdf](http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENE-GEP2001_TR81_0042.pdf)>. Acesso em: 25 abr. 2012. ENEGEP.

PUBLICADO decreto de revisão do acordo automotivo Brasil-México. **Jornal do Commercio**, mar. 2012. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/noticia/2012/03/30/publicado-decreto-de-revisao-do-acordo-automotivo-brasil-mexico-37694.php>>. Acesso em: 12 maio 2012.

SILVA, Fabio Veloso Vicente da. **Análise das estratégias competitivas na indústria automobilística.** 124 f. 2007. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica (PUC/RJ), Rio de Janeiro, 2007.

VENDA de veículos importados cai 28,1%. **Jornal do Commercio**, maio 2012. Disponível em: <[http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/noticia/2012/05/14/venda-de-veiculos-importados-cai-281\\_porcento-42034.php](http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/noticia/2012/05/14/venda-de-veiculos-importados-cai-281_porcento-42034.php)>. Acesso em: 12 maio 2012.