



5º Congresso de Pesquisa

REGIME AUTOMOTIVO, REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E COMPETITIVA: UM ESTUDO DO COMPORTAMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO MERCOSUL NA DÉCADA DE 1990

Autor(es)

REGINA CÉLIA FARIA SIMÕES

Co-Autor(es)

ANDERSON CÉSAR GOMES TEIXEIRA PELLEGRINO
CRISTIANO MORINI

Apoio Financeiro

FAP/UNIMEP

1. Introdução

A evolução dos acontecimentos internacionais, em especial, a consolidação de grandes espaços econômicos no contexto do processo de globalização desencadeou a necessidade dos países promoverem a integração política e econômica, levando a formação de blocos econômicos. Com o avanço da globalização a temática prioritária no campo empresarial passou a ser a competitividade. A indústria automobilística exerce grande influência no processo de integração regional, primeiramente entre Brasil e Argentina e posteriormente no âmbito do MERCOSUL.

2. Objetivos

A proposta deste artigo é mostrar a influência dos fatores institucionais (regimes automotivos) no processo de reestruturação produtiva e aumento da competitividade do setor automobilístico no MERCOSUL a partir da década de 1990. Acreditamos que os regimes automotivos de Brasil e Argentina - e o regime comum 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 do MERCOSUL, o avanço da integração de jure parece demonstrar profunda articulação com a consolidação da integração de fato.

3. Desenvolvimento

Os procedimentos metodológicos utilizados para a realização deste estudo consistiram na documentação indireta, abrangendo a pesquisa documental e a bibliográfica, discutindo questões referentes ao processo de integração econômica e fatores institucionais (regimes automotivos).

O processo de integração mundial tem se intensificado nas últimas décadas devido a diversos fatores, mas o aspecto mais visível que impulsionou este processo foi o avanço da tecnologia ocorrido nos anos 80, segundo Gonçalves (1998). Cada país sai em busca do seu igual para poder criar parcerias promissoras, e a partir destas parcerias surgem os hoje conhecidos blocos econômicos, onde os países se aliam para alcançar objetivos comuns e se fortalecerem para enfrentar o mercado internacional com mais competitividade e influência. De acordo com Simões e Morini (2002, p. 140) “A constituição dos blocos econômicos atende também à estratégia de países periféricos que buscam atrair capitais externos, dos quais carecem, para promover o crescimento de suas economias debilitadas há décadas, como é o caso do Brasil e da Argentina como Mercado Comum do Sul (MERCOSUL)”. O MERCOSUL conforme descrição de Sarti (2001, p. 31) “foi um processo originado nas esferas diplomáticas, mas que sempre teve como motivação básica sua importância (potencial ou efetiva) econômica”. É possível observar grande disparidade competitiva entre as estruturas produtivas das duas maiores economias do MERCOSUL, Brasil e Argentina, detentoras dos principais parques industriais, comerciais e financeiros do bloco, e destas para com o resto do mundo. Observa-se também que as políticas para integração no MERCOSUL, principalmente no setor produtivo, e o aumento conjunto da competitividade, evoluíram lentamente desde o Tratado de Assunção em 1991. Sarti (2001) explica esta defasagem ressaltando a fragilidade do arcabouço normativo e institucional presente no MERCOSUL para promover ou induzir uma redução dos desníveis de competitividade presentes nos diversos setores produtivos dos países-membro do bloco.

4. Resultados

Regimes automotivos e o processo de integração da indústria automobilística no MERCOSUL O regime automotivo argentino entrou em vigor em 1992 e sua constituição foi muito importante por diversos fatores: a) as empresas passaram a dispor de maior flexibilidade para complementarem sua variedade de produção; b) atraiu investimentos de montadoras e de empresas de autopeças interessadas no mercado regional; c) ganhou legitimidade por ter sido negociado de acordo com os moldes da Câmara Setorial do Brasil; d) aprofundou a reestruturação do segmento de autopeças; e) foi fruto de uma necessidade de retomada de crescimento do setor, percebida pelos diversos atores da negociação. O regime automotivo brasileiro teve sua origem constituída no âmbito da Câmara Setorial da indústria automobilística no ano de 1992. Nesta época o contexto era de relativo desvirtuamento da política de estabilização econômica resultante do fracasso do Plano Collor, o que conduziu uma busca se soluções negociadas para a crise do setor automotivo. O regime brasileiro, além de proporcionar como benefícios e incentivos um programa de depreciação acelerada para bens de capital, oferecia também a oportunidade de aumentar as importações por parte das montadoras em troca de investimentos em ampliação e modernização do parque produtivo. As montadoras já instaladas no país foram as mais privilegiadas por incentivos, chegando a 90% de redução no imposto de importação de máquinas e equipamentos. Podem-se utilizar as palavras de Sarti (2001, p. 87) para descrever o significado do regime adotado: “O ‘Regime Automotivo’ brasileiro teve repercussões importantes dentro e fora do MERCOSUL, devido aos impactos significativos nos desempenhos produtivos e comerciais e, sobretudo, nos volumes de investimentos.” A integração da indústria automobilística no MERCOSUL pode ser vista como um resultado das iniciativas dos Estados-membros que corresponde aos objetivos econômicos desenhados pelos formuladores da política de aproximação entre Argentina e Brasil, que conforme Vigevani e Veiga (1997, p. 345) descrevem eram: a) aumento dos fluxos de comércio, b) especialização e complementaridade produtivas, c) altos índices de comércio intra-firma, d) atração de novos investimentos diretos; e) inserção da região no circuito mais amplo de exportação e importação de partes, peças, componentes e veículos finais. O comércio intra-firma foi reforçado a partir deste aumento de fluxo comercial, pois boa parte correspondia ao comércio de autopeças, partes e componentes, superando até mesmo a comercialização de veículos finais, o que reiterava a estratégia de especialização e complementação entre Argentina e Brasil. Conforme Vigevani e Veiga (1997, p. 346), “o intercâmbio comercial entre os países e as negociações para a definição de um regime automotriz comum combinam-se

às estratégias corporativas no sentido de que articulam a capacidade de produção regional com vistas à ampliação da escala de determinados modelos, através de um processo produtivo de especialização produtiva, complementado pela maior flexibilidade na política de compras de peças e componentes por parte das montadoras”. Através destas palavras pode-se ressaltar que o interesse para haver uma integração ia além dos interesses políticos entre Argentina e Brasil. As negociações para o acontecimento do regime automotivo comum (que reforça a integração tanto política – de jure, quanto a econômica – de fato) tornaram-se inevitável.

5. Considerações Finais

Discutiu-se neste artigo o processo de integração da indústria automobilística no MERCOSUL. Em especial, mostraram-se as relações entre os regimes automotivos de Argentina e Brasil e sua articulação com a recente evolução do setor no bloco. A importância do setor automobilístico para o desenvolvimento comercial regional possibilitou a aproximação entre as partes interessadas (países ou empresas) no campo real da economia. Concluiu-se que, conforme aponta Sarti (2001), a integração de jure vem ocorrendo em certo descompasso com a integração de fato no MERCOSUL, como bem se observa no caso do setor automobilístico. Nesse sentido, a distribuição funcional das plantas e das linhas de produção denota profunda convergência entre as linhas produtivas das empresas em Brasil e Argentina (MERCOSUL), e vêm ocorrendo em ritmo mais acelerado e intenso quando comparadas ao processo institucional de integração do bloco.

Referências Bibliográficas

GONÇALVES, Reinaldo, et all. **A nova economia internacional: uma perspectiva brasileira**. Rio de Janeiro: Campus, 1998.

SARTI, Fernando. **Internacionalização comercial e produtiva no MERCOSUL nos anos 90**. Tese de Doutorado. Campinas: Instituto de Economia da UNICAMP, 2001.

SIMÕES, Regina Célia F; MORINI, Cristiano. A ordem econômica mundial: considerações sobre a formação de blocos econômicos e o MERCOSUL. **Revista Impulso**. Número 31. Piracicaba: UNIMEP, 2002.

VIGEVANI, Tullo; VEIGA, João Paulo C. A integração regional no Mercosul. In: ARBIX, Galuco; ZILBOVICIUS, Mauro (orgs). **De JK a FHC, a reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta, 1997.