



15° Congresso de Iniciação Científica

UM ESTUDO DO COMPORTAMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NA ARGENTINA NA DÉCADA DE 1990 E DO REGIME AUTOMOTIVO COMUM

Autor(es)

GILBERTO RODRIGO MODA ALVES

Orientador(es)

Regina Célia Faria Simões

Apoio Financeiro

FAPIC

1. Introdução

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. O resultado é a articulação produtiva intra-bloco das montadoras tradicionais da região (General Motors, Volkswagen, Ford, Fiat), bem como a entrada de novas montadoras (Renault, PSA Peugeot Citroën, Toyota, Honda e Daimler Chrysler) no bloco na década de 1990.

2. Objetivos

A proposta deste projeto é pesquisar a influência dos fatores institucionais (regime automotivo) no processo de reestruturação produtiva do setor automobilístico argentino a partir da década de 1990. Pela observação dos crescentes fluxos comerciais intra e extra-bloco e do montante de Investimento Direto Estrangeiro (IDE) direcionado ao setor automobilístico na década de 1990, acreditamos que os regimes automotivos de Brasil

e Argentina - e o regime comum vigente a partir de 2001 no MERCOSUL - vêm exercendo grande influência no processo de integração produtiva dos países-membro do bloco. Nesse sentido, tudo indica que ao menos no setor automobilístico, o avanço da integração de jure parece demonstrar profunda articulação com a consolidação da integração de fato.

3. Desenvolvimento

Para fundamentar este projeto, foi usada a pesquisa bibliográfica e documental.

4. Resultados

O REGIME AUTOMOTIVO ARGENTINO Em março de 1991, a Argentina dá um importante passo para a regulamentação setorial na região abarcando governo, montadoras, fabricantes de autopeças, concessionárias e sindicatos, foi assinado o Regime Automotivo Argentino, fazendo com que os preços dos automóveis produzidos na Argentina chegassem ao consumidor um terço menores (SARTI, 2001). A assinatura deste acordo e as transformações econômicas da época, como a plano de estabilização inflacionária provocaram rápido crescimento da demanda no mercado argentino, a ponto de provocar filas e ágios. O Decreto n. 2.577 de 1991 estabeleceu normas para produção e comércio exterior de automóveis, definindo um sistema de compensações anuais ou plurianuais de importações e exportações para as montadoras instaladas no país, permitindo com que as mesmas pudessem trocar exportações de automóveis completos ou incompletos e de autopeças por importações de veículos e componentes com alíquota reduzida, passando de 22% para automóveis e de 14% a 20% para autopeças para 2%, desde que compensadas com exportações (SARTI, 2001). Outras modificações propostas foram que as montadoras poderiam beneficiar-se da elevação do conteúdo importado de 20% para 40% para automóveis e de 26% para 42% para veículos comerciais leves e manutenção em 42% para comerciais pesados até 1999, porém em contrapartida deveriam assumir compromissos com investimentos e modernização e especialização de suas instalações. No período de 1992-1993, a indústria automobilística argentina acumulou um déficit comercial com o Brasil, fazendo com que o governo retomasse as negociações com os demais agentes envolvidos pra assinar, em maio de 1994 o Decreto n. 683, que visava corrigir alguns dos problemas identificados na implementação da política de modernização da indústria automobilística, pois o programa pretendia que o setor passasse de uma posição inicialmente deficitária para uma posição superavitária, o que não ocorreu. O decreto portanto estabeleceu normas para o controle mais eficaz do desempenho comercial das montadoras instaladas no país e exigiu programas de compensação, a partir de 199, dos déficits acumulados. Segundo Sarti (2001), no final de 1994 através do Decreto n. 2.278 incorporou-se os resultados das negociações no âmbito do MERCOSUL que foram sancionadas no encontro do Conselho Mercado Comum (CMC) em Ouro Preto. Este decreto estabeleceu que as autopeças fabricadas em países do MERCOSUL, desde que compensadas com exportações para esses países, passariam a ser consideradas de origem nacional para efeito de cálculo do índice de nacionalização de componentes dos automóveis produzidos no país, criando assim as bases para a integração regional da produção de autopeças e de automóveis no MERCOSUL. Em julho de 1995 o Brasil assina seu Regime Automotivo, obrigando a Argentina a assinar em março de 1996 um novo Decreto (n. 33) que ampliou os incentivos aos investimentos e à produção de autopeças na Argentina, adequando a política setorial argentina ao recém-criado Regime Automotivo Brasileiro, tendo como principais incentivos a ampliação do valor dos investimentos realizados no país e das exportações de bens de capital para efeito de compensação de importações e a utilização do incremento no uso de componentes nacionais como fator de compensação de importações com alíquota reduzida. A implantação do Regime Automotivo na Argentina e mais futuramente a implantação do Regime Automotivo Brasileiro e seus benefícios promocionais como transferência de renda, proteção e regulamentação comercial e redução dos requisitos de conteúdo local outorgados às montadoras pelos regimes normativos e políticas de fomento à atividade tanto na Argentina como no Brasil tiveram uma grande influência na conduta das firmas durante os anos noventa (e também já no início do novo milênio que se seguiu), fazendo com que os custos fossem barateados e reduzindo os riscos de investimentos requeridos para modificar a indústria e transformar a decadência que caracterizou a atividade

nos anos oitenta no pujante cenário que se viu após a implementação dos regimes (TIGRE; LAPLANE et al, 2000). A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA ARGENTINA Como verificado no Brasil, a indústria automobilística argentina experimentou nesta na década de 1990 um forte processo de reestruturação e transformação. Na década de 80, o setor automotivo argentino encontrava-se em decadência e reverteu este quadro e distinguiu-se atualmente por sua dinâmica e crescente internacionalização. Na Argentina, estão localizadas várias das principais companhias internacionais fabricantes de veículos, destinados à exportação do mercado sub-regional, articulados com investimentos das mesmas empresas no Brasil no marco de uma estratégia de “globalização / regionalização” (LUGONES; SIERRA, 1998). Na década de 1990, o MERCOSUL passou a fazer parte de uma estratégia das montadoras européias e norte-americanas, que operam majoritariamente na região, como uma das áreas chamadas a cumprir um papel de importância na competição por ocupar posições no mercado mundial, o que de certa forma beneficiou a indústria no Brasil e na Argentina. Segundo Lugones e Sierra (1998), com a consolidação do MERCOSUL, firmado em 1994 através dos Acordos de Ouro Preto, as indústrias automobilísticas mundiais atentaram para outros fatores requeridos para fazer possível a incorporação da região às estratégias mundiais destas empresas:

- Derivada da consolidação de programas econômicos que deram estabilidade e crescimento, a reativação da demanda sub-regional transformou a região em um mercado interessante em relação a sua expansão futura;
- O setor automobilístico no MERCOSUL já possuía uma história prévia, o que proporcionou plantas em funcionamento e assimilação das marcas européias e norte-americanas como parte da tradição e;
- Os regimes automotivos na Argentina e no Brasil favoreceram o intercâmbio comercial sub-regional. Estes esquemas de regulamentação baseados no comércio compensando estabeleceram condições necessárias para o desenvolvimento de uma plataforma de produção sub-regional, limitando o grau de concorrência no mercado doméstico e possibilitando às empresas estabelecidas mecanismos de financiamento para seu crescimento industrial. Na indústria automobilística argentina, levado em consideração os atores e protagonistas do processo de transformação e internacionalização do setor automotivo (as firmas) e seus papéis ou atitudes, observa-se duas fases diferenciadas: uma fase entre os anos 1991 e 1995 e outra de 1995 até o fim da década de 90.

a) A primeira fase (1991-1995) Lugones e Sierra (1998) apontam que, com o propósito de transformar da raiz as pautas básicas que tinham conduzido até então o funcionamento da economia argentina e impulsionar profundas mudanças estruturas, a primeira fase da indústria automobilista argentina teve início em 1991 e perdurou até meados de 1995. Os esforços econômicos argentinos estavam voltados para o controle da inflação, o ordenamento macroeconômico, a expansão do consumo e dos investimentos, o que alavancaria o crescimento da produção. Porém esta política tardava em dar sinais de eficácia devido à incerteza característica de sistemas de alta inflação. Com o início das negociais no âmbito do MERCOSUL no início da década de 1990, este apresentava para o mercado mais incertezas do que certezas, fazendo com que os investidores vissem, ante a oportunidade de ampliação de mercados e ganhos com economias de escala e especialização, uma ameaça ainda maior que aquela que se podia associar à política geral de abertura ao comércio internacional. Diante deste cenário, a implementação do Regime Automotivo Argentino teve papel central e de grande importância nas decisões adotadas pelas montadoras, que fez surgir um processo de forte reativação no setor, que serviu de modelo de demonstração para os demais setores da atividade industrial. Um dos objetivos centrais do Regime Automotivo na Argentina era igualar os padrões de preço e qualidade dos bens automotivos produzidos no país aos níveis observados aos padrões internacionais. Para estar à altura dos padrões internacionais de concorrência, a indústria automotiva argentina precisava alcançar escalas economicamente viáveis, fazendo com que o aumento no quadro produtivo do setor automotivo melhorasse o quadro geral das expectativas econômicas e alavancassem outros setores produtivos nacionais. Para se ter uma idéia do tamanho do problema no setor automotivo argentino, em 1973 foram produzidos 293.000 unidades de automóveis, e no final da década de 1980 este número caiu para 100.000 unidades, o que caracteriza a importância de uma reestruturação do setor (LUGONES; SIERRA, 1998). Para fazer frente à contração do mercado automobilístico argentino, a maior parte das montadoras estrangeiras que deram origem ao parque automobilístico no país optaram por deixar as atividades no país ou reduzirem sua presença como maneira de fazer frente à contração do mercado, e a Argentina adentra a década de 1990 somente com seis montadoras em seu território, sendo elas: Autolatina (resultado da unificação das estruturas produtivas de Ford e Volkswagen), Renault (que em 1992 vende a participação majoritária a um grupo doméstico de empresas constituindo a firma Ciadea), Sevel (que fabricava sob licença veículos Fiat e Peugeot) Iveco,

Mercedes Benz e Scania, das quais só as três primeiras fabricavam automóveis. A tabela 12 aponta o crescimento da indústria automobilística argentina entre 1960 e 1997 (LUGONES; SIERRA, 1998). Tabela 12: Produção da Indústria Automobilística e Evolução. Anos Produção Índice 1990=100 1960 89.338 89,66 1965 194.536 195,24 1970 219.599 220,39 1975 240.036 240,91 1980 281.793 282,81 1985 137.675 138,17 1990 99.639 100,00 1991 138.958 139,46 1992 262.022 262,97 1993 342.344 343,58 1994 408.777 410,26 1995 285.435 286,47 1996 313.152 314,29 1997 446.045 447,66 Fonte: Lugones; Sierra (1998); ADEFA (2007)

A estabilidade e a melhoria das condições de acesso ao crédito observadas a partir de 1991 sucedidos a partir do ordenamento macroeconômico fizeram com que o consumo interno tivesse uma recuperação, proporcionando um cenário propício para o desenvolvimento das indústrias fabricantes de bens de consumo em geral. No caso da indústria automobilística, estes fatores aliados as medidas adotadas pelo Regime Automotivo foram decisivos para um posicionamento mais agressivo e modificaram a atitude das firmas para um posicionamento cada vez mais ativo. Firms domésticas, como Sevel e Ciadea, que produziam sob licença de companhias internacionais chegaram a suprir 2/3 da demanda do mercado doméstico. Neste cenário, observa-se que a produção de automóveis na Argentina incrementou-se em mais de 190% na primeira fase (1991-1994) e mais de 300% se considerarem-se o volume “piso” de 100.000 unidades atingido em 1990. Acompanhando este desempenho, atinge-se também um nível recorde de importações de peças e as de veículos acabados, já que este processo de expansão, ao contrario daquele que a indústria havia conseguido no passado, se dá em um marco de forte integração sub-regional e uma crescente internacionalização. O motor da expansão da produção da indústria automobilística argentina foi o aumento das vendas internas, que subiram de 96.000 unidades em 1990 para um recorde de 508.000 unidades em 1994, o que se corresponde com um nível total de importações de veículos acabados na ordem de 174.000 unidades (LUGONES; SIERRA, 1998). A forte demanda do mercado interno fez com que as montadoras elevassem substancialmente seus níveis de exigências quanto a escalas e tempos de suprimento, preço e qualidade. Para conseguir suprir a demanda interna, as empresas modificam operacionalmente suas plataformas de produção. Aproveitou-se ao máximo a sua capacidade instalada e modernizaram-se, parcialmente, alguns setores da linha de montagem que apresentavam estrangulamentos. A tabela 13 apresenta os investimentos no parque industrial automobilístico argentino, em milhões de dólares, entre os anos de 1992 e 1994. Tabela 13: Investimentos no parque industrial automobilístico argentino (1992-1994), em milhões de dólares. Empresa 1992 1993 1994 Sevel 69.7 112.1 134.5 Ciadea 27.4 56.3 71.2 Autolatina 25.9 32.5 73.1 Mercedes Benz - - 100.0 TOTAL 123.0 200.9 378.8 Fonte: Lugones; Sierra (1998); ADEFA (2007)

De acordo com Lugones e Sierra (1998), durante este período a indústria automotiva argentina trabalho com um esquema organizativo muito forçado a mudanças e, em conseqüência disto, com baixo desempenho em termos de operatividade e eficiência. A substituição do suprimento doméstico permitiu ajustar custos, mas gerou uma série de problemas do tipo operacional. Os notáveis incrementos conseguidos nos níveis de produtividade, de alguma maneira, disfarçaram estas deficiências. A tabela 14 apresenta a produtividade da indústria automobilística argentina entre 1960 e 1997. Tabela 14: Produtividade da Indústria Automobilística Argentina entre 1960 e 1997. Ano Produção em unidades (A) Pessoal Ocupado (B) Produtividade Básica (A/B) 1960 89.338 17.500 5,11 1965 194.536 36.710 5,30 1970 219.599 41.561 5,28 1975 240.036 54.556 4,40 1980 281.793 38.851 7,25 1985 137.675 20.415 6,74 1990 99.639 17.430 5,72 1991 138.958 18.317 7,59 1992 262.022 22.161 11,82 1993 342.344 23.027 14,87 1994 408.777 25.734 15,88 1995 285.435 21.362 13,36 1996 313.152 19.225 16,29 1997 446.045 26.286 16,97 Fonte: Lugones; Sierra (1998); ADEFA (2007). Segundo Lugones e Sierra (1998), em síntese, durante a primeira fase da etapa do regime, a expansão da produção se firmou no suprimento de uma demanda contida por anos, em um contexto de forte crescimento econômico. As exportações de carros acabados tinham uma baixa contribuição marginal, compensada pelos elevados preços percebidos nas vendas internas. A incapacidade de gerar fluxo exportador limitou o crédito de divisas de importar, que as empresas ultrapassaram gerando os altos níveis de déficit durante este período. Não se produzem grandes modificações nos esquemas de produção, nem em processos nem em produtos, e os investimentos dirigem-se principalmente a resolver os problemas operacionais que produzem as escalas necessárias sobre as fases críticas do processo produtivo (montagem e pintura). Neste mesmo período, observam-se grandes modificações e reestruturação do setor de fabricantes de autopeças, não muito ligada às novas lógicas produtivas e sim às preços de preço e qualidade que permitem as regras de comércio mais aberto do setor. O regime permite, portanto, compensar as incompatibilidades nas escalas de suprimentos através do

suprimento externo. Ao mesmo tempo, permite financiar as modificações e eventuais planos de ampliação, por meio do mecanismo de importação de veículos. A segunda fase (1996-1999) A crise mexicana de dezembro de 1994 realmente influenciou várias economias ao redor do mundo. Não foi diferente com a economia argentina. A segunda fase do processo de transformação da indústria automobilística na Argentina iniciou-se com queda local como resultado do impacto recessivo ocasionado pela crise do México. Em 1995, o volume de vendas para o mercado interno reduziu-se em 35,5%, levando-o a produzir 327.000 unidades. A produção doméstica também caiu, ainda que em menor grau (30,2%) (LUGONES; SIERRA, 1998). A tendência de aumento do coeficiente de abertura de mercado manteve-se: em 1995 foram vendidos no mercado interno argentino 225.000 veículos fabricados nacionalmente (67% das vendas totais) e foram importadas 103.000 unidades, enquanto 48.000 unidades fabricadas localmente foram exportadas para o Brasil. A tabela 15 apresenta as importações efetuadas pelas montadoras argentinas, em moeda local.

Tabela 15: Importações Efetuadas pelas Montadoras Argentinas (em milhares de pesos).

Ano	1992	1993	1994	1995	1996
Importações de partes	838	1.053	844	1.179	1.409
Importações Totais	1.085	1.292	1.513	1.221	1.508

Fonte: Lugones; Sierra (1998); ADEFA (2007). Apesar da crise mexicana ocorrida nesta época, as ações e os investimentos previamente programados pelas firmas automobilísticas não se interromperam e duas grandes montadoras internacionais que haviam abandonado a produção direta na Argentina no início dos anos 80 voltaram a instalar plantas industriais no país, fortemente integradas com o Brasil, para a produção de um carro de última geração: são elas Fiat e General Motors, que modificaram qualitativamente o cenário para o restante das firmas. A Volkswagen anuncia uma nova planta para o lançamento de um modelo, juntamente com a Espanha (o Polo), enquanto a Ford amplia e reestrutura globalmente a sua planta para o lançamento da versão européia do Escort. Segundo Lugones e Sierra (1998), diante deste ambiente de forte mobilização do panorama setorial da Argentina que o Brasil reformula sua política para o setor automotivo. Segundo Lugones e Sierra (1998), até o momento o acesso ao mercado entre o Brasil e a Argentina era exercido respeitando as respectivas normativas nacionais e isso significava que, na prática não houvesse um limite às exportações argentinas para o Brasil mas sim o contrário. Depois de um episódio de mudanças sucessivas nos níveis tarifários de 35% para 20% e depois para 70% em um período de quatro meses (de novembro de 1994 à fevereiro de 1995), o Brasil prepara um regime de compensação de comércio muito semelhante ao argentino, o que fez reduzir as vantagens que a Argentina tinha sobre o espaço econômico comum, não apenas porque o Brasil equiparasse ou eventualmente ultrapassasse a Argentina nos benefícios para os novos investimentos, mas particularmente pelo tamanho do mercado interno brasileiro. Neste momento, mesmo sem o Regime Automotivo Brasileiro em vigor, as vendas no mercado interno brasileiro ultrapassavam o milhão de unidades, valor quatro vezes maior que a produção local argentina. A tabela 16 aponta os investimentos na indústria automobilística argentina frente aos investimentos recebidos pela indústria automobilística brasileira. Nota-se portanto nestes dados, que o investimento feito pelas montadoras é muito superior no mercado brasileiro do que no mercado argentino, dado o tamanho de potencial do consumo do mercado no Brasil.

Tabela 16: Investimentos na Indústria Automobilística Argentina versus Brasileira. Período de 1990 à 2000, em milhões de dólares.

Ano	Argentina	Brasil
1990	87,1	995,0
1991	249,0	938,0
1992	123,0	945,0
1993	200,9	967,0
1994	600,2	1.311,0
1995	779,5	1.800,0
1996-2000	3.434,0	10.678,0

Fonte: Lugones; Sierra (1998); ADEFA (2007). O fator que encoraja o desenvolvimento das companhias internacionais automotivas é o crescimento do mercado sub-regional, que apresenta um regime semelhante em cada país (Brasil e Argentina) e o favorecimento das perspectivas para superação da crise mexicana. Conforme visto anteriormente, a primeira fase do setor de reestruturação automotivo argentino foi caracterizada como de suprimento da produção e começo da reestruturação do complexo. Já a segunda fase pode ser denominada de consolidação de uma plataforma de produção sub-regional, resultado da definição e execução de planos de investimentos das empresas transnacionais. O MERCOSUL, por sua vez, avança na consolidação interna e sua inserção nas correntes mundiais de comércio como espaço estratégico da concorrência internacional, já que a Europa Oriental não confirmou suas expectativas iniciais. As empresas do setor automotivo, atores da competição mundial, visam consolidar sua capacidade sub-regional diante da ameaça que exerce a concorrência, particularmente do bloco oriental (o Japão e a Coréia). Para as empresas norte-americanas e européias, trata-se de uma extensão do seu espaço de competição. Segundo Lugones e Sierra (1998), a racionalidade das decisões quanto aos veículos que se podem oferecer e ao suprimento de insumos, peças e componentes que a fabricação nestes mercados demandará, requer das montadoras instaladas no Brasil e na Argentina

desenvolverem um espaço em cada um dos países, de maneira que elas possam economizar os fatores de produção e maximizar os benefícios das respectivas políticas nacionais, pelo menos até o ano 2000. Esta racionalidade se expressa em: · Utilizar as capacidades físicas instaladas em ambos os países; · Potencializar as vantagens adquiridas da relação escala / tamanho no mercado nacional; · Desenvolver uma presença produtiva em ambos os países, para maximizar o aproveitamento das transferências previstas nas regulamentações e; · Desenvolver um processo de racionalização dos fornecedores da sub-região. Levando-se em consideração estas decisões, ficou claro que o eixo central das decisões das montadoras ficou centrado no Brasil. Levando-se em consideração a produção de veículos, o Brasil apresenta uma produção quatro vezes superior a da Argentina (ANFAVEA, 2007 e ADEFA, 2007). Portanto, nesta segunda fase da indústria automobilística na Argentina na década de 1990, a indústria se reorganiza profundamente no sentido de seguir os padrões de globalização característicos nesta indústria em nível mundial.

5. Considerações Finais

O processo de reestruturação produtiva no Setor Automotivo Argentino na década de 1990 foi fundamental para que as montadoras lá 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. Estas mudanças foram influenciadas pelas transformações pelas quais passaram as economias no século passado. Fatores como globalização, formações de blocos econômicos e competitividade, dentre outros, contribuíram para reestruturação de setores diversos, entre eles o automotivo. A economia argentina, inserida no contexto globalizado, não pôde ficar parada frente às transformações ocorridas neste período. Setores diversos se mobilizaram, dentre eles o automotivo. Com base nas pesquisas, constatou-se que a Argentina tem se especializado na produção de veículos de médio porte (diferente do Brasil, que se especializou em veículos populares). Constatou-se também aumento no número de veículos produzidos no país a partir da década de 1990, aumento nas exportações e aumento do número de empregos no setor, resultado da modernização do parque industrial e maior produção. 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 e Argentino, 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. Discutidas estas questões, é importante agora desenvolver uma nova pesquisa que venha analisar o regime automotivo comum, que parece constituir uma importante exceção à fragilidade das políticas de competitividade e integração produtiva no âmbito do MERCOSUL.

Referências Bibliográficas

- ADEFA. **Anuario Estadístico de La Industria Automotriz**. ADEFA: Buenos Aires, 2007.
- ANFAVEA. **Anuário estatístico da indústria automobilística brasileira**. ANFAVEA: São Paulo, 2007.
- LAPLANE, M. F. Novo Ciclo de Investimentos e Especialização Produtiva. In: **O Brasil e o Mundo no limiar do novo século**: Fórum Nacional. VELLOSO, J. P. R. (org.). José Olympio Editora, 1998.
- LUGONES, G.; SIERRA, P. **Los Cambios de La Industria Automotriz Argentina en los años noventa**. Instituto de Estudios Sociales de La Ciencia y La Tecnologia. DT N° 9. UNQUI. 1998.
- SARTI, F. (2001) **Internacionalização comercial e produtiva no Mercosul nos anos 90**. Tese (Doutorado em Economia) – UNICAMP. 2001.

VEIGA, J.P.C. **As políticas domésticas e a negociação internacional: o caso da indústria automobilística no Mercosul.** Tese de Doutorado. São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 1999.