

Regime Automotivo, Reestruturação Produtiva e Competitividade: Um Estudo do Comportamento da Indústria Automobilística no Mercosul na Década de 1990

Autores

Gilberto Rodrigo Moda Alves

Orientador

Regina Celia Faria Simoes

Apoio Financeiro

Fapic

1. Introdução

Do ponto de vista institucional, o processo de integração - integração de jure - pode ser diferenciado em distintos níveis, conforme o "o grau de abrangência de setores e países e de uniformização, harmonização e/ou convergência dos instrumentos, normas e políticas entre os setores e países-membros" (Sarti, 2001, p. 38). No campo concreto, a integração econômica (aumento dos fluxos comerciais e dos investimentos produtivos e financeiros) - integração de fato - pode ser compreendida como um processo econômico no qual os fluxos de comércio e de investimentos dentro de uma dada região (intra-região) crescem mais intensamente comparativamente aos fluxos da região com o resto do mundo, conforme definem Fishlow e Haggard (1992).

No caso do Mercosul, observa-se ainda grande assimetria competitiva entre as estruturas produtivas, em especial entre Brasil e Argentina - principais pólos industriais, comerciais e financeiros do bloco -, e destas para com o resto do mundo. Em contrapartida, observa-se também que no Mercosul as políticas para a integração produtiva e o aumento conjunto da competitividade - salvaguardas, financiamento de longo prazo, fundos fiscais, políticas compensatórias para a reestruturação dos setores sensíveis à integração, e incentivos financeiros à capacitação tecnológica e aos programas de qualidade - evoluíram em ritmo muito lento desde o Tratado de Assunção em 1991, conforme apontam Baumann (2000) e Gonçalves (2001).

Os regimes automotivos argentinos e brasileiros, bem como o regime comum transitório para o período de 2001 a 2006, parecem constituir uma importante exceção à fragilidade das políticas de competitividade e integração produtiva no âmbito do Mercosul. Os incentivos fiscais e financeiros e a adoção de legislação e instrumentos específicos no quadro dos regimes automotivos, embora em alguns aspectos tenham explicitado interesses divergentes por parte dos países-membro, têm estimulado novos investimentos que, por sua vez, vêm expandindo e tornando mais eficientes a capacidade produtiva local (em particular, Brasil e Argentina), conforme aponta Laplane (1998) e Veiga (1999). Nesse sentido, observa-se, pelo fluxo de comércio e de novos investimentos diretos estrangeiros (IDE), o fato de que Argentina e Brasil foram realocados nas estratégias de acumulação de capital das grandes corporações mundiais do setor automobilístico, seja na condição de importantes mercados consumidores seja na posição de grandes produtores mundiais.

2. Objetivos

A proposta deste artigo é analisar a influência dos fatores institucionais (regime automotivo) no processo de reestruturação produtiva e aumento da competitividade do setor automobilístico brasileiro a partir da década de 1990. Nesse sentido, tudo indica que ao menos no setor automobilístico brasileiro, o avanço da integração de jure parece demonstrar profunda articulação com a consolidação da integração de fato.

3. Desenvolvimento

O artigo em questão teve sua principal análise da influência dos fatores institucionais (regimes automotivos) sobre o setor automobilístico brasileiro na década de 1990. Para desenvolver o estudo proposto, percorreu-se o seguinte caminho:

- a) levantou-se a bibliografia relacionada ao tema em bibliotecas de universidades, tais como: UNICAMP, USP, UNESP, UNIMEP, ESALQ, UnB, UFSM;
- b) revisão bibliográfica: junto ao trabalho de levantamento bibliográfico foi realizada a revisão da bibliografia obtida. Os livros, artigos e textos foram lidos e fichados;
- c) seminários de discussão internos: após o levantamento e a revisão bibliográfica foi realizado seminários de discussão pela equipe envolvida na pesquisa, equipe esta formada pelos professores orientadores e os bolsistas de iniciação científica;
- d) organização dos relatórios: concluída a fase anterior a equipe realizou uma análise final e, em seguida, organizou os capítulos que fizeram parte do relatório final;
- f) redação deste artigo final que será apresentado na IV Mostra Acadêmica da UNIMEP e demais eventos científicos de outras Universidades.

ar

4. Resultados

O Mercosul é um projeto de integração surgido por meio de negociações no campo diplomático, mas que sempre teve como motivação básica sua importância (efetiva ou potencial) econômica. Nesse sentido, o arcabouço normativo e institucional presente no Tratado de Assunção de 1991 e nas várias decisões tomadas no âmbito do Conselho e do Grupo do Mercado Comum vêm moldando o Mercosul como uma experiência típica de "regionalismo aberto", ou seja, como uma experiência que pressupõe abertura às importações e promoção das exportações, de acordo com tendências internacionais.

No âmbito do "regionalismo aberto", as decisões empresariais de especialização e de complementaridade em busca de ganhos de competitividade na produção são tomadas em um quadro econômico que combina, simultaneamente, um maior grau de abertura econômica e financeira dos países-membro em relação ao mundo, e um maior grau de integração econômica (de fato) e institucional (de jure) entre os países pertencentes ao bloco. A idéia é que um processo de integração econômica possa contribuir para o ganho conjunto de competitividade e, ao mesmo tempo, para a redução das assimetrias produtivas existentes entre as economias nacionais presentes no bloco. Nesse sentido, o papel do arcabouço institucional intra-bloco - responsável pela integração de jure - é de criar normas, políticas e instituições capazes de assegurar e conduzir o processo de integração, nas esferas produtiva, comercial e financeira, (integração de fato). Nas palavras de Sarti (2001, p. 54): "a integração econômica representa um sistema (arranjo) complexo de

políticas, sobretudo de políticas de competitividade no campo industrial e de comércio exterior, que afeta direta e indiretamente as decisões de produção (complementaridade e especialização), comercialização e investimento dos agentes econômicos".

SETOR AUTOMOTIVO

A indústria automotiva é o elo mais forte da Cadeia Produtiva Automotiva. No ano de 2003, a indústria automotiva brasileira representou 10,6% de participação no PIB industrial brasileiro, empregou 90.697 pessoas e investiu US\$ 748 milhões. Na Balança Comercial, a indústria automotiva importou US\$ 4.020 bilhões e exportou US\$ 5.641 bilhões, contribuindo com um saldo positivo de US\$ 1.621 bilhões, segundo dados extraídos do Anuário da Indústria Automobilística Brasileira do ano de 2005. Tais números mostram a importância do setor para a economia brasileira (ANFAVEA, 2005).

Para entender a configuração que o setor automotivo brasileiro adotou na década de 1990, deve-se fazer uma avaliação acerca das mudanças recentes verificadas neste setor. A adoção sistemática de políticas governamentais direcionadas ao setor automotivo brasileiro, empreendidas entre 1992 e 1999, contribuíram para imprimir uma nova dinâmica neste setor. Tais políticas contribuíram para retomada sustentada do crescimento do mercado interno de automóveis, bem como uma transformação profunda nas suas estruturas de produção. Dentre outros fatores, as mudanças ocorridas no ambiente macroeconômico, já citadas anteriormente, como abertura da economia e a estabilização da moeda também contribuíram para melhoras no setor. Segundo Consoni (2004), deve-se ainda fazer menção a outros dois fatores:

1. Acordos setoriais, estabelecidos no âmbito das Câmaras Setoriais, que criaram alíquotas especiais para veículos com até 100 cilindradas, que passaram a ser conhecidos pela expressão "carros populares", em função na época da escassez de itens de conforto e segurança e dos menores preços de mercado. Surgidas no final da década de 1980, as Câmaras Setoriais procuraram estabelecer diagnósticos da competitividade setorial, identificar as causas das distorções existentes e identificar as estratégias para seu equacionamento, tendo suas funções institucionalmente voltadas para os objetivos da política industrial. Como as questões de instabilidade monetária se sobrepujaram às demais, as discussões das Câmaras Setoriais passaram a ter como foco principal o problema do combate à inflação (ANDERSON, 1999, p. 1).
2. Regime Automotivo que, entre outras implicações, serviu como um instrumento para consolidar e atrair novos investimentos neste setor, resultando na ampliação do número de fábricas e de novas marcas de montadoras que passaram a operar no Brasil. Segundo Sarti (2001, p. 84), as diretrizes do "Regime Automotivo" brasileiro foram anunciadas em meados de 1995, através da Medida Provisória N.º 1.024, de 13 de junho de 1995. Seus objetivos eram, assim como na Argentina, reduzir o custo de produção doméstica, expandir as exportações do setor automotivo, melhorar a situação do Balanço de Pagamentos no médio e longo prazos, modernizar as linhas de produção e, sobretudo, estimular novos investimentos para ampliação e modernização do parque produtivo existente. Para conseguir atingir tais objetivos, o governo concedeu privilégios às empresas já instaladas no país (veteranas) ou que porventura pretendessem se instalar no aqui (entrantes), e usou como referência as regras argentinas. A Medida Provisória citada acima diferenciou as alíquotas do imposto de importação de produtos acabados, de insumos e matérias-primas e de máquinas e equipamentos. Além disso, o regime dava continuidade a algumas iniciativas anteriores que objetivavam estimular a demanda e produção locais de veículos (SARTI, 2001, p. 84). Foram assinados três acordos que deram uma nova configuração à indústria automotiva no Brasil e modificou os modos de produção, ampliou investimentos em capacidade produtiva e modernização de plantas industriais, novas unidades foram instaladas no país, evolução de produtividade no setor, dentre outros.

5. Considerações Finais

O processo de reestruturação produtiva no Setor Automotivo Brasileiro na década de 1990 foi fundamental para que as montadoras aqui instaladas antes desta década e as demais que entraram no mercado interno neste período tornassem empresas mais competitivas tanto no mercado interno quanto no mercado externo.

Entendimentos na Câmara Setorial Automotiva levaram a criação de um Regime Automotivo Brasileiro, que veio impulsionar o setor, através de uma reestruturação produtiva e dar ao este maior competitividade. Foram assinados três Acordos Automotivos, que resultaram em muitas ações, possibilitando ao país atrair enorme quantidade investimentos.

Com base nas pesquisas, constatou-se que o Brasil tem se especializado na produção de veículos de pequeno porte, cuja competitividade está relacionada com maiores escalas de produção, diferentemente do caso argentino, que se especializou na produção de veículos médios. Constatou-se também aumento no número de veículos produzidos no país a partir da década de 1990, aumento nas exportações e diminuição do número de empregos no setor, resultado da modernização do parque industrial.

As implicações deste processo de reestruturação produtiva no setor automotivo definiram novas formas de negociações comerciais entre Brasil e Argentina. O volume exportado pelo Brasil para Argentina se mantém em patamar elevado a partir de 1994, bem como o volume importado pelo Brasil apresenta considerável ascensão no período. Este intercâmbio comercial, resultado do Regime Automotivo Brasileiro, que reestruturou a produção e aumentou a competitividade do setor automobilístico brasileiro a partir de 1990 faz acreditar que um grande avanço tem ocorrido na integração *de fato*, ou seja, integração econômica, diferentemente do que vem acontecendo com a integração *de jure*, ou seja, institucional.

Referências Bibliográficas

ANDERSON, P. **Câmaras Setoriais: Histórico e Acordos Firmados – 1991/95**. Texto para Discussão número 667. Brasília: IPEA, 1999.

ANFAVEA. **Anuário estatístico da indústria automobilística brasileira**. ANFAVEA, São Paulo, 2005.

BAUMANN, R. (ORG). **Mercosul: origens, ganhos, desencontros e perspectivas. Mercosul: avanços e desafios da integração**. Brasília: IPEA-CEPAL: 2000.

CONSONI, F. **Relatório Setorial – Final**. Setor: Automóveis. Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP), 2004. Disponível em . Acesso em: 30 jan. 2006.

FISHLOW, A. e HAGGARD, S. **The United States and The Regionalisation of the World Economy**. Development Centre documents. OCDE: 1992.

GONÇALVES, R. Competitividade Internacional e Integração Regional: a hipótese da inserção regressiva. **Revista de Economia Contemporânea**, Rio de Janeiro. n. 5. p. 13-34. 2001.

LAPLANE, M. (ORG). Análise Setorial: a Indústria Automobilística. **Gazeta Mercantil**, São Paulo. jun. 1998. v. I e II.

SARTI, F. (2001) **Internacionalização comercial e produtiva no Mercosul nos anos 90**. Tese (Doutorado em Economia) – UNICAMP, 2001.