

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

Autores

Nathalia Seppelfeld Feres

Orientador

Cristiano Morini

1. Introdução

A proposta deste artigo é mostrar a influência dos fatores institucionais (regimes automotivos) no processo de reestruturação produtiva e aumento de competitividade do setor automobilístico no Mercosul a partir da década de 1990.

Partiu-se do pressuposto que o Mercado Comum do Sul – Mercosul – evoluiu em termos institucionais e no campo dos fluxos econômicos, apesar de ser considerada atualmente uma união aduaneira incompleta. Na prática, um grande grupo de produtos, tem tarifas de imposto de importação diferenciada. E no comércio intra-bloco, também permanecem importantes restrições tarifárias e não tarifárias.

O arcabouço normativo e institucional presente no Tratado de Assunção de 1991 vêm moldando o Mercosul como uma experiência que pressupõe abertura às importações e promoção das exportações, de acordo com tendências internacionais e que atende às solicitações de organismos multilaterais (como Banco Mundial, FMI e outros).

No Mercosul, é observada grande assimetria competitiva entre as estruturas produtivas, em especial entre Brasil e Argentina – principais pólos industriais, comerciais e financeiros do bloco -, e desta para com o resto do mundo (SARTI, 2001).

Em contrapartida, observa-se também que no Mercosul as políticas para a integração produtiva e o aumento da competitividade – salvaguardas, financiamento de longo prazo, fundos fiscais, políticas compensatórias para reconstrução dos setores sensíveis à integração, incentivos financeiros à capacitação tecnológica e aos programas de qualidade – evoluíram em ritmo muito lento desde o tratado de Assunção em 1991 (BAUMANN, 2000).

Segundo Sarti (2001), é indiscutível a fragilidade do arcabouço normativo e institucional presente no Mercosul para promover ou induzir desníveis de competitividade presentes nos diversos setores produtivos dos países-membros do bloco. Além disso, constata-se a ausência de mecanismos compensatórios ou regulatórios que possam ser acionados de forma automática no intuito de lidar com desequilíbrios.

Os regimes automotivos argentinos e brasileiros bem como o regime comum, parecem ser uma exceção à fragilidade das políticas de competitividade e integração produtiva no âmbito o Mercosul. Os incentivos fiscais e financeiros e a adoção de legislação e instrumentos específicos no quadro dos regimes automotivos, têm estimulado novos investimentos, que por sua vez, vem expandindo e tornando mais eficiente a capacidade produtiva local (em particular, Brasil e Argentina) (LAPLANE, 1998).

Assim, observa-se, pelo fluxo de comércio e de novos investimentos diretos estrangeiros (IDE), o fato de que o Mercosul foi realocado nas estratégias de acumulação de capital das grandes corporações mundiais do setor automobilístico, seja nas condições de importantes mercados consumidores seja na posição de grandes produtores mundiais (SARTI, 2001).

2. Objetivos

O presente artigo tem o objetivo de apresentar a possível influência dos fatores institucionais (regime automotivo) no processo de reestruturação produtiva e aumento da competitividade do setor automobilístico no Mercosul a partir da década de 1990.

O automóvel se transformou na maior mola propulsora da economia mundial. Com o movimento de globalização da economia, resultado da formação de blocos econômicos em toda a parte do mundo, os crescentes fluxos comerciais intra e extra-blocos econômicos estão exercendo grande influência no processo de integração produtiva dos países-membros do Mercosul.

Portanto, indica-se que no setor automobilístico do Mercosul, o avanço da integração *de jure* (integração institucional) demonstra grande articulação com a consolidação da integração *de facto* (integração econômica), pelo menos no que tange ao regime automotivo comum.

3. Desenvolvimento

O projeto foi dividido em duas partes. A primeira parte consistia em um resgate histórico, baseado no levantamento e na revisão bibliográfica. Partimos do resgate bibliográfico pois a introdução do regime automotivo no Mercosul tem em seu bojo a ascensão da globalização, que por sua vez, só tomou fôlego depois da ruptura de Bretton Woods.

A partir deste momento, foram situações de causa e consequência. Para fugir de mercados saturados e aproveitar o crescimento de países como o Brasil e Argentina, as indústrias automotivas instalaram-se no Cone-Sul com o objetivo de expandir seus negócios e satisfazer um mercado em grande expansão.

No segundo momento, focamos nossa pesquisa no objetivo real do projeto, a indústria automobilística e o regime automotivo no Mercosul. A intenção era apresentar as consequências que o regime automotivo trouxe ao Mecosul, suas particularidades, seus pontos fortes e fracos e suas oportunidades e ameaças.

4. Resultados

De acordo com o referencial proposto, a pesquisa procurou responder aos objetivos inicialmente traçados para o seu desenvolvimento. A partir do ambiente de pesquisa adotado, regime automotivo, reestruturação produtiva e competitividade, demos ênfase ao regime automotivo no Mercosul.

Foi observado durante a pesquisa, que o setor automobilístico era a "Menina dos Olhos" do Mercosul. Sabe-se que o setor automobilístico foi o segmento que mais investiu na região, e também foi responsável

por atrair o maior fluxo de investimento estrangeiro nos anos de 1990.

A indústria automotiva era o setor que mais crescia e respondia por boa parte do Produto Interno bruto do Mercosul.

A participação do Mercosul na produção Mundial de veículos aumentou na década de 1990. As estimativas auxiliaram a região a se posicionar no mundo. E segundo a Gazeta Mercantil (31/03/1998) seria investido na região o equivalente a US\$ 35 bilhões entre os anos de 1996 e 2006.

De toda a produção da América do Sul, Argentina e Brasil detêm 92% da produção, e são os únicos países onde montadoras mantêm um processo produtivo completo, incluindo autopeças, carrocerias, estamparias e motores.

Com relação a divisão da produção de autoveículos entre Brasil e Argentina, foi observado que o Brasil responsabilizou-se com a produção de carros de pequeno porte como Fiesta, Ka, caminhões e ônibus. Já na Argentina, a fabricação de veículos foi focada nos carros de porte médio como a linha Escort. E geralmente, os veículos de grande porte e luxuosos eram importados dos EUA e Reino Unido.

Outra curiosidade observada, é que a produção de veículos pesados continua sendo no Brasil. Ford, Volkswagen, Volvo, Mercedes, fabricam ônibus e caminhões no país. Com exceção da Scania que mantém nos dois países, e a Iveco (grupo Fiat) que resolveu produzir veículos pesados na Argentina.

O Mercosul também apresenta uma grande oportunidade quando comparado a mercados saturados como EUA, Japão e União Européia. No Brasil, a relação habitante/veículo chega a 10 por 1, e na Argentina 6 por 1.

A indústria automobilística possui grande destaque na pauta de intercâmbio comercial para o Mercosul. A principal razão é que em 1998 entre os meses de janeiro e agosto o Mercosul respondeu com altos índices no comércio, cerca de 30% correspondia ao comércio total entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai.

Apesar do Mercosul possuir todas as características essenciais para evoluir no cenário internacional baseado no setor automobilístico, o Mercado comum do Sul ainda apresenta fragilidade quando se trata de promover redução ou correção de desníveis de competitividade.

O Mercosul também não possui nenhum mecanismo compensatório ou regulatório para lidar com possíveis momentos de desequilíbrio.

5. Considerações Finais

Podemos dizer que objetivo geral foi respondido no âmbito do Mercosul. A pesquisa respondeu, mesmo que parcialmente o perfil elaborado inicialmente.

Por ser um tema complexo e praticamente voltado a economia, encontramos um pouco de dificuldade quanto ao desenvolvimento da segunda parte do projeto.

Podemos concluir que o Mercosul possui grande potencial para desenvolver-se como grande mercado consumidor e produtor. Todavia, Mercosul caracteriza-se principalmente por ser uma integração de *jure* (institucional), integrada por um complexo e pesado sistema de normas, regras e instituições, contudo, ele

também apresenta um mercado que cresce integrado e ampliado, e vem realizando conflitos importantes nas decisões de produção, investimento e comercialização dentro do bloco e deste com o resto do mundo. No entanto, se a integração de *jure* (institucional) avançou menos do que foi previsto, é imprescindível, com exceção a indústria automotiva, que haja a integração de *fato* (econômica).

Referências Bibliográficas

A Indústria Automobilística: integração traça novo perfil para o setor, GAZETA MERCANTIL LATINO-AMERICANA, nº 133. 02 a 08 nov. 1998.

BAUMANN, R. (ORG). **Mercosul:** origens, ganhos, desencontros e perspectivas, IPEA-CEPAL: 2000.

CONSONI, Flávia. **Sumário Executivo** – Setor Automotivo. Universidade estadual de Campinas, Campinas, 24/03/2004 (mimeo).

LAPLANE, M. SARTI, F. **A Reestruturação do Setor Automobilístico Brasileiro nos anos 90.** *Economia e Empresa*, São Paulo, v.2, n.4, out./dez.1995.

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.