

**FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ**

**CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

**Adrienne Nascimento Maciel**

**Acordos de Complementação Econômica do Brasil no  
MERCOSUL: Análise das estratégias políticas e dos  
entraves comerciais no setor automotivo desde o  
Governo FHC ao Governo Lula**

Recife

2011

**Adrienne Nascimento Maciel**

**Acordos de Complementação Econômica do Brasil no  
MERCOSUL: Análise das estratégias políticas e dos  
entraves comerciais no setor automotivo desde o  
Governo FHC ao Governo Lula**

Monografia apresentada à Faculdade Damas  
da Instrução Cristã – PE, requisito parcial para  
a obtenção do grau de bacharel em Relações  
Internacionais.

Professora Orientadora: Keila Sonalle

Recife

2011

**Maciel, Adrienne Nascimento**

**Acordos de complementação econômica do Brasil no MERCOSUL: análise das estratégias políticas e dos entraves comerciais no setor automotivo desde o governo FHC ao governo Lula. / Adrienne Nascimento Maciel: O Autor, 2011.**

**73 folhas: il., fig.**

**Orientador(a): Prof.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> Keila Sonalle Silva.**

**Monografia (graduação) – Faculdade Damas da Instrução Cristã. Trabalho de conclusão de curso, 2011.**

**Inclui bibliografia.**

**1. Relações Internacionais 2. Acordos de Complementação Econômica 3. Brasil 4. Mercosul 5. Setor automotivo I. Título**

**327 CDU (2.ed.)  
327 CDD (22.ed.)**

**Faculdade Damas  
TCC 2011- 092**

**Adrienne Nascimento Maciel**

**Acordos de Complementação Econômica do Brasil no  
MERCOSUL: Análise das estratégias políticas e dos  
entraves comerciais no setor automotivo desde o  
Governo FHC ao Governo Lula**

Monografia apresentada à Faculdade Damas  
da Instrução Cristã – PE, requisito parcial para  
a obtenção do grau de bacharel em Relações  
Internacionais.

Data da defesa: 19 de dezembro de 2011

**BANCA EXAMINADORA:**

---

Prof<sup>a</sup>. Msc. Keila Sonalle, Orientadora

---

Prof. Msc. Saulo Farias Gomes da Silva Junior, Professor Convidado

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Margarita Neves, Professora da Disciplina

Recife

2011

## **Dedicatória**

Dedico este trabalho ao meu eterno Douglas MacArthur (em memória), incentivador dos meus sonhos e provedor de alguns mais, e a minha mãe Maria Andréa que nunca me deixou desistir deles e que sempre guiou os meus passos junto ao Senhor Deus.

## Agradecimentos

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer ao meu Senhor Deus por tudo que tem me dado nesses últimos anos. “O Senhor é meu pastor e nada me faltará!”. À minha mãe, Andréa, que foi pai e mãe, e que me proporcionou toda a educação, amor, conselhos e me deu a vida. Eu a amo muito! Não posso deixar de agradecer ao meu pai, companheiro e conselheiro, Alberto, que com suas palavras doces sempre me deu a mão. À minha irmã, Adrielle que amo demais e que me deu uma sobrinha linda em 2009, chamada Sophia.

Agradeço à Faculdade por ter me proporcionado os quatro anos de ensino, que só Deus sabe o quanto foi válido e merecido. Agradeço à Moura e a todos os amigos que a compõe, pela experiência profissional e pelo apoio durante a jornada de conclusão de curso. Agradeço à grande e querida Prof<sup>a</sup> Margarita por ter aberto as portas e ter me ajudado bastante na minha escrita e nas colocações formais que há nesse trabalho. Agradeço ao Prof. Sales Farias pelo aceite em participar de minha banca. Muito Obrigada!

Sem três pessoas não conseguiria realizar esse lindo trabalho, minhas grandes amigas e incentivadoras, Ana Cláudia e Laíse Dynelle, ao qual tive a oportunidade de passar 48 meses, dividindo mágoas e alegrias, sorrisos e decepções. Obrigada, meus amores! E minha amiga e orientadora, Keila Sonalle, pela paciência e por nunca ter me deixado desistir desse trabalho árduo. Com certeza sem ela e sem o seu senso crítico não conseguiria finalizar esse projeto. Tudo isso aqui é nosso!

Foi muito difícil conciliar o trabalho e a faculdade ao mesmo tempo, mas toda essa experiência foi muito valiosa para chegar até aqui com o objetivo de seguir minha carreira internacionalista, voltada ao Comércio Exterior. Afirmo com todas as letras: “Todo esforço valeu à pena!”.

Por fim, gostaria de agradecer aos sonhadores da América Latina pelo projeto do MERCOSUL e pelas ferramentas inventadas, pois sem seus trabalhos não conseguiria escrever meia lauda.

Agradeço a todos que compartilharam comigo esses anos de muito conhecimento e muito companheirismo.

## Resumo

O presente Trabalho de Conclusão de Curso tem como objetivo analisar a importância da utilização dos Acordos de Complementação Econômica do Brasil no MERCOSUL no que se refere aos entraves comerciais e as estratégias políticas do setor automotivo, focando as políticas dos governos Fernando Henrique Cardoso e Luís Inácio Lula da Silva. Nesse sentido, em primeiro instante, analisa-se o processo de integração regional como fundamental no desenvolvimento dos Estados no âmbito internacional, destacando numa alusão histórica, a formação do MERCOSUL. Os acordos internacionais surgem numa perspectiva multilateral para garantir a inserção do país no mundo globalizado. A partir da ALADI, os Acordos eram concebidos como principal ferramenta na promoção do comércio multilateral dos países-membros do Bloco, fazendo com que o importante setor automotivo do Brasil fosse beneficiado. Delineou-se o histórico da evolução do setor no Brasil e os benefícios tarifários obtidos através das exportações e importações do setor automotivo no MERCOSUL. Demarcou-se ainda, como horizonte temporal o período de 1995 a 2010 em que se analisa o desempenho de FHC e Lula, através das políticas macroeconômicas e industriais do referido setor no MERCOSUL. Enquanto FHC seguiu uma diretriz neoliberal, Lula direcionou uma política global interdependente, voltado à especialização das indústrias e à captação de investimentos estrangeiros. A criação de uma política *intra-bloco* que de um lado dinamizou o comércio exterior, de outro acabou gerando barreiras econômicas em decorrência de interesses internos, dando uma sensação nítida de “imobilização” dos Estados que integram o MERCOSUL nas tentativas de compôr o Mercado Comum.

**Palavras-chaves:** MERCOSUL; Setor Automotivo; Acordos de Complementação Econômica; Brasil.

## Sumário

Sumário.....	7
Índice de Tabelas .....	8
Índice de Figuras .....	8
Índice de Gráficos.....	8
Abreviaturas.....	9
Introdução.....	11
Capítulo 01: O regionalismo e o MERCOSUL.....	16
1.1. A história do processo da integração regional.....	16
1.2. O Mercado Comum do Cone Sul .....	23
Capítulo 02: Os acordos e o setor automotivo.....	29
2.1. Os acordos do comércio internacional.....	29
2.2. Os Acordos de Complementação Econômica (ACEs) .....	36
2.3. Análise do setor automotivo no MERCOSUL .....	43
2.4. Barreiras comerciais intra-bloco.....	48
Capítulo 03: A política brasileira para o setor .....	51
3.1. A política neoliberal de FHC.....	55
3.2. A Era Lula .....	58
Considerações Finais .....	63
Anexo I.....	62
Bibliografia.....	67



## **Índice de Tabelas**

Tabela 1 (Rodadas de Negociação realizadas a partir do GATT) .....	20
Tabela 2 (Mercadorias do Setor Automotivo amparadas pelo ACE nº 18) .....	67

## **Índice de Figuras**

Figura 1 (Exportações Brasileiras para o MERCOSUL).....	32
Figura 2 (Preferências vigentes por Acordo) .....	34
Figura 3 (ACE vigentes no Mercado Comum do Sul) .....	38
Figura 4 (MERCOSUL: Produção, vendas e comércio exterior de autoveículos) .....	45

## **Índice de Gráficos**

Gráfico 1 (Exportações Brasileiras no Âmbito do ACE nº 14) .....	41
Gráfico 2 (Exportações brasileiras para o MERCOSUL) .....	47
Gráfico 3 (Importações brasileiras do MERCOSUL) .....	48

## Abreviaturas

AAP – Acordos de Alcance Parcial

AAR – Acordos de Alcance Regional

ABRAMEX – Argentina, Brasil e México

ACE – Acordo de Complementação Econômica

AELC – Associação Europeia de Livre Comércio

AFRMM – Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante

ALADI – Associação Latino-Americana de Integração

ALALC – Associação Latino-Americana de Livre Comércio

ALCA – Associação de Livre Comércio das Américas

APEC – Cooperação Econômica Ásia-Pacífico

ARAM – Acordos de Abertura de Mercados

ASEAN – Associação das Nações do Sudeste Asiático

BENELUX – Bélgica, Países Baixos e Luxemburgo

BIRD – Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BNTs – Barreiras não-tarifárias

CAN – Comunidade Andina

CCM – Comissão Parlamentar Conjunta

CdE – Conselho da Europa

CECA – Comunidade Europeia do Carvão e do Aço

CEE – Comunidade Econômica Europeia

CMC – Conselho do Mercado Comum

COFINS – Contribuição para Financiamento da Seguridade Social

EUA – Estados Unidos da América do Norte

EURATOM – Comunidade Europeia da Energia Atômica

FHC – Fernando Henrique Cardoso

FMI – Fundo Monetário Internacional

GATT – Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio

GMC – Grupo Mercado Comum

ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

ICONE – Instituto de Estudos do Comércio e Negociações Internacionais

II – Imposto de Importação

IPI – Imposto de Produtos Industrializados  
LAM – Lista de Abertura de Mercados  
MDIC – Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior  
MERCOSUL – Mercado Comum do Cone Sul  
NCM – Nomenclatura Comum do MERCOSUL  
OECE – Organização Europeia de Cooperação Econômica  
OI – Organização Internacional  
OIC – Organização Internacional do Comércio  
OIG – Organizações Intergovernamentais Internacionais  
OMC – Organização Mundial do Comércio  
OPEC – Organização dos Países Árabes Exportadores de Petróleo  
OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte  
OUA – Organização da União Africana  
PAM – Política Automotiva do MERCOSUL  
PDIs – Países Intermediários  
PDP – Política de Desenvolvimento Produtivo  
PEC – Protocolo de Expansão Comercial  
PIB – Produto Interno Bruto  
PIS – Programa de Integração Social  
PITCE – Política Industrial, Tecnológica e Comércio Exterior  
PMDERs – Países de Menor Desenvolvimento Econômico Relativo  
PTR – Preferência Tarifária Regional  
RAB – Regime Automotivo  
SAM – Secretaria Administrativa do MERCOSUL  
SEATO – Organização do Tratado do Sudeste Asiático  
SECEX – Secretaria Executiva de Comércio Exterior  
SELIC – Sistema Especial de Liquidação e Custódia  
SGP – Sistema Geral de Preferências  
SH – Sistema Harmonizado  
TCC – Trabalho de Conclusão de Curso  
TEC – Tarifa Externa Comum  
UO – União Ocidental  
URSS – União das Repúblicas Socialistas Soviéticas  
ZLC – Zona de Livre Comércio

## Introdução

O Mercado Comum do Sul mais conhecido como MERCOSUL ainda é alvo de críticas e discussões entre os principais mercados que integram este bloco econômico a respeito da incapacidade de gerar todas as suas potencialidades econômicas. Muitos estudiosos, como Roberto Bouzas<sup>1</sup>, afirmam que ainda são necessárias muitas ações imediatas para que ele se torne relevante e forte em sua proposta de Mercado Comum no contexto internacional, colocando-se em primeiro plano o compromisso político dos governos com o processo de integração.

O presente trabalho busca demonstrar uma das principais ferramentas de integração utilizadas pelo bloco, o chamado Acordo de Complementação Econômica<sup>2</sup>, que foi criado para flexibilizar as relações econômicas entre os membros (PRADO, 1997), e afirmar que apesar destes mecanismos criados para tal fim, ainda há barreiras comerciais, retaliações entre os membros e dificuldades de ordem macroeconômica diante do sistema de facilitações alfandegárias voltadas para o setor automotivo.

A partir da década de 1990, o Brasil e as indústrias automotivas passaram por mudanças significativas que impactaram o fluxo de comércio do país. As importações e exportações seguiram um rumo diferente, crescendo concentradas em poucos países, porém voltadas para o MERCOSUL e a América do Sul. Os anos 1980 foram o período da história em que se iniciou a marcha rumo ao processo integracionista na América Latina. Para entender devidamente a criação do mercado, caberia examinar brevemente a experiência da liberalização comercial no âmbito da ALADI que conduziu a criação do bloco econômico.

Reflexo da crise financeira externa da década de 1980, o perigo da marginalização do continente latino-americano, fez com que o projeto de integração da região fosse elaborado para acompanhar as mutações do cenário internacional.

---

<sup>1</sup> Professor da Universidade de San Andrés. Pesquisador do Conselho Nacional de Pesquisas Científicas e Técnicas. Diretor acadêmico do Mestrado em Relações e Negociações Internacionais FLACSO – Unidade de San Andrés – Universidade de Barcelona.

<sup>2</sup> De acordo com o Decreto nº 5.361, de 31 de janeiro de 2005 da legislação da República Federativa do Brasil, o Acordo de Complementação Econômica (ACE) é uma ferramenta jurídica e institucional de cooperação e integração econômica e física que contribui para a criação de um espaço econômico ampliado que visa facilitar a livre circulação de bens e serviços e a plena utilização dos fatores produtivos, em condições de concorrência entre as Partes Contratantes.

O Tratado de Montevidéu<sup>3</sup> de 1980 foi firmado com a finalidade de reduzir ou eliminar os entraves comerciais recíprocos, com o estabelecimento de mecanismos de preferência e de eliminação tarifárias. Uma das categorias destes mecanismos é a de âmbito parcial de ordem bilateral ou plurilateral, como os Acordos Comerciais, Acordos de Complementação Econômica (ACEs) e Acordos de Renegociação do patrimônio histórico da ALALC.

Os presidentes José Sarney e Raul Afonsín, chefes de Estados dos países Brasil e Argentina, respectivamente, assinaram em novembro de 1985, a Declaração de Iguazu, enfatizando entre outros temas, a importância da consolidação do processo democrático, adotando a estratégia de integração vagarosa por setores industriais. O incremento do intercâmbio comercial e o desejo de aproximação das duas economias levaram a reafirmação, em 1990, do Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento com os Presidentes Collor e Menem, estabelecendo a constituição de um Mercado Comum entre Brasil e Argentina até dezembro de 1994, porém agora, ao invés de dar seguimento a uma política setorial, privilegiou a redução linear de barreiras não tarifárias e tarifas aduaneiras.

Com a aceleração do processo integracionista entre Brasil e Argentina, que foi ampliado entorno da região, em 26 de março de 1991, o Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai assinaram o Tratado de Assunção, dando origem ao projeto de Mercado Comum, nomeado MERCOSUL.

A participação do comércio negociado no comércio intra-regional total, que em 1980 representava 28% do intercâmbio global intra-ALADI, aumentou a partir de 1986, alcançando quase 40% em 1988 (BARBOSA, 1993). O aumento significativo das importações neste período correspondeu em grande parte aos acordos de complementação econômica, porém a utilização desses instrumentos pelos países foi utilizada de forma limitada pelos países do Cone Sul até 1988, quando os acordos entre a Argentina, Brasil e Uruguai adquiriu maior relevância do que se observa na atualidade.

---

<sup>3</sup> O Tratado de Montevidéu substituiu o Tratado que instituiu a ALALC (Associação Latino-Americana de Livre Comércio) e foram assinados pelos governos da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República da Colômbia, da República do Chile, da República do Equador, dos Estados Unidos Mexicanos, da República do Paraguai, da República do Peru, da República Oriental do Uruguai e da República da Venezuela, em agosto de 1980.

A produção de veículos automotores saltou de 96.114 unidades, em 1959, para 1.127.966, em 1979, alcançando 1.812.119 unidades, em 2001 (SERRANO LIMA, 2004). Este crescimento se deu a partir do “efeito multiplicador” que a indústria automobilística teve, decorrente da necessidade de outros setores econômicos estimularem o processo de industrialização brasileiro. Em 1995, o Brasil e a Argentina estabeleceram o 1ª acordo comercial que visava à eliminação da tarifa no comércio recíproco do setor automotivo.

“A importante participação do setor automotivo na economia brasileira faz com que ele seja, como um todo, bastante regulado e alvo de ações e políticas públicas ativas em todas as economias avançadas.” (SERRANO LIMA, 2004).

Ainda de acordo com SERRANO LIMA(2004), alguns economistas, como Averbug especializaram-se em processo de integração regional, que mais tarde levou a uma discussão sobre as conseqüências da eliminação de tarifas em regimes especiais entre blocos, analisando a possibilidade de desvio de comércio<sup>4</sup> e considerando um fator negativo da construção da regionalização, pois acarretaria o redirecionamento do fluxo comercial apenas para os parceiros, sem considerar a competitividade. No contexto da nova ordem regional de eliminação de barreiras tarifárias, a abertura comercial do Brasil iniciada no início da década de 1990, geraria para o setor automobilístico efeitos de criação de comércio.

“A manutenção da união aduaneira com uma redução na TEC<sup>5</sup> do Mercosul poderia atender aos interesses dos países-membros que se sentem prejudicados pelos custos provocados pelo desvio de comércio em favor da produção industrial brasileira.” (KUME E PIANI, 2005).

Em 1998, o resultado das importações de automóveis, autopeças e afins do setor automotivo foi um dos maiores notados durante o processo integracionista. Este resultado se deu a partir de diversos fatores gerados pela abertura econômica, advindos

---

<sup>4</sup> Redirecionamento do fluxo comercial para os parceiros preferenciais, independentemente de serem mais competitivos ou não, no qual há perda de bem-estar, pois há troca de um produtor mais eficiente por um menos eficiente. (SERRANO LIMA, 2004)

<sup>5</sup> Tarifa Externa Comum é uma taxa fixada num tipo de acordo circunscrito à esfera comercial conhecido como União Aduaneira.

pelos acordos bilaterais, além dos incentivos governamentais dados às montadoras no início dos anos 1990.

Em 2000, a Secretaria Executiva de Comércio Exterior (SECEX) divulgou que o setor automotivo é um dos mais significativos na pauta de importações brasileiras, juntamente ao petróleo e telecomunicações/eletrônicos. Sua importância pode ser demonstrada pelos números apresentados em 2007, no qual a participação deste setor no PIB brasileiro foi de 5,4% e a geração de empregos diretos e indiretos da cadeia automotiva foi de aproximadamente 1,3 milhão.

De acordo com os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), neste ano, o Brasil apresentava 19 montadoras instaladas com capacidade de produção de 3,5 milhões de veículos; em paralelo o setor de autopeças apresentava 650 empresas localizadas em oito Estados, obtendo faturamentos na escala de bilhões de dólares.

De acordo com SANTOS e GONÇALVES (2001), a reorganização do sistema foi um dos fatores determinantes para o setor, aliada as necessidades das montadoras, que resultaram na centralização e no desenvolvimento conjunto de componentes e peças, no caso do fornecimento de autopeças, e a opção por um fornecedor único por veículo/modelo.

Persistem os ceticismos sobre a concretização do projeto integracionista e quanto à coordenação de políticas macroeconômicas entre os países do MERCOSUL. As barreiras comerciais ficam impregnadas na medida em que as ações protecionistas surgem em períodos históricos relacionados ao crescimento de cada país ou a controvérsias não solucionadas entre os Estados-partícipes.

As retaliações entre Argentina e Brasil no setor automotivo, iniciadas antes do fim do governo Lula, têm gerado discussões sobre o projeto de Mercado Comum proposto pelo Tratado de Montevidéu. Por isso, a questão central do trabalho é: até que ponto os Acordos de Complementação Econômica ou mesmo a formação de um bloco econômico para manter um vínculo comercial entre os Estados-membros funcionam para manter os princípios de cooperação e benefícios comerciais?

“O fracasso dos contatos diplomáticos e o descumprimento das promessas de *fast-track* (ação rápida) para a liberação dos produtos brasileiros levaram, porém, as autoridades do Brasil a mudar de tom.” (LEO, 2011).

Entender como esse mecanismo funciona e contribui para o comércio intrazona pode ser uma das fórmulas para aperfeiçoamento do Mercado Comum do Sul proposto através do Tratado de Montevideu. O presente TCC busca contribuir na análise do ACEs como aparato facilitador do comércio intra-zonal do MERCOSUL e avaliar sua funcionalidade como ferramenta integradora e modificadora do setor automotivo regional. Nesse sentido, o trabalho justifica-se pela ausência de bibliografia e estudos suficientes para embasamento teórico e prático, sobre o tema de Acordos de Complementação Econômica e a viabilização desses mecanismos nas relações entre os países no Bloco, bem como o direcionamento das políticas aplicadas em dois períodos distintos das relações econômicas e internacionais brasileiras: o governo FHC e LULA.

Com esse objetivo, o primeiro capítulo foi dedicado a remontar a história do processo regional através da criação de blocos regionais, além de salientar a importância da União Europeia para esse processo e a criação do MERCOSUL como principal passo na integração regional do Cone Sul.

O segundo capítulo objetiva esclarecer a funcionalidade dos Acordos de Complementação Econômica. Além disso, entender a evolução do setor automotivo brasileiro no MERCOSUL junto às barreiras comerciais praticadas entre os Estados integrantes.

O desafio das transformações na ótica da integração regional de fato é grande, porém o momento do cenário internacional exige uma efetividade e credibilidade dos compromissos assumidos pelos países-guias do Mercado Comum do Sul. Para isso, o terceiro capítulo descreve as políticas adotadas pelo governo FHC e Lula para conduzir o setor industrial, com foco no automotivo dentro do Bloco.

As considerações finais relatam os últimos argumentos para desfecho dos fatos pontualmente destacados ao decorrer do trabalho, demonstrando o sentimento de esperança para com o MERCOSUL e reforçando a importância dos Acordos de Complementação Econômica num mundo altamente competitivo e globalizado.



## Capítulo 01: O regionalismo e o MERCOSUL

### 1.1. A história do processo da integração regional

Na atualidade, raros são os Estados não tocados no relacionamento econômico internacional, isto graças aos grandes avanços da comunicação, das corporações, do capital e do consumismo, característicos do fenômeno da globalização. Quando se fala em economia internacional, se fala em atos vinculados a atividade econômica que ultrapassam fronteiras nacionais à busca do relacionamento de venda e troca.

O mundo tem passado por diversas fases conturbadoras na economia, originárias do exacerbado capitalismo e sua maximização de lucros, e da política incandescente<sup>6</sup> das grandes potências, entre elas, as que têm maior poderio monetário na atualidade, o dólar americano e o euro, da União Europeia. Economistas, como MAIA (2008), defendem a teoria de que acontecimentos que ocorreram no passado devem ser utilizados como guias para resolução de possíveis crises da atualidade, a fim de evitar erros futuros; como por exemplo, o que ocorreu com o Brasil há 17 anos, quando da criação da segunda moeda brasileira, o *Real*, em 1994 para combater a inflação brasileira, seguindo os mesmos passos da moeda alemã *Reintamark*, idealizada por Hjalmar Schacht em 1923, no momento em que a Alemanha vivia uma hiperinflação com sua primeira moeda, o *Marco* (MAIA, 2008).

Da mesma forma, podemos observar a exemplo do bloco europeu, a utilidade de se olhar para exemplos passados no escopo de integrações regionais, na busca de consolidar blocos regionais ainda frágeis em sua política. É importante observar que cada região tem a sua realidade e que a padronização de exemplos em alguns momentos não deve ser utilizada nas integrações regionais. Enquanto os órgãos políticos do MERCOSUL são caracterizados por seu processo decisório por consenso, observando assim certa rigidez estrutural, ao considerar os países “iguais”, independente da economia dos Estados; o Banco Central Europeu toma as decisões que os Bancos Centrais Nacionais da União Europeia devem seguir. Os dois modelos adotados por

---

<sup>6</sup> Expressão utilizada para sintetizar o momento vivido com a política Obama nos Estados Unidos da América e a crise da Grécia com suas implicações no Euro e na União Europeia.

essas integrações regionais de certa forma igualam os Estados-partes, sem considerar a realidade social e econômica dos mesmos, o que pode desencadear crises de nível internacional, por exemplo, a atual crise da União Europeia.

Antes do fim da Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945), os Estados Unidos da América se firmaram como a grande potência mundial, porém entre as nações ainda se percebia uma série de hostilidades, que mais tarde desencadearam a Guerra Fria, gerada entre os países Ocidentais e a antiga URSS. A busca agora era pelo estabelecimento da paz entre as nações e com este objetivo, a Conferência de Bretton Woods foi realizada em 1944 entre 44 países, a fim de discutir medidas econômicas e métodos para se alcançar a paz.

A reconstrução econômica do mundo do pós-guerra tentaria, é verdade, evitar os erros cometidos ao cabo da Primeira Guerra Mundial, quando a humilhação política e o sistema de exações econômicas operadas contra a Alemanha acarretaram os germes da Segunda. (ALMEIDA, 1998: 19).

Entre as medidas estabelecidas, as de grande destaque foram: a volta ao padrão-ouro, o auxílio na reconstrução dos países destruídos pela guerra, manutenção das paridades das moedas e a eliminação dos controles cambiais, este último que será discutido como ferramenta das políticas macroeconômicas. Para alcançar estas medidas, foram criadas as instituições: Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e Fundo Monetário Internacional (FMI).

O BIRD conhecido como Banco Mundial, teve sua participação expressiva a partir do financiamento para reconstrução das áreas europeias após a 2ª Guerra Mundial, e nos países em desenvolvimento, destaca-se os projetos dos anos 1960 nas áreas de energia, telecomunicações e transportes. O Órgão tem como objetivo reduzir a pobreza nos países mais pobres, promovendo o desenvolvimento sustentável por meio de empréstimos, garantias, produtos e serviços analíticos e consultivos<sup>7</sup>.

O FMI tem a função de garantir a estabilidade do sistema internacional, fazendo-o de três maneiras: manter o controle da economia global e as economias dos países membros; empréstimos a países em dificuldade na balança de pagamentos e a ajuda

---

<sup>7</sup> Para ler mais sobre o BIRD e sua história, consulte o site <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTABOUTUS/EXTIBRD/0,,menuPK:3046081~pagePK:64168427~piPK:64168435~theSitePK:3046012,00.html>, acessado em 26/10/2011.

prática para os membros<sup>8</sup>. No fim da 2ª Guerra Mundial se temia entre os Estados, a possibilidade de uma nova guerra devido à falta de estabilidade financeira e econômica, ficando, portanto, como função do Fundo supervisionar as moedas para mantê-las estáveis.

Atualmente, o BIRD tem como principal papel estimular o comércio internacional e financiar os países mais pobres com objetivos específicos, diferentemente do FMI que surgiu com características macroeconômicas. Nas décadas de 1980 e 1990 se destacaram pelos empréstimos dados aos países emergentes que passavam por crises.

A criação das Organizações Intergovernamentais Internacionais (OIGs)<sup>9</sup>, a exemplo do BIRD e do FMI reflete o interesse dos EUA em busca da promoção do comércio mundial, a fim de estabelecer uma ordem baseada no capitalismo e democracia. Após sucessivas guerras, a busca pela paz de Bretton Woods, pelo desenvolvimento econômico e até mesmo o crescimento do número de Estados dentro no cenário internacional fez com que o mundo demonstrasse uma forte tendência para criações de organismos internacionais, voltados ao regional, como por exemplo, a Comunidade Europeia de 1957, antecessora da União Europeia.

As organizações intergovernamentais regionais proliferaram no cenário internacional em meados do século passado. A identidade regional, a percepção de que a interdependência econômica em nível regional pode favorecer o desenvolvimento e melhorar as condições de competição internacional e as considerações geoestratégicas são fatores que favorecem o processo. (HERZ & HOFFMANN, 2004:37).

Ainda como 3ª instituição do plano restaurador de Bretton Woods, deveria haver existido a Organização Internacional do Comércio (OIC), porém apenas após a Conferência de Havana, 23 nações celebraram, em Genebra, prevendo a não consolidação da OIC, um acordo de tarifas para o comércio internacional, conhecido como o Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio, o GATT (*General Agreement on Tariffs and Trade*). O grande determinador da não existência da OIC foi a liberalização comercial, já que para os países economicamente mais avançados, principalmente os EUA, a premissa liberal de que segundo HERZ & HOFFMANN (2004:153) o livre

---

<sup>8</sup> Definição encontrada como Missão do FMI em <http://www.imf.org/external/about/ourwork.htm>, acessado em 26/10/2011.

<sup>9</sup> Definido por Herz e Hoffmann (2004), como organizações internacionais formadas por Estados.

comércio entre os países maximizaria o crescimento econômico mundial, porém beneficiaria em grande parte os países em desenvolvimento, pois estes buscavam o desenvolvimento via comércio.

O GATT tinha como princípios básicos, a eliminação das barreiras alfandegárias e do protecionismo – que em certa medida esta teoria motivava os países em desenvolvimento a promover a substituição das importações e a expansão da exportação, enquanto para os países desenvolvidos a proteção servia de base para manter a baixa competitividade de alguns setores da economia, em específico, a americana –, e a promoção do comércio internacional. Inicialmente, este acordo foi considerado um sucesso entre os signatários, mas com o tempo as necessidades começaram a se transformar, uma vez que o fenômeno globalização se intensificou. Estas necessidades podem ser observadas ao decorrer das oito rodadas de negociações, conforme tabela 1.

As cinco primeiras rodadas ocuparam-se de resolver questões exclusivamente tarifárias, ao que foi notado nenhum expressivo avanço no relacionamento comercial entre os países. Até que na Rodada de Kennedy, a quantidade de países partícipes aumentou em mais de 50% comparada as quatro primeiras e trouxe na pauta assuntos relativos às medidas antidumping<sup>10</sup> precedendo o tratamento das barreiras não-tarifárias. Entre 1973 e 1994, as negociações atingiram questões econômicas mais amplas, as quais tiveram a participação de 123 países – 534% a mais da quantidade de países presentes na Rodada de Genebra em 1947. A Rodada Uruguai, a última deste ciclo, estabeleceu a substituição do GATT pela Organização Mundial do Comércio (OMC).

---

<sup>10</sup> Medidas tomadas para evitar que os produtores nacionais sejam prejudicados por importações realizadas a preço de *dumping*, ou seja, a preços mais baixos praticados em deslealdade em termos de comércio internacional. (<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=229>, acessado em 23/10/11).

**Tabela 1 (Rodadas de Negociação realizadas a partir do GATT)**

RODADAS DE NEGOCIAÇÃO DO GATT			
ANO	LOCAL	TEMAS	Nº DE PAÍSES
1947	GENEBRA	TARIFAS	23
1949	ANNECY	TARIFAS	13
1951	TORQUAY	TARIFAS	38
1956	GENEBRA	TARIFAS	26
1960 - 1961	GENEBRA (RODADA DILLON)	TARIFAS	26
1964 - 1967	GENEBRA (RODADA KENNEDY)	TARIFAS, MEDIDAS ANTIDUMPING	62
1973 - 1979	GENEBRA (RODADA TÓQUIO)	TARIFAS, BARREIRAS NÃO-TARIFÁRIAS	102
1986 - 1994	GENEBRA (RODADA URUGUAI)	TARIFAS, BARREIRAS NÃO-TARIFÁRIAS, PRODUTOS AGRÍCOLAS, SERVIÇOS, PROPRIEDADE INTELECTUAL, TÊXTIL	123

(HERZ &amp; HOFFMAN, 2008:152)

A OMC diferentemente do GATT adquiriu personalidade institucionalizada e incorporou os mesmos objetivos adquiridos nas rodadas anteriores, porém se preocupando também com os serviços e a propriedade intelectual. Uma das características trazidas pela a OMC foi a formação de grupos com interesses políticos mútuos, como a União Europeia, o MERCOSUL – órgão abordado no subitem 1.2 –, ASEAN, entre outros; e as mudanças institucionais, tais como os sistemas de votação e de solução de controvérsias; e a criação de um novo órgão interno responsável pela monitoração das políticas comerciais dos países integrantes, o Órgão de Revisão de Políticas Comerciais.

Em 2001, em Doha e 2003, em Cancun, houve a consolidação da premissa, entres os países em desenvolvimento, na qual deveria haver uma maior abertura dos mercados dos países desenvolvidos receptores de produtos agrícolas e têxteis, decorrendo na formação do G-20<sup>11</sup>, porém a predominância dos interesses dos países mais ricos, em específico, os EUA, fez com que as rodadas realizadas à luz da OMC fossem cada vez mais criticadas.

<sup>11</sup> O grupo foi formado sob a liderança brasileira e era composto também pela China e Índia, conhecidos como grandes países emergentes e a África do Sul.

Segundo HERZ e HOFFMANN (2008), o órgão vem perdendo a capacidade de capturar as demandas dos grandes autores internacionais. A maioria das críticas se refere a pouca transparência da OMC e a promoção da desigualdade econômica decorrente do perfil liberalizante da agenda. Apesar da apreciação desfavorável de parte dos membros, ainda segundo HERZ e HOFFMANN (2008), os mesmos concordam que os problemas têm que ser resolvidos internamente e que a organização deve defender a sua legitimidade para não correr o risco de perder o papel central no âmbito do comércio internacional.

O desenvolvimento da Organização Mundial do Comércio resultou do estreitamento entre as nações que buscavam não só interesses comerciais e econômicos, mas também políticos e sociais. O pós-guerra é identificado como o período precursor do regionalismo ou do movimento de integração regional, por ter sido um período caracterizado pela busca da reestruturação do ambiente internacional econômico, sustentado num ideal de que a integração agilizaria o processo de recuperação dos países abalados pela guerra, a qual fortaleceria as economias no âmbito regional e daria um grau maior de competitividade no cenário internacional. O regionalismo é conceituado como um processo dinâmico de intensificação em profundidade e abrangência das relações entre atores, levando à criação de novas formas de governança político-institucional de escopo regional<sup>12</sup>.

O regionalismo é dividido em dois períodos históricos. O primeiro (entre o pós-guerra e até início de 1980) que pode ser caracterizado como uma integração regional mais fechada no sentido econômico e destacado pela formação de acordos e organizações como a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), em 1949, a Organização dos Países Árabes Exportadores de Petróleo (OPEC), em 1960, a Organização da União Africana (OUA), a Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) e a ALALC, a associação precursora do que atualmente é o projeto MERCOSUL, que será abordado no subitem 1.2.

Este primeiro momento foi denominado como regionalismo fechado, pois se entendia desde o GATT, que os países menos desenvolvidos não podiam concorrer com os países mais desenvolvidos, necessitando de incentivos específicos para a promoção da competitividade entre os mercados. A competitividade entre as economias servia

---

<sup>12</sup> Definição feita por HERZ E HOFFMAN (2008:168), em seu livro Organizações Internacionais.

como impulso para o desenvolvimento das nações, principalmente na busca de resultados econômicos positivos.

Diferentemente disto, a segunda onda de regionalização é considerada como o período de abertura econômica denominada como complementar aos objetivos do GATT/OMC. Neste período, criou-se o grande conceito de regionalismo – citado anteriormente – trazido pela União Europeia, em 1992, formada na Europa; também se destacaram a Comunidade Andina (CAN), em 1997 e o MERCOSUL, em 1991, nas Américas e Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC), na Ásia de 1989.

A integração econômica é dividida nas seguintes fases progressivas<sup>13</sup>:

1. Zona de Livre Comércio (ZLC): Caracterizada pela eliminação das tarifas comerciais entre os membros.
2. União Aduaneira: Entendida como área de livre comércio com uma tarifa externa comum, a TEC, ou seja, os membros adotam também uma política de tarifa comum em relação aos produtos importados fora da área do bloco;
3. Mercado Comum: Além de constituir a união aduaneira, o bloco permite de maneira interna a livre circulação de bens, serviços, mão-de-obra e capital;
4. União Monetária: Se distingue das demais por ser um Mercado Comum e com uma moeda comum com o objetivo de harmonizar a política econômica.

MAIA (2008) ainda cita o quinto estágio, denominado como Integração Econômica Total, que corresponde a uma união econômica e uma política monetária comum, possibilitando a criação de uma única moeda para a região e a formação de um Banco Central para o bloco.

As primeiras integrações regionais características do regionalismo fechado, foram impulsionadas pelos Estados Unidos e seguiram um caráter securitário, com o objetivo de enfraquecer o comunismo, como foi o caso da formação da OTAN e SEATO, Europa e Ásia, respectivamente. Para alguns estudiosos, citados por HERZ e

---

<sup>13</sup> HERZ E HOFFMAN (2008:170).

HOFFMANN (2008:173), a exemplo de Anne Krueger, o relacionamento entre a formação regional voltada a área econômica e o multilateralismo<sup>14</sup>, podem servir de complementação, mas de acordo com Jagdish Bhagwati, a criação de um sistema cooperativo por meio de acordos e regionalismo pode prejudicar o cenário multilateral.

As crises de âmbito econômico e o fim de Bretton Woods do segundo semestre do ano de 1970, fez com que a sistemática internacional sofresse diversas modificações, e a integração regional fosse enfraquecida com o exacerbado protecionismo. Já em 1980, com o fenômeno globalização e o fim da 2ª Guerra Mundial, o mundo se viu num crescimento econômico que desencadeou em novas formações voltadas à integração econômica, característica do regionalismo aberto.

A regionalização traz consigo grandes mudanças no contexto global, desenvolvida pelos grandes blocos econômicos formados até então, apesar de trazer também conseqüências de impacto global negativo, pois podem se tornar organismos dependentes para sistema econômico internacional e a má coordenação pode desencadear em crises de cunho internacional, como é o caso da União Europeia abalada pela crise grega de 2011. A segunda onda de regionalismo trouxe a idealização de que os blocos ajudam a manter a ordem e estabilidade política, mas não a econômica, assinalada pela sua complexidade.

## **1.2. O Mercado Comum do Cone Sul**

O processo de formação do que atualmente é o Mercado Comum do Cone Sul, o MERCOSUL, tem raízes antigas, porém a sua formalização se deu apenas em 1991. Registros históricos afirmam que, a primeira tentativa de formação de um regionalismo<sup>15</sup>, no âmbito do Cone Sul, do qual o Brasil não fez parte ocorreu em 1909 por políticos da Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai; a proposta foi a criação de uma União Aduaneira do Sul, que mais tarde não teve êxito, mas refletiu nos primeiros passos da criação de uma união aduaneira na Europa.

---

<sup>14</sup> Entendido por HERZ e HOFFMAN (2008:21), como a prática entre autores que estabelecem princípios e diretrizes a fim de nortear as suas relações.

<sup>15</sup> De acordo com (SABBATINI, 2001), o regionalismo aberto é a melhor forma de integração regional para a América Latina.



“O projeto brasileiro de ZLC, emanava antes de qualquer coisa, de uma iniciativa que atendia a interesses, puramente “comercialistas”. O Brasil entendia que a profundidade do processo não deveria ser muito acentuada.” [SIMÕES, 2011: 67].

Iniciando assim a caminhada deste projeto de integração na região a partir da assinatura do Tratado de Montevideu em 1960, que criou a ALALC (Associação Latino-Americana de Livre Comércio), com o objetivo final de constituir um mercado comum regional, a partir de uma zona de livre comércio, observando um prazo de 12 anos para seu desenvolvimento. Em suas primeiras atividades, a ALALC negociou o rebaixamento de tarifas para ampliação dos mercados, o fim das medidas protecionistas no comércio entre as regiões e a liberalização do intercâmbio. Vinte anos depois, a ALALC se transformou na ALADI (Associação Latino-Americana de Integração), através de um novo tratado de Montevideu.

A ALADI nasce em um momento difícil para todo o sistema internacional, citado por (ALMEIDA, 1998) como o “batismo de fogo”, no âmbito da economia, as relações internacionais dos anos 1980, são caracterizadas por altas taxas de juros, crise da dívida externa dos países em desenvolvimento; enquanto no âmbito do comércio a expansão do protecionismo era pauta principal nas agendas dos Estados. Apesar do período conturbado, a ALADI procurou desenvolver mecanismos mais flexíveis de integração do que a ALALC, dando enfoque a acordos setoriais que compreendiam todos os membros da Associação e acordos que concediam preferências a alguns produtos específicos. O cenário da nova percepção do protecionismo das recém-integrações regionais, fez com que a experiência da ALADI-ALALC na região sul acelerasse o processo de integração e aprofundamento nas relações bilaterais, como o ocorrido entre a Argentina e Brasil.

A assinatura da declaração de Foz de Iguaçu, em dezembro de 1985, fortaleceu o relacionamento bilateral Brasil-Argentina, que apesar do ceticismo no movimento integracionista, deixou claro na Comunidade Econômica Europeia (CEE) que também passava por momentos difíceis, que não havia nenhuma experiência de integração efetiva de economias em desenvolvimento naquela década, além do fracasso das ALADI e ALALC. A partir do Programa de Integração e Cooperação Econômica de 1986, que depois se desdobrou no Tratado de Integração de 1988, os governos argentino e brasileiro orientados por aspectos liberais – uma liberalização sustentada na ideia de

estreitamento dos laços econômicos e do fortalecimento da região – iniciaram um processo automático de eliminação das barreiras tarifárias e não tarifárias<sup>16</sup>, assinando os países Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, em 26 de março de 1991 o Tratado de Assunção com o objetivo de ampliar os mercados nacionais, o que conduziu à criação do MERCOSUL, o mercado comum quadrilateral (ALMEIDA, 1998).

O MERCOSUL constitui assim uma resposta criativa à nova dinâmica das economias nacional e internacional, uma vez que o esgotamento das políticas substitutivas levou obrigatoriamente à necessidade de encontrar novas formas de inserção econômica externa. Transformou-se, assim, num espaço de tempo relativamente curto em termos históricos, a geografia econômica desse grande espaço sul-americano, projetando-se uma nova entidade comunitária, cujo impacto vai se exercer plenamente nos albores do século XXI. (ALMEIDA, 1998: 47).

O Tratado de Assunção determinou como uma das principais missões a livre circulação de bens, serviços, capitais e fatores produtivos entre os países-membros. Questionavam-se, entretanto, alguns especialistas sobre as diretrizes que deveriam ser tomadas para que o MERCOSUL não seguisse o mesmo curso que as tentativas anteriores de integração tomaram, no qual houve presença de protecionismo, divisão de ideais – “comercialistas” *versus* desenvolvimentistas<sup>17</sup> –, entre as partes-contratantes e outros fatores que prejudicaram o cumprimento dos prazos estabelecidos nos tratados, já que para se constituir uma união aduaneira, a zona de livre-comércio é a primeira etapa para uma efetiva regionalização composta por dois ou mais países. O tratado estabeleceu a constituição, conforme artigo 1º, do mercado comum, até 31 de dezembro de 1994. Segundo Almeida, entre 1991 e 1994, o MERCOSUL poderia ser descrito mais como um processo do que como um resultado.

Após o período de negociações na busca da consolidação de uma União Aduaneira, o MERCOSUL com uma nova estrutura institucional, adotava a TEC (Tarifa Externa Comum), como um dos principais instrumentos de política comercial, no projeto do mercado comum, que tinha por objetivo padronizar as tarifas aplicadas nos produtos exportados para o MERCOSUL pelos países não membros. Apesar de apenas 85% dos itens brasileiros serem regidos pela TEC em 1995, o projeto não perdeu o perfil de União Aduaneira. A atribuição de personalidade jurídica se deu a partir do

---

<sup>16</sup> Será discutido no 2º capítulo deste trabalho.

<sup>17</sup> Os países “comercialistas” seriam a Argentina, Brasil e México e os desenvolvimentistas - Bolívia, Chile, Colômbia, Equador e Peru. (ALMEIDA, 1998:38).

Protocolo de Ouro Preto – dezembro de 1994, que constituía a prática de negociações do mercado quadrilateral com outros países ou blocos econômicos, a exemplo do acordo comercial estabelecido entre o MERCOSUL e Bolívia em 1997.

O protocolo também firmava a visão gradualista “zona de livre-comércio – união aduaneira” e estabelecia a estrutura institucional se aproximando mais do modelo que foi a união aduaneira BENELUX. De acordo com ALMEIDA (1998), a sua estrutura incorporava seis órgãos com características executivas, consultivas e administrativas, definindo o Conselho do Mercado Comum (CMC) como órgão supremo formado pelos Ministros das Relações Exteriores de cada país membro; o órgão Grupo Mercado Comum (GMC) no âmbito executivo e na adoção de resoluções; a Comissão Parlamentar Conjunta (CCM), exercendo auxílio ao GMC; a Comissão Parlamentar Conjunta, canal representativo dos Parlamentos Quadrilaterais; o Foro Consultivo Econômico-Social, responsável pelo recebimento de pleitos e propostas dos mais variados setores da comunidade; e a Secretaria Administrativa do MERCOSUL (SAM) assumia o papel de registrar as tomadas de decisão nos assuntos gerais e de solucionar controvérsias.

O relacionamento externo do MERCOSUL foi, a partir de sua institucionalização, caracterizado por negociações com outras integrações na busca de uma associação política e econômica, no que logo se desencadeou o Acordo Marco de Cooperação entre a CEE e o novo bloco econômico do Cone Sul, negociado na Rodada de Bruxelas e Montevideu ainda em 1995. As negociações eram centralizadas na busca de investimentos para a integração e benefícios tarifários inter-regionais. Em 1996, o MERCOSUL se aliava em forma de Zona de Livre Comércio ao Chile e em 1997 reafirmava o objetivo do Protocolo de Ouro Preto, firmando um Acordo de Complementação Econômica com a Bolívia.

Com a formação da ALCA – Associação de Livre Comércio das Américas<sup>18</sup> em 1994, o MERCOSUL foi alvo de comentários por estudiosos da área, entre eles, (GUIMARÃES, 1999) sobre seus riscos e oportunidades mediante as propostas dos Estados Unidos da América para o continente americano. GUIMARÃES (1999: 283-285) divide estes objetivos em três vertentes: a política, a partir da qual a consolidação

---

<sup>18</sup> Sobre essa questão veja também o livro organizado por Samuel Pinheiros Guimarães, *Alca e Mercosul: riscos e oportunidades para o Brasil*, 1999.

de seu poder e influência sobre os Estados do continente, os EUA garantiriam o apoio a quaisquer disputas que ocorressem com outras regiões; a econômica, no sentido de se beneficiar plenamente do livre comércio de bens e serviços entre os membros, e de maneira gradual, inserir a sua moeda nos países da América, porém mantendo o poder “regulamentador” apenas sob o governo dos EUA; e militar, estratégia dimensionada a fim de enfraquecer e/ou eliminar o desenvolvimento na área das forças armadas, fazendo com que a potência se torne o grande defensor da região.

Questionam-se especialistas e estudiosos sobre até que ponto o Brasil poderia se beneficiar desta união e muitos afirmam, a exemplo do economista uruguaio Enrique Iglesias, que é necessário em primeiro plano, consolidar e fortalecer o MERCOSUL antes de ocorrer a efetiva negociação na busca de redução tarifária e acordos comerciais com os Estados Unidos da América.

É verdade que os EUA detêm um poderio econômico superior comparado ao poderio econômico do Hemisfério Sul, o que faria com que, especialmente, o Brasil – maior potência do MERCOSUL – fizesse mais concessões do que deveria nas trocas de acesso ao mercado estadunidense, ficando a mercê muito mais das decisões dos “amigos” do Norte. Além deste argumento, pode-se evidenciar uma possível perda de benefícios no que se refere a investimentos promovidos, em específico, pela União Europeia a economia brasileira já que com a ALCA e, conseqüentemente, a junção de uma parte do hemisfério, as parcerias dos outros países com o Brasil não seriam um bom negócio.

Fernando Henrique Cardoso afirmou, na época de seu governo, que a ALCA era apenas uma “possibilidade”. Foi divulgada uma nota na (BBC BRASIL NEWS, 2006), que Lula após ser reeleito em seu segundo mandato em 2006 comentou: *“Hoje ninguém fala mais de ALCA, e todo mundo fala do MERCOSUL”*, e ainda numa perspectiva brasileira do bloco econômico, reafirmou: *“Já incluímos a Venezuela<sup>19</sup> no MERCOSUL, o México já quer participar, e nós temos um sonho de fazer com que o MERCOSUL possa representar (...) todos os países latino-americanos, o que seria uma coisa extraordinária”*. O MERCOSUL dependeria muito mais da posição política e do

---

<sup>19</sup> Em 2011, o bloco latino-americano completa 20 anos e a inclusão da Venezuela no MERCOSUL apenas depende do parlamento paraguaio. Apesar de muitas críticas, o Senado brasileiro aprovou a entrada da Venezuela em 2009. Para leitura e acompanhamento, veja o site: <http://www.mercosur.int/> (acessado em outubro de 2011).

compromisso das nações envolvidas do que um objetivo puramente tarifário no que se mostra em todas as tentativas de integração regional.

A sobrevivência e o fortalecimento do MERCOSUL dependem da capacidade de seus sócios perceberem o projeto como destino e identidade de seus países. O aprofundamento do processo de integração também é essencial para a estabilidade e a melhor inserção internacional de seus membros. Ao Brasil, o país politicamente mais estável e de maior economia da região, cabe exercer um papel mais efetivo de liderança no processo, patrocinando medidas para a crescente institucionalização do bloco, como a criação de normas e de um Banco do MERCOSUL. [GONÇALVES, 2002: 147].

Os 20 anos do MERCOSUL completados em 2011 trouxeram grande polêmica para estudiosos da área integracionista, no que diz respeito ao trabalho feito através da política integracionista sul-americana durante este tempo. Algumas perguntas e afirmações persistem: “Por que o Mercado Comum ainda não saiu do papel através do Tratado de Montevideú?”; “Mas o MERCOSUL já alcançou a política aduaneira completa, esse é o processo para se consolidar um Mercado Comum!”.

Ao decorrer da história, o bloco tendeu mais para uma pauta de liberalização comercial do que aquela proposta no Tratado de Assunção de integração e formação do Mercado Comum, porém por outro lado assumiu um papel simbólico para as sociedades com seu perfil de avançar, superar e reinventar. Esse perfil de acordo com SIMÕES (2011), fez com que na crise de 2008, a região tivesse tido impacto menor e uma recuperação econômica antecipada comparada aos demais países desenvolvidos, demonstrando uma gestão econômica eficiente.

É sabido que ainda há uma longa estrada e que o MERCOSUL não é só um instrumento para o alcance da maximização do comércio entre os países do bloco. Essa integração regional atravessa a linha entre a realidade e o sonho, e que apesar da realidade ser encarada de maneira “pontaguda” e dura, entre estes dois extremos, há muita conquista, só basta comparar a economia anterior dos países-partícipes deste ainda “idealismo” com os resultados atuais. É fato que ainda há escassez de uma integração social e política forte entre os países, para que se consiga o alinhamento com a integração econômica e assim conquistar os objetivos propostos por este projeto do Cone Sul.

## Capítulo 02: Os acordos e o setor automotivo

### 2.1. Os acordos do comércio internacional

“As relações comerciais ocorrem no contexto de uma nova ordem da economia mundial, em que o livre comércio e a multilateralização passam a caracterizar a inserção dos países na economia mundial.” (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, 2010)

No âmbito jurídico, o tratado é todo acordo celebrado e formalizado entre atores de direito internacional público, e é destinado a produzir efeitos jurídicos. Os tratados internacionais têm origens antigas, o primeiro registro ocorreu entre os anos de 1280 e 1272 a.C. com a finalidade de estabelecer a paz e pôr fim à guerra nas terras sírias. Pode-se perceber que os primeiros tratados celebrados tinham o objetivo de selar a paz entre nações, a exemplo do Tratado de Westfália<sup>20</sup>.

A integração regional da União Europeia, em específico, foi concebida a partir do cenário do pós-guerra, os países buscavam o fortalecimento das nações e a estabilidade, além da cooperação político-econômica. Esse cenário impulsionou o desenvolvimento da economia internacional e a instituição de tratados, acordos, protocolos, entendidos como peças-chave para se alcançar os objetivos supracitados, entre os Estados.

Conforme KRUGMAN e OBSTEFELD (2001), a criação de acordos do comércio internacional surgiu desde 1930, quando os Estados Unidos aprovaram uma lei que aumentava as tarifas e que por consequência diminuía o fluxo do comércio. Mais tarde, foi criada uma medida para reduzir essas tarifas, que por consequência decorreu no aparecimento de alguns problemas políticos no âmbito de concorrência interna, o que sucedeu na criação de negociações bilaterais de tarifas e não mais numa lei geral.

Ainda segundo KRUGMAN e OBSTEFELD (2001), as negociações bilaterais não favoreciam a coordenação internacional, pois a vantagem obtida entre dois Estados poderia se estender para outros, porém estes últimos não fariam concessão alguma. A partir de então as próximas negociações integrariam mais países, elevando acordos

---

<sup>20</sup> Tratado realizado em 1648 para dar fim a Guerra dos Trinta Anos (1618-1648) ocorrida na Europa Monárquica.

bilaterais para multilaterais, ou seja, no âmbito do comércio negociações entre vários países com a finalidade de se constituir tarifas reduzidas para serem praticadas entre os partícipes.

Os acordos bilaterais são mecanismos importantes para este relacionamento comercial, com benefícios que envolvem a troca de tecnologia, o aumento do fluxo de comércio, a redução tarifária, entre outros. Esses benefícios são bem observados na integração regional voltada a economia internacional, porém abrem espaço para a prática “injusta” do comércio com terceiros países. Por exemplo: o benefício tarifário concedido pelo país “A” ao país “B” está voltado apenas ao relacionamento entre eles, mas o país “B” ao se relacionar com o país “C”, as vantagens concedidas pelo país “A” ao “B”, seriam naturalmente absorvidas pelo terceiro país, o “C”. Esse tipo de relacionamento propulsiona o elo comercial com mais países e a criação de acordos multilaterais, para que o ganho seja ampliado e os acordos funcionem conforme o grau de abrangência.

De acordo com o discorrido no capítulo anterior, a necessidade implícita de constituir um órgão que assumisse a função de apontar as diretrizes do comércio internacional e promover a cooperação/ integração entre os Estados, fez com que a OMC, que substituiu o GATT, incentivasse os acordos de livre comércio sob a perspectiva das nações mais favorecidas para cumprir uma das suas principais metas estabelecidas. Os acordos multilaterais podem ser fortemente presenciados nas rodadas do GATT – citadas no primeiro capítulo –, a exemplo da Rodada Kennedy, que reduziu em 35% as tarifas.

*“Com o aumento do comércio internacional, as nações cada vez mais eram atraídas para participar dos fluxos externos.”* <sup>21</sup> Como consequência do aumento desse fluxo, as práticas discriminatórias foram se tornando cada vez mais notáveis, entre elas, as barreiras tarifárias, não tarifárias, *dumping* – citadas no primeiro capítulo –, subsídios, mesmo entendidas como práticas desleais. É importante conceituar as duas primeiras barreiras por se tratarem de mecanismos mais utilizados na análise setorial que será feita adiante. De acordo com o Instituto de Estudos do Comércio e Negociações Internacionais (ICONE), as barreiras tarifárias se baseiam na imposição de tarifas aos produtos importados, enquanto as barreiras não-tarifárias (BNT's) possuem

---

<sup>21</sup> Citação de Peggy Beçay (Revista de Economia & Relações Internacionais, 2005).

um grau de exigência elevado no que diz respeito às requisições técnicas, sanitárias, ambientais, laborais, quantitativas (quotas – limite máximo para importação de certos produtos) e políticas de valoração aduaneira.

As barreiras tarifárias foram perdendo espaço em meio às barreiras não-tarifárias e a práticas preferenciais nos países em desenvolvimento foram cada vez mais se tornando comum, a exemplo da criação do Sistema Geral de Preferências (SGP) em 1964, que teve por objetivo estimular as importações pelos países desenvolvidos, por meio de reduções tarifárias, de mercadorias vindas dos países em desenvolvimento.

No Brasil, destaca-se a promoção das empresas nacionais de grande porte, entre elas, as de seguimento de autopeças e equipamentos de transporte, a partir do uso do SGP, que mesmo caracterizado por um mecanismo pouco utilizado nas exportações, alguns setores, por exemplo, o automotivo, conseguiu ganhar competitividade dentro de países como a Inglaterra e os Estados Unidos.

A busca constante pela redução tarifária observada entre o período pós-guerra e até os dias atuais é acompanhada com a proliferação dos acordos regionais, o uso de práticas discriminatórias e de relacionamento privilegiado do comércio entre os blocos regionais (preferências intra-bloco). De acordo com BEÇAY (Revista de Economia & Relações Internacionais, 2005:27), o processo de integração regional acabou sendo enquadrado naturalmente nessa prática, criando comércio e ao mesmo tempo, desvios de comércio<sup>22</sup>.

Como objeto deste trabalho, os acordos de âmbito regional são característicos da União Aduaneira MERCOSUL e consigo trouxeram discussões sobre até que ponto a conjuntura do comércio internacional pode ser afetada com o uso da ferramenta de redução tarifária. Conforme Figura 1, em nove anos desde a criação do bloco econômico, as exportações do Brasil para o MERCOSUL quadruplicaram e o volume

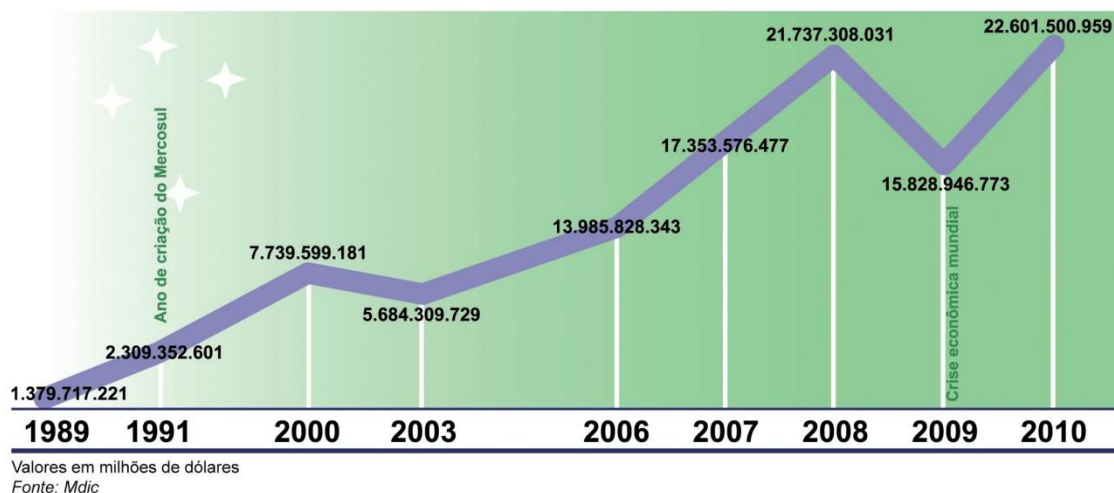
---

<sup>22</sup> Segundo os estudiosos Nonnenberg e Mendonça (1999), o desvio de comércio ocorre quando há a troca de um fornecedor mais eficiente externo ao bloco por outro menos eficiente pertencente ao bloco, mas que é favorecido pelo diferencial das tarifas externas. Muitos autores, como SERRANO LIMA (2004), consideram o desvio de comércio como um potencial negativo do regionalismo, pois este determina e redireciona o fluxo comercial para os parceiros do bloco.



de transações intra-regional aumentou em 10 vezes, entre o período de 1991 e 2010, passando de R\$4,5 bilhões para R\$45 bilhões.<sup>23</sup>

**Figura 1 – Exportações Brasileiras para o MERCOSUL**



Fonte: SECOM (Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República), 2011.

A maximização desse relacionamento Brasil *versus* MERCOSUL foi em 2010, quando as exportações aumentaram em 42%, comparado a 2009 – ano conturbado para a economia mundial à ocasião da grande recessão difundida pelos Estados Unidos da América. Entre o ano de criação do MERCOSUL e até 2010, o elevado fluxo comercial tanto das exportações quanto das importações pode ser observado não só nas exportações brasileiras ao bloco, conforme figura 1, mas também no âmbito dos outros países membros.

Um dos grandes facilitadores desse resultado foi a implantação de acordos que visavam a preferência tarifária intra-bloco. Na América Sul, a ALADI instituída pelo Tratado de Montevideu e formada por doze países membros – Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela – trouxe importantes mecanismos para atingir a perspectiva inicial de uma integração da América Latina, porém apesar da desafortunada experiência de 1980 que mais tarde

<sup>23</sup> Dados coletados do site: [http://www.secom.gov.br/sobre-a-secom/nucleo-de-comunicacao-publica/copy\\_of\\_em-questao-1/edicoes-antiores/marco-2011/boletim-1250-26.03/bloco-aumenta-dez-vezes-o-volume-de-comercio-entre-socios/?searchterm=bloco+aumenta+dez+vezes](http://www.secom.gov.br/sobre-a-secom/nucleo-de-comunicacao-publica/copy_of_em-questao-1/edicoes-antiores/marco-2011/boletim-1250-26.03/bloco-aumenta-dez-vezes-o-volume-de-comercio-entre-socios/?searchterm=bloco+aumenta+dez+vezes), acessado em 02/11/11.

desencadeou no MERCOSUL, consolidou uma área de preferências na região que teve significativa importância no comércio exterior intra-bloco.

O processo incorporado à ALADI propunha um mercado comum latino-americano, focado na adoção de tarifas preferenciais e na eliminação das barreiras não-tarifárias. Através do objetivo supracitado, se criaram os seguintes mecanismos<sup>24</sup>:

1. Uma Preferência Tarifária Regional (PTR), aplicada a produtos originários dos países-membros frente às tarifas em vigor para terceiros países;
2. Acordos de Alcance Regional (AAR), comuns a todos os países membros;
3. Acordos de Alcance Parcial (AAP), com a participação de dois ou mais países da área.

O primeiro mecanismo, chamado de PTR, entrou em vigor em 1984 e consistia na redução percentual da alíquota das tarifas de produtos originários da região no âmbito da ALADI, a exceção dos itens que constavam na lista de exceções. Os percentuais eram fixados de acordo com o nível dos países, divididos em três categorias<sup>25</sup>: os países de menor desenvolvimento econômico relativo (PMDER), composto pela Bolívia, Paraguai e Equador, países intermediários (PDI) – Chile, Colômbia, Peru, Uruguai e Venezuela – e os outros países: Argentina, Brasil e México, designados pela sigla ABRAMEX.

A atualização e aperfeiçoamento das PTRs eram necessários para que o mecanismo fosse utilizado de maneira efetiva para estímulo do comércio.<sup>26</sup> A preferência tarifária perdia sua utilidade quando cada vez mais se aumentava a quantidade de itens na lista de exceções. Essa lista determinada por cada país era composta por produtos que exerciam uma preferência tarifária no âmbito comercial. A visão da PTR era estimular o comércio intrazonal, no âmbito da ALADI, para que a redução tarifária dos produtos oriundos dos países-membros fosse utilizada a fim de manter o processo integracionista.

---

<sup>24</sup> Disponível em [http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitect.nsf/VSITIOWEBp/quienes\\_somosp](http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitect.nsf/VSITIOWEBp/quienes_somosp).

<sup>25</sup> Disponível em <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=404&refr=404>.

<sup>26</sup> Para maior aprofundamento da leitura dos PTRs, ler a Revista de Economia Política, vol. 13, nº1 (49), janeiro-março/1993, páginas 64-81.

Dois fatores fizeram com que o mecanismo se tornasse ineficaz em sua proposta, o desconhecimento dos praticantes e o uso excessivo das listas de exceções, fazendo com que o estímulo do comércio dentro da região latino-americana fosse reduzido aos acordos bilaterais e acordos intra-blocos, no caso do MERCOSUL.

Os dois últimos mecanismos agrupam-se de acordo com a Figura 2:

**Figura 2 – Preferências Vigentes por Acordo**

<b>AR. - Acuerdos Regionales</b>	
<input type="radio"/>	AR.AM - Apertura de Mercados
<input type="radio"/>	AR.PAR - Preferencia Arancelaria Regional
<input type="radio"/>	AR.CYT - Cooperación Científica y Tecnológica (Convenio Marco)
<b>AAP. - Acuerdos de Alcance Parcial</b>	
<input type="radio"/>	AAP.R - Renegociación del Patrimonio Histórico
<input checked="" type="radio"/>	AAP.CE - Complementación Económica
<input type="radio"/>	AAP.A25TM - Art. 25 del TM80
<input type="radio"/>	AAP.AG - Agropecuarios
<input type="radio"/>	AAP.A14TM - Art. 14 del TM80

Fonte: ALADI, 2011.

Os Acordos de Alcance Regional tinham por função promover o nivelamento econômico com os países enquadrados como PMDERs, baseados num comércio unilateral, ou seja, sem reciprocidade, concedendo total eliminação dos encargos tarifários e não-tarifários de certos itens advindos de países da ALADI. Os acordos são negociados através de listas de produtos, as quais são chamadas de Lista de Abertura de Mercados (LAM) ou Acordos de Abertura de Mercados (ARAM).

O Brasil possui três LAMs destinadas a esses três países e foram negociadas no âmbito da ALADI com o intuito, como dito anteriormente, de nivelar a região economicamente. A LAM nº 01 era destinada a facilitar as operações brasileiras de importação de algumas mercadorias provenientes da Bolívia, enquanto a LAM nº 02 acordava em favor do Equador e a nº 03 em favor do Paraguai. Ainda também está vigente entre o Brasil e os países da ALADI, um acordo de preferência tarifária regional e um acordo de cooperação científica e tecnológica.<sup>27</sup> Instituídos no âmbito da Associação Latino-Americana de Integração, esses acordos funcionam para dar

<sup>27</sup> Listas dos produtos beneficiados neste acordo estão disponíveis em <http://nt5000.aladi.org/siiespanol/>, acessado em 02/11/2011.

equidade econômica às nações da região, visando maior competitividade regional e integração.

De acordo com o MDIC, o terceiro e último mecanismo, os Acordos de Alcance Parcial eram utilizados com o objetivo de aprofundar o processo de integração regional, por meio de um progresso de âmbito multilateral. Os AAPs compreendem “subacordos”, aos quais estão vigentes os Acordos de Complementação Econômica – objetivo de estudo deste Trabalho de Conclusão de Curso que será detalhado no tema 2.2 -, os Acordos regidos pelo Artigo 25 do Tratado de Montevideu - 1980, o Acordo de Alcance Parcial do âmbito agropecuário e os Acordos regidos pelo Artigo 14 do Tratado de Montevideu - 1980.

Os AAPs regidos pelos artigos do Tratado de Montevideu têm por objetivo estender concessões aos países não-membros da ALADI, respeitando as condições exigidas da Associação, a exemplo do AAP nº 38 baseado na concessão de preferências tarifárias, com a finalidade de incrementar o fluxo do comércio bilateral entre Brasil e Guiana<sup>28</sup>.

Estes três mecanismos – Preferência Tarifária Regional, os Acordos de Alcance Regional e os Acordos de Alcance Parcial – possibilitaram a explicação do aumento do comércio entre seus membros, que se multiplicou em 14 vezes entre 1980 e 2008, e ao mesmo tempo criaram o comércio e os desvios de comércio dentro da América Latina.

Alguns estudiosos de integrações regionais, citados por SERRANO LIMA (2004), como por exemplo, Viner, fizeram análises aprofundadas sobre as vantagens e desvantagens do regionalismo. Simplificadamente, a criação do comércio se dá a partir do estabelecimento de uma ZLC que promove o comércio internacional intra-bloco sem quaisquer tarifas e que em paralelo desloca a produção nacional para as importações originadas dos países-membros do bloco. Enquanto, o desvio de comércio redireciona o fluxo comercial para os países preferenciais, que em muitas vezes, ocasiona a troca de um produtor mais eficiente por um menos eficiente.

El papel desempeñado por la integración en el plano comercial se evidencia particularmente en la evolución del porcentaje de ítems cuyo comercio

---

<sup>28</sup> Mais informações sobre esse AAP, ver site: <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=464&refr=405>, acessado em 02/11/2011.

resulta libre de aranceles, el cual pasó de un 22% en 1995 a un 56% en 2010. El comercio con la región no ha sido sólo más dinámico sino que se ha caracterizado por ser un mercado para exportaciones de mayor valor agregado para las que la región en general realiza del mundo. [REBOLLEDO, 2010]<sup>29</sup>.

A aplicação dos mecanismos integracionistas no comércio intra-zona tem efeitos positivos na economia internacional e estimulam o estreitamento entre as partes não só no âmbito econômico, uma vez que os acordos citados anteriormente era basicamente voltados à redução tarifária e ao âmbito social e político. Os acordos também promovem os desvios elevados de comércio, fazendo com que ocorra uma perda de avanço tecnológico em alguns casos, mas também ganhos, como por exemplo, acordos firmados entre países de maior e menor potencial econômico, onde os de menor potencial usufruíam mais e até mesmo desenvolveriam alguma área deficiente.

## **2.2. Os Acordos de Complementação Econômica (ACEs)<sup>30</sup>**

O primeiro “Acordo de Complementação Econômica” (ACE nº 01) surgiu em 20 de dezembro de 1982 de uma negociação bilateral entre Argentina e Uruguai, com o objetivo da liberalização do comércio de bens e ações conjuntas em matéria de infraestrutura, com duração de cinco anos, porém expirado apenas em 2003. Historicamente, os argentinos tinham acabado de sair da Guerra das Malvinas – conflito armado entre o Reino Unido e a Argentina – com a economia interna muito abalada, enquanto a América Latina vivia o clímax da integração regional.

Os Acordos de Complementação Econômica estão situados na esfera dos AAPs, vistos anteriormente, e têm por objetivo impulsionar o desenvolvimento dos países-membros da ALADI, complementando os sistemas produtivos da região, a partir de tratamentos preferenciais que reduzem as tarifas de importação em até 100%, em específico, os impostos de importação dos países receptores da mercadoria. Eles podem

---

<sup>29</sup> Citação do Embaixador Rebolledo (Presidente do Comitê de Representantes da ALADI, Boletim Eletrônico, Nº 11, Abril de 2010 (Una mirada en perspectiva AL aporte de la ALALC-ALADI en su 50 aniversario). Disponível em <http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitec.nsf/vsitiowebp/boletinaladip>.

<sup>30</sup> Formalmente os ACEs são designados como AAPCE, ou seja, Acordo de Alcance Parcial para Complementação Econômica, que será comentado mais adiante.

comportar desde integrações regionais, como o MERCOSUL e a CAN à simples acordos de preferências tarifárias fixas<sup>31</sup>.

Tanto os AARs quanto os AAPs podem ser bilaterais e multilaterais, ou seja, acordos firmados por dois países e dois ou mais países, respectivamente, com a finalidade de aprofundar o processo de integração entre as partes e estabelecer políticas tarifárias baseadas na redução de impostos, alavancando assim o comércio intra-bloco.

Desde a sua implantação até 1995, os acordos de alcance parcial e de complementação econômica somavam 32, dos quais metade deles foram assinados na década de 1990, entre eles, um acordo de complementação econômica voltado ao comércio automotivo entre Argentina e Brasil. A relação bilateral entre esses dois países a partir da Declaração de Foz do Iguaçu – 1985 – foi o primeiro passo para que o Brasil iniciasse a utilização dessas ferramentas dentro de sua economia. A principal ideia dos acordos para os dois países era a possibilidade de abrir maiores oportunidades para as economias internas, sem se fechar para si.

À época, estes instrumentos eram encarados com muito ceticismo, na ocasião do insucesso da ALALC, pois os prazos acertados entre os países membros para que a região alcançasse a etapa de livre comércio, por meio das preferências tarifárias, eram insuficientes. Atualmente, pode-se afirmar que o comércio intra-regional observado no Bloco é movido pela relevância destes acordos firmados entre os membros do MERCOSUL, determinando assim a era do regionalismo aberto tratado no primeiro capítulo.

De acordo com LAVAGNA<sup>32</sup>, os princípios gerais dos acordos após a Declaração de Iguaçu, foram:

- A economia moderna e competitiva exigia certas especializações para aproveitar melhor as escalas de produção;

Esse princípio era baseado na ideia de especialização e integração para promoção dos setores internos, em específico a indústria e o setor

---

<sup>31</sup> <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=464&refr=405>, acessado em 02/11/2011.

<sup>32</sup> Disponível em <http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/21532-21533-1-PB.htm>, acessado em 21/08/2011.

agropecuário, resultando num relacionamento intra-setorial e na especialização de produtos específicos dentro de cada ramo.

- O acordo deveria oferecer benefícios simétricos para os dois países, o que significava a existência de mecanismos flexíveis, graduais e progressivos.

A partir dessa premissa, foram assinados diversos Protocolos Setoriais, com foco na indústria do automóvel, siderurgia, produção de máquinas, outros setores.

Em 1988, com o do Tratado de Integração e Cooperação entre Argentina e Brasil, foram assinados 24 protocolos sobre diversos temas, entre eles, o importante setor automotivo. Um dos principais ganhos dessa integração foi o elevado fluxo comercial observado na esfera automotiva até os dias atuais. O mercado argentino representava em 2007 mais de 30% de toda a exportação brasileira de veículos (BNDES, 2009). O estreitamento dos laços econômicos finalizou num acordo único denominado Acordo de Complementação Econômica nº14 – que será examinado mais adiante –, assinado em dezembro de 1990.

No âmbito do MERCOSUL são vigentes os seguintes acordos de complementação econômica:

**Figura 3 – ACEs vigentes no Mercado Comum do Sul**

AAP.CE Nº 02 - COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA ENTRE BRASIL Y URUGUAY (PEC) PROTOCOLO 68 - INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	<input checked="" type="radio"/> NALADISA 2007
AAP.CE Nº 14 - COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA ENTRE ARGENTINA Y BRASIL PROTOCOLO 38 - INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	<input type="radio"/> NALADISA 2007
AAP.CE Nº 14A - COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA ENTRE ARGENTINA Y BRASIL	<input type="radio"/> NALADISA 1993
AAP.CE Nº 14B - COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA ENTRE ARGENTINA Y BRASIL (BIENES DE CAPITAL)	<input type="radio"/> NALADISA 1993
AAP.CE Nº 14C - COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA ENTRE ARGENTINA Y BRASIL (BIENES ALIMENTÍCIOS INDUSTRIALIZADOS)	<input type="radio"/> NALADISA 1993
AAP.CE Nº 14E - COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA ENTRE ARGENTINA Y BRASIL (SECTOR NUCLEAR)	<input type="radio"/> NALADISA 1993
AAP.CE Nº 18 - COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA ENTRE ARGENTINA, BRASIL, PARAGUAY Y URUGUAY	<input type="radio"/> NALADISA 1998

Fonte: ALADI, 2011.

Esses acordos são normatizados por regimes de origem estabelecidos pela ALADI. Os regimes de origem, segundo IZAM (2003), indicam as condições ou requisitos que em matéria de composição, respeitando os insumos ou os materiais estrangeiros utilizados na produção, deve cumprir um produto final qualificado como nacional, ou em outras palavras, são regimes que determinam a quantidade mínima de conteúdo regional para que o material seja exportado com os benefícios dos acordos.

IZAM (2003) descreve ainda, em poucas palavras, a utilidade dos regimes de origem:

Las normas de origen son fundamentales para mejorar la ejecución de distintos instrumentos de política comercial e incluso de política industrial, como, por ejemplo, la obligación de aplicar o de eximir el pago de derechos arancelarios a la importación; la adjudicación de cupos arancelarios; y la obtención de datos fidedignos sobre la procedencia y el destino del intercambio mundial de bienes, lo que interesa tanto desde el punto nacional como internacional<sup>33</sup>. (IZAM, 2003:13).

O regime de origem no âmbito do MERCOSUL, como princípio geral, estabelece que a mercadoria deva ser 100% composta dos materiais originários dos Estados Partes da zona para que ela seja considerada originária do MERCOSUL e usufrua dos benefícios acordados entre as partes, via os acordos. Em contraposição, os critérios utilizados pela ALADI<sup>34</sup>, numa análise comparativa, são mais flexíveis e permitem que os produtos tenham, pelo menos, 50% de conteúdo regional, enquanto para os PMDERs, 40%.

No setor automotivo, objeto do trabalho em questão, o ACE nº 02 foi o primeiro acordo complementar firmado entre o Brasil e o Uruguai, incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro em 1983. Os objetivos propostos pelo Protocolo de Expansão Comercial (PEC) eram: *a promoção do aproveitamento dos fatores de produção, estimulação a complementação econômica, asseguarção para que as condições de concorrência fossem equitativas, facilitação do ingresso dos produtos no mercado internacional e impulsão do desenvolvimento equilibrado e harmônico dos países-*

<sup>33</sup> Izam trata das normas de origem como uma ferramenta burocrática positiva tanto para o controle de uso dos acordos no âmbito do bloco econômico quanto no controle nacional de entrada de mercadorias.

<sup>34</sup> Informação disponível em <http://www.bb.com.br/portallbb/page3.8105.8109.21.0.1.1.bb?codigoMenu=9028&codigoRet=9030&bread=2>, acessado em 26/10/2011.



*membros.*<sup>35</sup>, Objetivos esses que justificaram o estudo desse setor neste TCC, observado como um dos mais importantes no relacionamento intra-setorial presenciado desde 1989 até os dias atuais.

O ACE nº 02 é baseado na ideia de que o Uruguai e o Brasil precisavam reduzir o desequilíbrio do comércio automotivo e incentivar novos investimentos no setor até ser incorporado a uma Política Automotiva do MERCOSUL (PAM) que englobe todos os países-membros para usufruto do comércio multilateral desse ramo.

O Uruguai com esse acordo recebeu tratamento especial do Brasil<sup>36</sup>, devido a iniciativa de consolidar o setor automotivo na região e criar uma área forte para a competição internacional, entre eles, o cumprimento de um regime de origem mais brando, considerando uma percentagem de conteúdo regional em 50% e receber 100% de redução das tarifas de importação em produtos automotivos, respeitando as cotas estabelecidas no acordo.

O ACE nº14 foi um dos mais importantes acordos estabelecidos nos âmbito do MERCOSUL e do setor automotivo. O estreitamento da relação comercial entre a Argentina e o Brasil fez com que em 1990 os governos incorporassem, num acordo apenas, a complementação econômica em diversas áreas, conforme Figura 3.

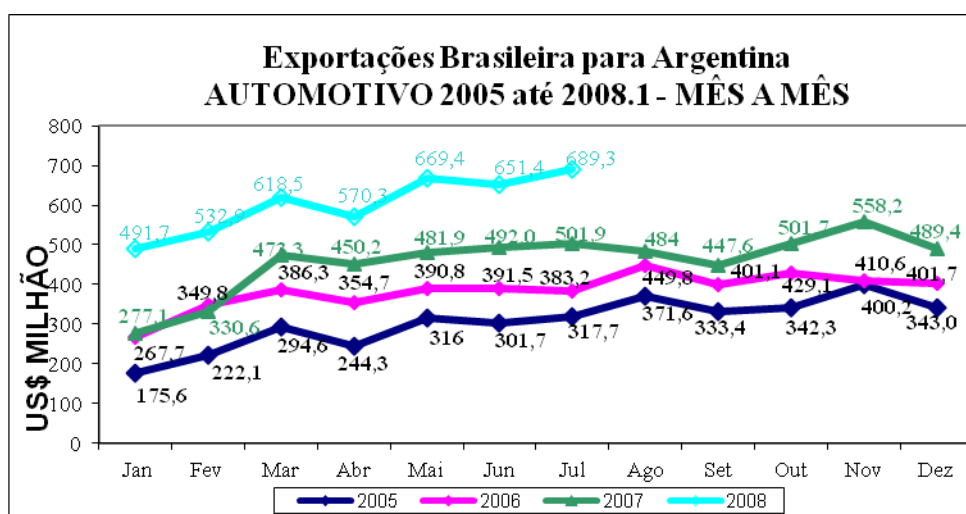
Entre 2005 e 2008.1, o comércio entre a Argentina e Brasil no âmbito do acordo foi dinâmico e crescente, de acordo com o Gráfico 1. Pode-se observar que as exportações brasileiras ao mercado argentino duplicaram, sob um comparativo entre julho de 2005 e julho de 2008.

O crescimento contínuo no primeiro semestre de 2008 foi devido ao aquecimento do mercado, que segundo as estimativas da ANFAVEA (2008), a produção de veículos alcançava o recorde já que a cadeia automotiva desde o final de 2007 anunciava o investimento pesado tanto na criação de novos modelos quanto na capacidade de produção das montadoras. O reflexo negativo da crise de 2008 fez com que o perfil das exportações brasileiras demonstradas no Gráfico 1 até o final de julho se invertesse.

---

<sup>35</sup> Finalidades previstas no artigo 7º da Resolução nº 2, do Conselho de Ministros da ALALC e descritas no Decreto Nº 88.419, de 20 de junho de 1983.

<sup>36</sup> Disponível no Decreto Nº 6.195, de 22 de agosto de 2007.

**Gráfico 1 – Exportações Brasileiras no âmbito do ACE n° 14**

Fonte: SDP/SECEX, 2008 - VALORES EM US\$ MILHÕES<sup>37</sup>

De acordo com BARBOSA (1993), o ACE n° 14 se diferencia dos outros acordos do âmbito da ALADI nos quais as negociações tarifárias eram feitas de produto por produto. Dentre as características deste Acordo de Complementação Econômica se destacam a reciprocidade de benefícios e a coordenação de políticas macroeconômicas fiscais e monetárias – que serão discutidas no próximo capítulo, além da complementação setorial proposta.

Após a formação do bloco do Cone Sul em 1991, o comércio entre os argentinos e os brasileiros foi incorporado ao ACE n° 18 de 1995. Este último foi normatizado para reger as operações comerciais no MERCOSUL entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai com objetivo de implantar um programa de liberalização comercial, coordenação de políticas macroeconômicas e adoção de acordos setoriais, dentre estes, a implantação de uma PAM para especialização do setor automotivo dentro da região.

O ACE n° 18 (MERCOSUL) no setor automotivo engloba os benefícios de redução tarifária e isenção do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)<sup>38</sup> nos produtos, conforme Anexo I deste trabalho, classificados através da Nomenclatura Comum do MERCOSUL.

<sup>37</sup> Disponível em [http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl\\_1220297958.xls](http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1220297958.xls), acessado em 27/08/2011.

<sup>38</sup> O AFRMM é um custo para transportes hidroviários com destino aos portos brasileiros que é destinado ao desenvolvimento da Marinha Mercante e à indústria de construção e reparação naval brasileira. Para

De acordo com o Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM) foi adotada pelos países-membros do bloco a partir de 1995, que tem o objetivo de identificar a mercadoria no âmbito do comércio internacional e tem por base o Sistema Harmonizado (SH). O SH é o método utilizado para classificação do produto no mercado mundial, baseando-se em estrutura de códigos e respectivas descrições e é composto por seis dígitos.<sup>39</sup>

Os dois primeiros dígitos da NCM juntos são chamados de “capítulo” e designam a mercadoria num aspecto geral, como por exemplo, o capítulo 87 que corresponde a Veículos Automóveis, Tratores, Velocípedes e demais veículos terrestres, incluindo suas peças e acessórios. Quando o capítulo se une a mais dois dígitos, a estrutura agora é nomeada como “posição” e partir de então, há um detalhamento maior sobre a mercadoria. Ainda de acordo com o Anexo I, é perceptível o desdobramento do capítulo 87 em posições que especificam e dão característica aos tipos de produtos do setor automotivo, classificados desta única maneira em todo âmbito do bloco.

*“A negociação de acordos comerciais vem ocupando importante espaço na agenda da política comercial brasileira nos últimos anos.”*<sup>40</sup> Esta citação é feita pela economista Sandra Rios ao iniciar seu artigo “O papel dos acordos comerciais na política brasileira”. A política comercial guiada pelos acordos regionais segue uma diretriz clara sobre suas vantagens e desvantagens, nos casos de criação e desvio de comércio<sup>41</sup>, mas se comparada aos resultados das economias internas, por exemplo, a brasileira, a criação do comércio por meio dos acordos tem sido um dos maiores indicadores na evolução do relacionamento econômico brasileiro com os demais países da região e também de outros continentes.

Os Acordos de Complementação Econômica, bem como os acordos do âmbito da ALADI surgem como política da União Aduaneira incorporada ao MERCOSUL. O estreitamento de laços, principalmente, entre a Argentina e Brasil, estabeleceu a propagação dos acordos de complementação econômica entre os países-membros do bloco.

---

entender como funciona o cálculo desta contribuição, ver <http://legis.senado.gov.br/mate-pdf/13454.pdf>, acessado em 07/11/2011.

<sup>39</sup> Para ler mais sobre o Sistema Harmonizado, assunto disponível em: <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1090&refr=605>, acessado em 07/11/2011.

<sup>40</sup> Artigo disponível em <http://www.funccex.com.br/material/rbce/87-SPR.pdf>, acessado em 13/08/2011.

<sup>41</sup> O desvio de comércio é tratado aqui como um ponto negativo, pelos motivos citados anteriormente.

O papel desenvolvido pelo ACE nº 14 do setor automotivo pode ser demonstrado através do montante importado, correspondente a USD 3.659,00 milhões (SDP/SECEX, 2008). A vantagem da utilização deste mecanismo é acompanhada da redução dos custos de importadores, entre eles, montadores e distribuidores, além de estimular o comércio e contornar barreiras advindas das práticas internacionais, a exemplo do fato presenciado recentemente, quando o Brasil decidiu impor barreiras tarifárias a algumas montadoras que não obedecessem os requisitos previstos no Decreto Presidencial nº 7.567 de 16 de setembro de 2011.

O governo uruguaio anunciou o fechamento temporário de uma das montadoras chinesas que estavam invadindo o mercado brasileiro, o que fez o Brasil reverter o posicionamento, concedendo exceção da tributação aos carros importados do Uruguai. Pode-se afirmar que grande parte desta tomada de decisão foi baseada no relacionamento intrasetorial e até mesmo pelos objetivos previstos nos acordos de complementação na busca da equidade econômica.

### **2.3. Análise do setor automotivo no MERCOSUL**

O estudo do setor automotivo remonta à época do desenvolvimento da indústria e o auge do consumismo trazido pela globalização após a Segunda Guerra Mundial. O automóvel é considerado, até os dias atuais, um parâmetro para enquadrar famílias e países como prósperos. O desenvolvimento da indústria automotiva pode ser considerado como um dos principais temas tratados pelos países no pós-guerra.

A industrialização tardia perceptível na América Latina, fez com que o assunto se tornasse pauta nas principais agendas e fosse tratado como prioridade na política industrial. Essa política foi caracterizada, em seus primeiros anos até a regionalização a partir do MERCOSUL, por um protecionismo que desencadeou uma indústria integrada nacionalmente, mas sem espaço para competição mundial.

“A instituição do MERCOSUL encontrou neste setor uma oportunidade para iniciar a integração sub-regional, em razão de seu grande peso relativo tanto na indústria em transformação quanto na pauta de comércio exterior, e da grande articulação sub-regional e internacional dos atores-*players* do setor, que no caso do Brasil e da Argentina antecedem o MERCOSUL. O sucesso

da integração reflete-se não só na multiplicação do comércio inter-sub-regional, mas também no notável aumento dos investimentos e da produção atraídos por uma imagem de grande mercado.” [TIGRE, LAPLANE, LUGONES, PORTA, SARTI, 1999].

Nos anos de 1980, a indústria automotiva brasileira não teve a progressão desejada comparada a modernização dos países desenvolvidos, fazendo com que se criassem condições para reverter os baixos investimentos nas filiais brasileiras e as instabilidades percebidas pelo setor. TIGRE, LAPLANE, LUGONES, PORTA, SARTI, (1999), descrevem três fatores que favoreceram a modificação nesse período:

- A integração sub-regional, no âmbito do MERCOSUL, permitindo o estreitamento dos laços entre Argentina e Brasil, recuperando o interesse das montadoras na produção nacional;
- A abertura comercial, permitindo a modernização dos produtos fabricados pelas montadoras, com a importação de componentes novos;
- Os incentivos e as negociações para a reativação da demanda local, a exemplo da primeira redução de Imposto de Produtos Industrializados (IPI) implementados em 1990, para importação de carros de pequeno porte.

Em 1996, a esfera automotiva no âmbito do MERCOSUL teve seu primeiro êxito, quando as vendas de automóveis somaram, 2,16 milhões de unidades, conforme Figura 3. No ranking de produção, o MERCOSUL ultrapassou a Itália (1,5 milhões), China (1,4 milhões) e o México (1,2 milhões).

**Figura 4 – MERCOSUL: Produção, vendas e comércio exterior de autoveículos, 1996.**

País	Produção	Mercado interno	Importações	Exportações
Argentina	312.910	376.109	161.002	109.041
Brasil	1.804.328	1.730.791	224.008	296.273
Paraguai	0	24.959	24.959	0
Uruguai	2.703	28.804	28.804	3.553
Total MERCOSUL	2.119.941	2.160.663	438.773	408.867

Fonte: BID/ IADB, 1999.

Intra-bloco pode-se notar o desequilíbrio na produção, no mercado interno, nas importações e exportações brasileiras comparadas aos demais membros, que em parte se deve ao plano governamental brasileiro implantado em 1995, denominado Regime Automotivo (RAB). De acordo com PINHEIRO e MOTA (1999), é um programa de investimento e de exportação com regime especial de importação, no qual a empresa industrial instalada no país ou que queira se instalar (estímulo ao investimento das montadoras) e que assuma junto ao governo o compromisso de exportar e importar, com a condição de usufruir das importações de bens de capital, insumos e veículos com redução das tarifas de importação.

Sob os incentivos previstos no RAB, as montadoras como Renault, Peugeot, Chrysler instalaram novas plantas no Brasil, com a estimativa de US\$2,12 bilhões investidos entre 1995-1998 pelas empresas do ramo (autoveículos e autopeças). Nos anos de 1990, caracterizado pelos primeiros passos do setor automotivo da zona, o MERCOSUL se destacou por ser um importante mercado emergente assim como um dos principais produtores emergentes, destacado em 6º lugar no *ranking* de mercado mais importante e 8º lugar no *ranking* de produtores<sup>42</sup>.

O Regime Automotivo fez com que as importações de carros diminuíssem eficazmente, porém em contraposição, favoreceu o aumento das importações de autopeças e componentes, pois sob o regime, as montadoras poderiam usufruir das

<sup>42</sup>

Disponível em [http://www.iadb.org/intal/aplicaciones/uploads/publicaciones/p\\_INTAL\\_IE\\_1999\\_sector\\_automotor.pdf](http://www.iadb.org/intal/aplicaciones/uploads/publicaciones/p_INTAL_IE_1999_sector_automotor.pdf), página 42. Acesso várias vezes em novembro de 2011.

importações de bens necessários para fabricação de seu produto, com privilégios tarifários. Esse programa ainda estimulou os investimentos, principalmente pelas montadoras, e conseqüentemente o aumento da produção.

É válido citar, a importância do setor automotivo para o emprego e a promoção da produtividade. A expansão da produção de automóveis acompanhada da modernização dos equipamentos para fabricação – a automação<sup>43</sup> –, em geral, reduziu a quantidade de empregados e de certa forma, aumentou a produtividade. Essa tendência é vista não só na Argentina e no Brasil, mas também em montadoras instaladas nos Estados Unidos e Japão. Nos anos 1970, a empregabilidade na indústria viveu seu clímax, porém a partir dos anos 1990, a queda sucessiva dos empregados no setor, foi observada pelos fatores supracitados.

Os acordos de complementação econômica no âmbito do setor automotivo maximizaram as exportações brasileiras, além de trazer investimentos e um aumento no fluxo do comércio exterior pelas montadoras, trouxeram benefícios tanto para a Argentina como o Paraguai. Pode-se afirmar que o Uruguai não teve participação potencial neste setor da intra-zona, apesar de usufruir dos benefícios equitativos.

A redução tarifária de impostos de importação em 100% entre os países do MERCOSUL possibilitou o desenvolvimento da indústria automotiva através da integração da capacidade de produção, principalmente, no relacionamento Argentina – Brasil.

Entre 2007<sup>44</sup>e 2010, o comércio dentro do MERCOSUL referente ao setor automotivo, pode ser analisado como um período dinâmico e decorrente dos acontecimentos recentes da economia internacional. É perceptível a evolução da demanda neste setor, apesar da redução das exportações em 2009 e um “congelamento” das importações decorrentes da crise de 2008 (crise imobiliária, originária dos Estados Unidos da América). No Brasil, a crise culminou no final de 2008/ início de 2009.

---

<sup>43</sup> A automação veio com a modernização e facilitou o modo de produção das principais industriais que necessitam de linhas de produção no processo produtivo de suas mercadorias. Consiste na aplicação de técnicas computadorizadas que visa reduzir o uso da mão-de-obra e implantar a robotização na linha de produção. A automação reduz os custos e o tempo de produção do bem.

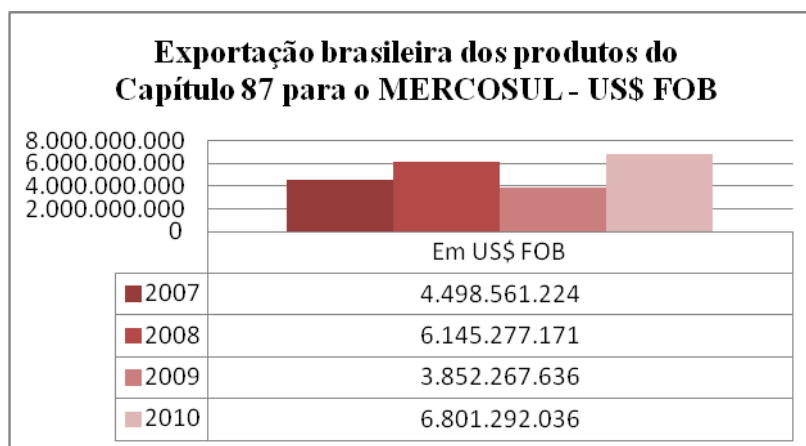
<sup>44</sup> Ano mais antigo disponível no sistema Alice/MERCOSUL, <http://alicewebmercossul.desenvolvimento.gov.br>, acesso em várias vezes de novembro de 2011.

A crise mundial desse período fez com que a liquidez mundial se reduzisse. Apesar dos governos terem incentivado o setor automotivo com concessões de crédito, os bancos assumiram uma postura criteriosa, fazendo com que a demanda de financiamentos e empréstimos aumentasse e conseqüentemente impactasse na venda de veículos, ocasionando impacto na cadeia de produção automotiva.

As exportações brasileiras, representadas no Gráfico 2, apresentaram seu “clímax” após a crise, representando um aumento de quase 50% comparado ao ano anterior, 2009. Como dito anteriormente, até julho de 2008 o comércio internacional intrazonal continuava dinâmica e crescente, fazendo com que o ano fechasse em números razoáveis de USD 6.145.277,17 de exportações ao bloco.

De acordo com o BNDES (2008), o grande impacto da crise repousou nos meses de novembro e dezembro e perdurou em 2009, refletindo numa redução das exportações nesse ano de 37% comparado a 2008, conforme dados do Gráfico 2.

**Gráfico 2 – Exportações brasileiras para o MERCOSUL**



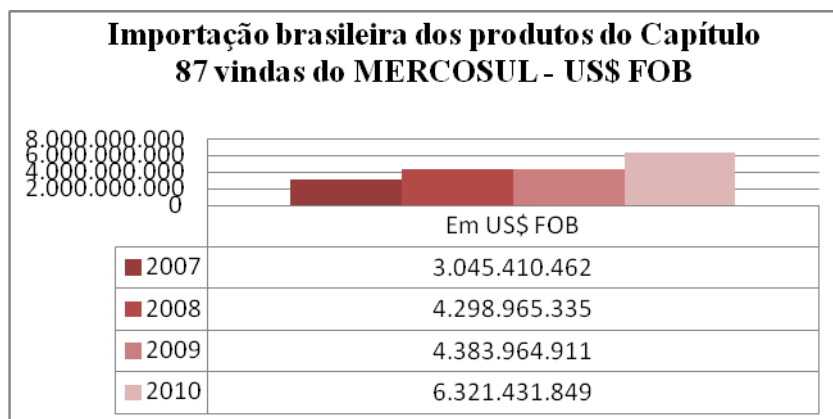
Fonte: Sistema Alice – MERCOSUL, 2011. Elaboração própria.

O Gráfico 3 representa um impacto menor da crise nos períodos de 2008 e 2009. Isso se deveu a valorização do real frente ao dólar a partir de 2003, fazendo com que o elevado número de importações pelas montadoras e distribuidores seguisse uma diretriz estratégica. De acordo com o BNDES (2009), a principal estratégia das montadoras foi a de atender as demandas internas com veículos oriundos da Argentina, pois além do real valorizado, se tem a preferência tarifária através do ACE nº 14, e até mesmo de países da Europa.



Em 2010, as importações dos produtos automotivos atingiram seu recorde, evidenciados pelos números a seguir, com um aumento de aproximadamente 52% se comparado a 2007.

**Gráfico 3 – Importações brasileiras do MERCOSUL**



Fonte: Sistema Alice – MERCOSUL, 2011. Elaboração própria.

Segundo o MDIC (2011), o setor automotivo é um dos mais importantes para o Brasil. Essa afirmação é perceptível pela criação de vários mecanismos para facilitação do comércio internacional dos produtos enquadrados nessa esfera e pela política praticada. Em 2007, o Brasil foi classificado como 7º maior produtor de veículos e desempenhou papel expressivo na fabricação de autopeças.

## 2.4. Barreiras comerciais intra-bloco

As estratégias de complementaridade e especialização do setor no âmbito regional surgiram também em meio as barreiras tarifárias e não-tarifárias que remontam ao GATT. A Rodada de Tóquio foi caracterizada pelo momento em que a economia estava abalada com a crise do petróleo que de certa forma congelou a onda expansionista do pós-guerra e trouxe a premissa protecionista com a intenção de defesa às indústrias nacionais.

“A decisão de ampliar ou constituir uma nova capacidade de produção entre Brasil e Argentina, em vez de suprir estes mercados com maiores importações, foi certamente influenciada pela existência dos respectivos Regimes Automotivos e pelas barreiras aos produtos importados fora do

MERCOSUL (Tarifa Externa Comum – TEC e quotas).” (TIGRE, LAPLANE, LUGONES, PORTA, SARTI, 1999).

O MERCOSUL através do Tratado de Assunção, 1994, consolidou a sua contraposição às barreiras, nos artigos 1º e 2º desse tratado, que prevêem<sup>45</sup>:

- A livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países, através, entre outros, da eliminação dos direitos alfandegários e restrições não tarifárias à circulação de mercadorias e de qualquer outra medida de efeito equivalente (Artigo 1º);
- O Mercado Comum estará fundado na reciprocidade de direitos e obrigações entre os Estados Partes. (Artigo 2º).

O primeiro marcador remonta as políticas adotadas pelos membros do MERCOSUL para redução tarifária ao utilizar-se dos acordos do âmbito ALADI, porém em contrapartida confrontam com interesses internos para proteção das indústrias, redução do fluxo importado, estratégia de investimento estrangeiro.

O MDIC<sup>46</sup> lista uma série de barreiras externas que compõem o comércio exterior, principalmente de bens. Como por exemplo, quotas, ou seja, limitação de importações pela fixação de quota de determinados produtos, licenças de importação não-automáticas, direitos antidumping, impostos e gravames que discriminam o produto nacional e o produto importado.

O forte relacionamento comercial entre Argentina e Brasil traz consigo também a controvérsia sobre as práticas notadas nos últimos anos sob a perspectiva do Tratado de Assunção.

Destacam-se duas grandes barreiras não-tarifárias – definidas no tema 2.1 - que rondam o setor automotivo no MERCOSUL, principalmente nesse relacionamento bilateral, que diz respeito às licenças não-automáticas. Esse tipo de barreira impõe a análise obrigatória por um órgão do país importador, chamado de órgão anuente. Em maio de 2011, à época da eleição presidencial da Argentina, este país impôs barreiras à

---

<sup>45</sup> Tratado de Assunção firmado em 31 de dezembro de 2004, disponível em <http://www.mercosul.gov.br/tratados-e-protocolos/tratado-de-assuncao-1>, acessado em 20/11/2011.

<sup>46</sup> Disponível em <http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=750&refr=733>, acessado várias vezes em outubro, novembro e dezembro de 2011.

importação de produtos brasileiros como máquinas agrícolas, o que fez com que o Brasil estabelecesse as licenças não-automáticas para veículos e autopeças<sup>47</sup> advindos da Argentina.

Essa medida foi iniciada pela Argentina com a justificativa de atender aos interesses das indústrias internas e ao mesmo tempo demonstrar a essas indústrias que o governo as protege, promovendo assim o *marketing* governamental para manutenção dos políticos.

A outra barreira não-tarifária é referente à elevação de impostos internos dos produtos importados com a principal finalidade de reduzir a entrada de mercadorias de origem externa. Essa barreira pode ser observada nas últimas ações brasileiras para conter a entrada de automóveis, principalmente de origem japonesa e coreana, no Brasil. O Brasil aumentou em 30 pontos o IPI com a finalidade de promover investimentos de novas montadoras no país.

Alguns países ainda questionam essa ação como retaliações e como proteção excessiva para o mercado interno. Já Guido Mantêga, Ministro da Fazenda da República Brasileira, afirma que caso o governo não tivesse tomado essa posição, o setor automobilístico se teria deteriorado, pois para o Brasil exportar carros para o Japão, Coréia constituiu um problema<sup>48</sup>. Observa-se que a maioria das medidas tomadas são com um propósito claro de retaliação, porém antes das ações, o governo deve pensar nos impactos causados na balança comercial e, principalmente, no setor.

É questionável até que ponto os Acordos de Complementação Econômica funcionam como viabilizadores do comércio exterior para a região. Em meio a tantas barreiras não-tarifárias, existem muitos interesses que fogem do papel que o MERCOSUL propõe. Interesses internos na busca de promoção de políticos “defensores das indústrias internas” que contradizem as políticas integracionistas e ao mesmo tempo as promovem.

---

<sup>47</sup> Disponível em <http://www.cartacapital.com.br/economia/brasil-estabelece-barreiras-para-importacao-de-veiculos-e-pecas-da-argentina/>, acessado em 11 de dezembro de 2011.

<sup>48</sup> Reportagem retirada do site <http://economia.uol.com.br/ultimas-noticias/infomoney/2011/11/23/aumento-de-ipi-para-veiculos-deve-gerar-investimentos-no-brasil-afirma-mantega.jhtm>, acessado em 11 de dezembro de 2011.

## Capítulo 03: A política brasileira para o setor

A República que o ex-ministro das Relações Exteriores, Celso Lafer cita a seguiu, foi a importante forma de governo provedora das políticas praticadas pelo Brasil a partir da sua inclusão como membro do MERCOSUL. O foco desse capítulo são as políticas macroeconômicas, principalmente fiscais, e política industrial adotadas pelos Presidentes Fernando Henrique Cardoso e Luís Inácio Lula da Silva como principal transformadora da indústria automotiva brasileira no relacionamento com seus vizinhos, Argentina, Paraguai, Uruguai e outros.

“No século XIX éramos os diferentes da América do Sul. Foi a República que nos reinseriu no entorno regional. O Manifesto Republicano dizia: *“Somos da América e queremos ser americanos”*. E foi a República que nos inseriu deliberadamente nas Américas como tal. Aí, todo o trabalho passou a girar em torno da ideia de criação, depois da configuração das fronteiras nacionais, de um entorno regional que levasse à paz e o desenvolvimento.” (LAFER, 2002:31).

A macroeconomia é responsável pelo estudo das variáveis da economia como um todo, sem se preocupar com uma economia em específico. Esse ramo se preocupa com os problemas referentes ao crescimento da economia, recessões, desempregos, inflações. Entre a economia fechada<sup>49</sup> e a economia aberta, MANKIWI (2009) conceitua essa última como uma economia que interage livremente com outras economias do mundo.

É a partir desse modelo macroeconômico que o desempenho das variáveis: taxa de câmbio, importações, exportações, balança comercial vão aparecer como determinantes da política e das conseqüências dessa política para o país, em específico, para o setor automotivo brasileiro. Essas variáveis aparecem nas relações internacionais com um papel importante: o de movimentar a economia aquecida pelo capitalismo, capaz de promover um país no cenário internacional e ao mesmo tempo desequilibrar as bases que o mantém eficaz.

---

<sup>49</sup> MANKIWI (2009) fala sobre a economia fechada como uma economia que não interage com as outras economias e ainda afirma que a maioria dos macroeconomistas assume este tipo de interação, pelo fato de manter suas análises simplistas.

Os instrumentos a seguir constituem uma política macroeconômica, onde a atuação dos governos é imprescindível (LEMKE e SILVA, 2004):

- Política Fiscal: instrumento para a arrecadação de impostos, também utilizado para estimular ou vetar o gasto do setor privado;
- Política Monetária: atuação governamental na quantidade de moeda e títulos públicos, com o envolvimento desde a emissão até a regulação das taxas de juros;
- Política Cambial: ação do governo sobre as taxas de câmbio;
- Política Comercial: políticas que estimulam as exportações e controlam as importações;
- Política de Renda: regulação do governo sobre a renda e congelamento de preços.

A política macroeconômica brasileira nos primórdios da década de 1990 foi caracterizada pela abertura comercial, desregulamentação e privatização. Os três tripés que pluralizaram o momento brasileiro da época. Esse período foi caracterizado por TIGRE, LAPLANE, LUGONES, PORTA, SARTI, (1999) como um cenário de desequilíbrio das políticas e instituições próprias do modelo da economia fechada, tanto do Brasil quanto da Argentina.

A política industrial dos dois países foi modificada, o que fez abandonar a preferência setorial, a exceção da política para o setor automotivo. Os Acordos de Complementação Econômica suplementaram o comércio intrazonal, fazendo com que o elevado investimento das montadoras, através das reduções tarifárias, auxiliasse no plano recuperador das economias internas voltadas ao setor.

As vendas e produção internas caíram, essa última apresentou redução de 23% comparando o ano de 1991 ao de 1992<sup>50</sup>, houve reajuste de preços dos veículos e restrições aos financiamentos, além da oposição a abertura de novos consórcios. Todas essas ocorrências foram observadas na crise automobilística brasileira que ia se acentuando. Essa situação foi contornada através da formação de um fórum para discussão, chamado Câmara Setorial, ainda no governo Collor de 1992, quando os trabalhadores junto às montadoras e governo se unificaram.

---

<sup>50</sup> TIGRE, LAPLANE, LUGONES, PORTA, SARTI, (1999:185).

A Argentina foi a precursora do MERCOSUL ao tomar a iniciativa de estabelecer uma Câmara para facilitação e melhoria do setor nacional. Através de acordo, foram estabelecidas medidas para reativação do mercado interno, dentre elas, a redução dos preços dos automóveis, o aprofundamento do segmento de autopeças. No período de 1990 a 1994, a economia argentina pode ser enquadrada principalmente pela expansão do consumo privado.

No Brasil, os acordos firmados na Câmara Setorial, segundo LOPES (2006), alteraram as margens de lucro dos componentes da cadeia automotiva, a carga tributária sobre os veículos, metas de produção, investimento e geração de empregos, além da redução de impostos (IPI e ICMS). Essas políticas macroeconômicas modificaram o perfil do setor, fazendo com que em 1997, a produção da Argentina chegasse a 500 mil veículos e a brasileira a 1,8 milhões.<sup>51</sup>

Ainda neste ano, a estratégia governamental sobre a transferência de incentivos para as regiões norte, nordeste e centro-oeste fez com que a política fiscal se tornasse um forte instrumento para a especialização dos Estados menos beneficiados. Através da Medida Provisória nº 1.532 de 13 de março de 1997 (ZAULI, 2000:79), o Governo Federal instituiu um regime especial automotivo para estas regiões.

Essa política viabilizou a implantação de novas fábricas e a diversificação de plantas ao redor do Brasil, além de impulsionar o desenvolvimento de regiões não exploradas e de fácil escoamento para as importações e exportações devido a ótima localização no litoral. Em contrapartida, trouxe um tipo de disputa entre essas três regiões para obter os investimentos das montadoras e aumentar o fluxo, principalmente, das exportações.

A vigência desse regime especial tinha prazo até 2010 e teve um viés fiscal, conforme a seguir<sup>52</sup>:

- Redução de 100% do Imposto de Importação (II) sobre bens de capital;
- Redução de 90% do II sobre insumos;
- Redução de até 50% do II sobre veículos;
- Isenção de IPI incidente na aquisição de bens de capital;

---

<sup>51</sup> TIGRE, LAPLANE, LUGONES, PORTA, SARTI, (1999:113).

<sup>52</sup> ZAULI (2000:80).

- Redução de 45% do IPI na aquisição de insumos;
- Isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante;
- Isenção de IOF nas operações de câmbio para pagamento de bens importados;
- Isenção do Imposto de Renda sobre o lucro do empreendimento;
- Crédito presumido de IPI, com ressarcimento em dobro de contribuições, como o PIS e o COFINS.

Pode-se considerar que a política fiscal é uma das importantes provedoras de captação de investimentos na área automotiva, além de auxiliar nas políticas governamentais que visam à ampliação dos setores em busca do provimento de emprego e renda. Destacam-se também as políticas educacionais para capacitação da mão-de-obra, que muitas vezes se torna escassa pelo fato do governo nunca ter tratado como prioridade para a região, já que o negócio não existia de fato no local.

ZAULI (2000) previu que essas disputas fomentavam os governos estaduais, fazendo com que a responsabilidade de prover a política de ação e incentivo fosse transferida do âmbito federal ao estadual. Em 2011, Pernambuco foi sede da disputa até mesmo entre os municípios de Suape e Goiania, de acordo com noticiário de um jornal nacional<sup>53</sup>, a FIAT afirmava que a instalação do complexo automotivo será feita na segunda cidade. Além de manter os investimentos dentro do Estado, a troca de um município pelo outro, foi dada pela disponibilidade de um terreno maior (1.200 hectares) contínuo e plano ofertado por Goiania comparado aos 440 hectares disponíveis em Suape.

A política comercial trabalhada por FHC – que será discutida mais adiante – trouxe efeitos positivos para a manutenção do Plano Real, que por sua vez utilizou da política de renda através da abertura econômica para estabilizar os preços dos automóveis e estimular os investimentos.

Os governos brasileiros, em específico, FHC e Lula, utilizaram de diversas ferramentas macroeconômicas para movimentar o setor automotivo brasileiro. É notável durante o período, a busca de investimentos, destacando-se o papel das agências de

---

<sup>53</sup>Ler site: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/956591-fiat-muda-unidade-em-pe-para-local-com-o-triplo-da-area.shtml>, acessado em 27/11/2011.

fomento, a exemplo do BNDES que disponibilizou financiamentos na ordem de bilhões de reais entre 2007 a 2011<sup>54</sup>.

O papel dos órgãos de fomento<sup>55</sup>. não é só o de estimular financiamentos nos setores para modernização das fábricas e em consequência da qualidade dos produtos, mas também promover as exportações, através de contratos de adiantamento. Os contratos são firmados entre a instituição financeira e o exportador, onde este último recebe um determinado montante para a produção do bem, que posteriormente será exportado.

### **3.1. A política neoliberal de FHC**

O presidente Fernando Henrique Cardoso tomou posse em 1995 e conduziu o governo por dois mandatos, finalizando-o em 2002. De acordo com CERVO E BUENO (2008), FHC nutria as suas idéias com a filosofia política do neoliberalismo, que mais tarde se tornou cético ao conceituar a globalização assimétrica.

A diretriz neoliberal trouxe efeitos positivos e negativos para a economia brasileira. No aspecto positivo a capacidade das indústrias se elevou com a modernização da linha de produção, conseqüente dos investimentos da época e mostrou o potencial nacional para competitividade nos mercados. Sobre os efeitos negativos, pode-se citar o elevado déficit do comércio exterior brasileiro, o endividamento externo e até mesmo o cumprimento de regras estabelecidas pelos países desenvolvidos, sem levar em conta os interesses nacionais.

No início da era FHC, a política setorial automotiva ainda se recuperava e o foco era a estabilização macroeconômica. Uma das principais preocupações era manter o Plano Real estável e duradouro em sua proposta, fazendo com que o governo, estrategicamente, consolidasse a economia aberta e supervalorizasse o câmbio. Essas ações fizeram do Brasil um país dependente dos capitais externos especulativos<sup>56</sup>,

---

<sup>54</sup>Ler

site: <http://automotivebusiness.com.br/noticia/12360/BNDES%20financia%20expans%C3%A3o%20do%20setor%20automotivo>, acessado em 27/11/2011.

<sup>55</sup>São agências responsáveis pela concessão de financiamentos a projetos promovidos pelo país que tenham fins sociais e econômicos. Eles promovem o financiamento de projetos educacionais até tecnológicos na busca do desenvolvimento nacional.

<sup>56</sup>Capital especulativo pode ser entendido como um montante que é aplicado com intenção de gerar lucro. Por exemplo: O governo brasileiro emite títulos brasileiros com juros altos, fazendo com que os



fazendo com que, rapidamente, fossem revistas as alíquotas de importação, as regras de financiamento e consórcios.

A política industrial, neste momento, precisou se diferenciar das diretrizes seguidas no Governo anterior, trazendo uma política setorial específica, em que o Governo ficaria responsável pela definição junto às grandes empresas sobre os objetivos e cronogramas a serem cumpridos. A verdade é que a busca pela manutenção do Plano Real trouxe o exorbitante endividamento nacional, mas conforme palavras de Lopes, a seguir, beneficiou a política macroeconômica brasileira.

“O objetivo principal do governo federal, ao promover a aceleração do processo de abertura da economia naquele momento, era simplesmente garantir a estabilidade macroeconômica, procurando evitar qualquer ameaça ao sucesso do Plano Real. Analisando-se a partir deste aspecto, naquele contexto em que se preocupava de toda forma garantir a consolidação do plano Real, pode-se dizer que a política de abertura do governo federal foi eficiente em garantir a estabilização de preços.” (LOPES, 2006:134).

Ainda na era FHC, o regime automotivo foi referido no capítulo anterior como Regime Automotivo Brasileiro, tornou seu formato e foi considerado como a segunda onda de migrações de investimentos do setor automobilístico para o Brasil, no qual a primeira foi considerada entre as décadas de 1950-1960.<sup>57</sup> A quantidade de investimentos recebidos na região fizera com que a Argentina e o Brasil se tornassem os dois principais mercados da América do Sul, a exemplo da instalação de plantas da Peugeot, no Brasil e da Fiat, no mercado argentino.

De acordo com TIGRE, LAPLANE, LUGONES, PORTA, SARTI (1999), entre os anos de 1995-1997, o Regime Automotivo promoveu uma mudança extraordinária para o setor, sobre a produção e o recebimento de investimentos, além de restringir as importações e estimular a produção local.

Em 1995, decorrente das políticas macroeconômicas, a possibilidade de desvio de investimentos do Brasil para a Argentina, fez com que o governo brasileiro aumentasse o Imposto de Importação (II) em 38 pontos percentuais (NEGRI, BAHIA,

---

especuladores estrangeiros apliquem seus recursos no Brasil para que o retorno seja maior do que aplicado em outro país. É importante atentar que não são apenas os juros altos que mantêm um capital investido, mas também é necessário análise do país e seus riscos.

<sup>57</sup> Para ler mais sobre este período, ler o Artigo de LOPES (2006).

TURCHI, 2008) de fevereiro para março desse ano, para forçar a instalação de novas montadoras no Brasil. Iniciaram-se, assim, as medidas impostas pelos governos nacionais para maximizar a recepção dos investimentos estrangeiros e proteger o mercado interno.

Medidas políticas específicas para o setor automotivo foram citadas por NEGRI, BAHIA, TURCHI (2008), como medidas que afetaram o setor. Por exemplo, a Medida Provisória nº 1.024 de junho de 1995, que iniciou o trabalho governamental para o setor automotivo. Essa Medida foi desenvolvida para estabelecer cotas de importação, justificadas a partir do argumento da fragilidade do balanço de pagamentos brasileiro, para as mercadorias do setor, gerando uma tensão com o governo argentino. A Argentina alegava o não reconhecimento do Brasil pelos acordos tarifários feitos em 1994 e solicitava a revisão da Medida.

Mais tarde, a Argentina e o Brasil solucionaram a controvérsia por meio de um acordo que reconhecia os regimes automotivos. A partir de então os benefícios previstos pelos regimes foram aperfeiçoados pela Câmara Setorial, que mais tarde foi desenvolvendo regimes especiais.

Como citado anteriormente, o regime especial de 1996, estabelecia incentivos para três regiões do Brasil (Norte, Nordeste e Centro-Oeste), que em parte desencadeou uma guerra fiscal entre os Estados. Este regime permitia também a importação de peças e componentes com a tarifa de II reduzida em 90%, chegando em 1.901.647 milhões de dólares<sup>58</sup> nesse ano.

No MERCOSUL, o relacionamento entre Argentina e Brasil foi prejudicado em 1999, devido à desvalorização do real – política cambial –, que culminou com a adoção de um regime de câmbio flutuante pelo Banco Central. Um dos pontos falhos do plano estruturador para combate da inflação do governo FHC pôde ser notado no momento da desvalorização do Real, quando o superávit do comércio exterior com a Argentina se elevou, pois os dois países mantinham paridade cambial com o dólar, além dos argentinos terem implantado a dolarização da sua economia interna.

---

<sup>58</sup> Quadro A.II 5 do trabalho de TIGRE, LAPLANE, LUGONES, PORTA, SARTI (1999:163).

A omissão do Governo Federal pela ausência de criação e prática de políticas para desenvolver os Estados, fez com que as montadoras usufríssem dessa disputa fiscal, voltados ao ideal de quem oferecer melhores condições, barganharia a montadora como provedora do desenvolvimento local.

As políticas FHC podem ser vistas como deficientes no âmbito automotivo, pois enquanto criavam medidas e regimes para impulsionar o setor, faltavam a fiscalização e a regulamentação para funcionamento harmonioso entre Governo e as montadoras.

A partir da desvalorização cambial de 1999 e a saída de FHC do cargo de presidente, o comércio exterior brasileiro começou a seguir um rumo diferenciado. Citado por CERVO e BUENO (2008:501) como o período de recuperação para o comércio internacional brasileiro, o ano da saída de FHC e entrada de Lula (2002-2003) trouxe para as exportações brasileiras grandes conquistas. Enquanto em 1999, as exportações atingiam os 48 bilhões de dólares e os 60 bilhões, em 2002, no ano de 2007 as exportações saltaram para 161 bilhões de dólares.

Em linhas gerais, a elevada dívida externa brasileira, as altas taxas de juros, a grande demanda de investimentos através de agentes de fomento e montadoras, os incentivos as regiões específicas, foram pontos característicos da política FHC que perduraram dois mandatos até 2002.

### **3.2. A Era Lula**

FHC e Lula marcaram a passagem do século XX para o XXI, moldadas nos 16 anos de mandato. Lula assumiu a Presidência da República em 2003 e acompanhou o início da recuperação econômica interna. De acordo com CERVO (2008), Lula deu prosseguimento à política de FHC, porém com um olhar diferenciado sobre o modo de inserção internacional do Brasil.

Lula utilizou o governo como agente logístico para alcançar a independência real do país no cenário internacional. O modelo de inserção brasileira pode ser resumido em duas grandes diretrizes, a internacionalização econômica e o multilateralismo à base da reciprocidade. Essa última foi a grande modificadora da política externa brasileira, pois eliminava a característica de prevalência de poder dos países desenvolvidos sobre os

países emergentes. Além disso, o conceito abrangia a necessidade de elaboração conjunta das regras de comércio para que os objetivos de um Estado não entrassem em conflito com os de outro Estado.

A crescente dívida externa fez com que a política industrial fosse resgatada para atender a necessidade de desenvolvimento nacional. O primeiro mandato de Lula foi caracterizado pela continuidade das políticas macroeconômicas de FHC que visava o controle da inflação através do câmbio flutuante e de acordo com CANO E SILVA (2010), a taxa básica de juros mantinha-se elevada (SELIC)<sup>59</sup>. Esse aumento da SELIC funcionava como instrumento de contenção de crédito e circulação da moeda, evitando assim a alta inflação.

A taxa de juros SELIC interfere na economia brasileira de forma a determinar a demanda de investimentos nos setores. Quando a taxa se eleva, o consumo reduz, os investimentos caem e, em consequência, os setores são prejudicados, intervindo diretamente na economia interna.

No setor automotivo e outros setores da indústria, no período de 2003-2004, o governo criou a Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior, denominado PITCE. Essa nova política funcionava baseada em três planos<sup>60</sup>: Linhas de ação horizontais, voltadas a expansão e fortalecimento da indústria; opções estratégicas, voltadas para setores específicos, como por exemplo, a indústria de bens de capital e as atividades portadoras de futuro, que abrangem as áreas de tecnologia.

Pode-se afirmar que o primeiro plano auxiliou na modernização das indústrias nacionais, desonerando o IPI para compra de máquinas e equipamentos industriais em favor da modernização fabril, e assim impulsionando também as relações no âmbito do comércio internacional. Esse plano tinha o objetivo de promover a especialização e modificar a condição dos produtos importados para viabilizar a produção nacional, a exemplo dos componentes automotivos.

---

<sup>59</sup> A taxa SELIC é a taxa básica de juros adotada pelo Brasil. De acordo com o Banco Central, é a taxa apurada no Sistema Especial de Liquidação e Custódia, obtida mediante o cálculo da taxa média ponderada e ajustada das operações de financiamento por um dia, lastreadas em títulos públicos federais e cursadas no referido sistema ou em câmaras de compensação e liquidação de ativos, na forma de operações compromissadas. Essa taxa se origina de taxas de juros efetivamente observadas no mercado. Disponível em <http://www.bcb.gov.br/?SELICDESCRICA0>, acessado em 29/11/2011. A SELIC pode ser tida como referência da política monetária praticada pelo governo brasileiro em conjunto com o Banco Central, podendo ser notada ao decorrer dos governos de FHC e Lula.

<sup>60</sup> Cano e Silva (2010:7).

Como dito anteriormente, os benefícios do Regime Automotivo elevaram o fluxo de importações de autopeças e outros componentes para as importadoras, já que a indústria nacional não era tão especializada nesta área. Os objetivos eram voltados a internalizar o comércio e projetar indústrias brasileiras especializadas para suprir as necessidades internas e expandir seus negócios externamente.

A nova política industrial foi baseada na inovação dos principais setores da economia<sup>61</sup>, na busca de expansão da exportação, garantindo uma maior competitividade internacional e a elevação do PIB, como um dos principais resultados. Essas medidas foram planejadas para fazer com que o Brasil seguisse o modelo de inserção “independente”, característico da Era Lula.

Pode-se afirmar que o primeiro mandato teve foco no desenvolvimento da indústria através de política específica, porém sustentando a política macroeconômica, a exemplo da política cambial.

“Se de um lado deu continuidade à política anterior, de outro o governo Lula logo acabou com o veto à Política Industrial e iniciou a formulação da Política de Indústria, Tecnologia e Comércio Exterior, elaborada ao longo de vários meses.” [CANO E SILVA, 2010:06].

O funcionamento de iniciativas grandiosas como a PITCE, citada anteriormente para a área industrial brasileira deve levar em conta também a compatibilidade das políticas macroeconômicas. Em suma, o projeto promoveu avanços, como o fortalecimento da estrutura institucional de apoio a política, porém deixou a desejar nos níveis de investimento planejado e alguns setores estimulados no programa não foram objeto das ações de fomento.

O segundo mandato de Lula foi marcado pela reformulação da política industrial, tomando a expansão e a potência como principais medidas para o avanço. A nova política foi denominada como Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP) [CANO E SILVA, 2010] e estendeu seus objetivos para mais áreas, principalmente, as que representam potencial a indústria brasileira, a exemplo do ramo automotivo.

---

<sup>61</sup> De acordo com CANO E SILVA (2010:12), a política abrange 24 setores da economia, com destaque para a área petrolífera e aeronáutica, o complexo automotivo, indústria naval, complexo industrial de saúde e energia nuclear.

Entre 2007 e 2010, é perceptível a presença dos agentes de fomento sobre os investimentos realizados, como por exemplo, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) que divulgou disponibilizar para a PDP a quantia de R\$ 210 bilhões<sup>62</sup> até 2010.

Esses dois programas podem ser qualificados como inovadores e transformadores da indústria interna, fazendo com que o relacionamento externo fosse destacado com o aumento das exportações e o impulso à presença dos produtos brasileiros no estrangeiro. Na busca de melhores resultados para o PIB e outros indicadores, ações para 2010 foram estabelecidas, como, por exemplo, implantação de benefícios às exportações, principalmente concessões tributárias. Além de estabelecer estrategicamente o programa de integração produtiva com a Argentina, com destaque às autopeças.

A fase que se desencadeou a partir 2008<sup>63</sup> foi considerada uma das piores para os setores em geral, principalmente no que se refere à diminuição das exportações e até mesmo perda do espaço interno, devido à valorização do real. O setor automobilístico, segundo Arcuri<sup>64</sup>, presidente da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial, foi abalado com a crise, porém remediado através da redução do IPI, uma das medidas previstas na PDP. A produção caiu em 30% e a redução das exportações, principalmente do Brasil ao MERCOSUL, pode ser observada através do Gráfico 2, anteriormente citado.

Ainda segundo Arcuri, a crise fará com que o ramo anteriormente destacado se reestruture, ocorrendo novas aquisições, fusões e entrada de novos *players*<sup>65</sup> no mercado brasileiro. Podemos citar os diversos anúncios feitos pelas montadoras FIAT – ao

---

<sup>62</sup> Disponível em [http://www.finep.gov.br/imprensa/revista/edicao7/inovacao\\_em\\_pauta\\_7\\_abdi.pdf](http://www.finep.gov.br/imprensa/revista/edicao7/inovacao_em_pauta_7_abdi.pdf), acessado em 29/11/2011.

<sup>63</sup> Ano que desencadeou a crise econômica mundial, promovida pelos Estados Unidos da América, decorrente dos juros baixo e estímulo ao mercado imobiliário americano. A saturação veio logo em seguida, acompanhada com o aumento da taxa de juros que dificultou o pagamento das prestações e conseqüente inadimplência. O ciclo de compra e venda dos títulos imobiliários resultou numa crise de liquidez, no qual o mercado começa a retrair, evitando a compra e o empréstimo do título. Em 2007, o setor financeiro sofreu ainda mais com o aumento da inadimplência, na qual gerou efeito dominó através das especulações, fazendo com que gigantes desse mercado quebrassem e levassem junto bancos de primeira linha, como o *Lehman Brothers*. Para entender a crise, ler o noticiário <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u498060.shtml>, acessado em 20/10/2011.

<sup>64</sup> Disponível em [http://www.finep.gov.br/imprensa/revista/edicao7/inovacao\\_em\\_pauta\\_7\\_abdi.pdf](http://www.finep.gov.br/imprensa/revista/edicao7/inovacao_em_pauta_7_abdi.pdf), acessado em 29/11/2011.

<sup>65</sup> São chamados de *players*, os atores mais participantes num determinado assunto meio ao cenário internacional. Eles desempenham papéis específicos e de destaque em algum mercado ou negociação.

decorrer do ano de 2011 – e até mesmo da chinesa JAC, nos últimos meses desse ano, para instalação de novas unidades fabris no Brasil.

Em síntese, o governo Lula trouxe projetos inovadores e metas para a melhoria da economia brasileira através da especialização de alguns setores. Os ideais podem ser expressos através do antigo ditado popular de que primeiramente deve-se organizar o setor para depois deixá-lo em evidência no contexto internacional.

Para o setor automotivo, o período de oito anos referente ao mandato de Lula teve mais destaque, devido aos pesados investimentos nas indústrias do setor, mas sem desmerecer o governo FHC, que teve sua política condicionada através do regime automotivo. Enquanto a indústria crescia e fortalecia, os Acordos reafirmavam o seu objetivo e promoviam a divulgação dos produtos do bloco e a especialização para alcançar maior competitividade internacional, até porque os países emergentes aparecem em destaque nessa esfera produtiva. As políticas macroeconômicas foram difíceis de compatibilizar com a política industrial das duas épocas.

CERVO E BUENO (2008:508) incluíram citação do presidente Lula que discursa sinteticamente sobre a diferença da política praticada entre o período que vai de 1995 a 2002 *versus* 2003 a 2010. “*O Brasil trocou um inserção externa dependente e subordinada por uma participação soberana e criativa*”, ou seja, uma política neoliberal por uma independência do Brasil das economias mundiais.

É visível o avanço obtido nos últimos anos do setor automotivo em conjunto ao destaque brasileiro no MERCOSUL, apesar da crise mundial decretada em 2008 e somado à crise da União Europeia, mas é importante dar mérito aos projetos criados e até mesmo consolidados no ramo automotivo através das políticas de FHC e Lula.

No geral, a política externa de Cardoso a Lula passou por mudanças concretas. O setor automotivo analisado neste TCC, apesar das falhas na regulamentação dos benefícios previstos no regime automotivo e a falta de consolidação do real objetivo das políticas industriais, o Brasil mantém-se firme na busca da promoção internacional e “mercusolina” através das concessões previstas no ACEs, mesmo com as barreiras impostas, citadas anteriormente, pela Argentina nos últimos dois anos.

## Considerações Finais

Os Acordos de Complementação Econômica aparecem como facilitadores das trocas comerciais e são destacados como uma das principais políticas promovidas pelo bloco econômico, em meio o mundo cada vez mais competitivo e tecnológico. O processo de globalização financeira e produtiva promoveu essa integração política e econômica, fazendo com que blocos regionais fossem criados a partir do tripé social, político e econômico.

O MERCOSUL é exemplo desse processo e traz consigo dois países emergentes como guias, o Brasil e a Argentina, que ao mesmo tempo buscam a promoção de um mercado comum na região, mas disputam entre si o destaque no cenário internacional.

Uruguai e Paraguai aparecem como países marginalizados, porém importantes nas decisões do MERCOSUL, a exemplo da palavra final que ainda não foi dada pelo Paraguai para a entrada da Venezuela na zona. Já o Uruguai se mostra como um país dependente das políticas e das ferramentas promovidas pelo bloco para a facilitação do comércio de bens e serviços. Recentemente, o governo uruguaio decretou o fechamento de fábricas produtoras de automóveis, devido à medida tomada pelo Brasil sobre o aumento do IPI para carros importados.

O relacionamento bilateral é muito valorizado no ambiente internacional globalizado e se enquadra como o caminho necessário para alcançar os interesses nacionais. A relação bilateral (Brasil e Argentina) é destacada pelo grande fluxo comercial do setor automotivo, que no caso do Brasil, se enquadra como 6º produtor mundial de veículos, representando 23% do PIB, além de obter R\$ 2,5 bilhões a cada R\$ 1 bilhão aplicado<sup>66</sup>.

Em contrapartida, as retaliações são fatos preocupantes nas políticas praticadas por cada governo, que muitas vezes não medem esforços para entender o motivo da tomada de decisão que levou à imposição de barreiras e deixam a mercê das indústrias dependentes de matérias-primas importadas para a fabricação de seus produtos.

---

<sup>66</sup> Dados obtidos através do site <http://economia.uol.com.br/ultimas-noticias/infomoney/2011/11/23/aumento-de-ipi-para-veiculos-deve-gerar-investimentos-no-brasil-afirma-mantega.jhtm>, acessado em 11/12/2011.



Os Acordos de Complementação Econômica, vistos no segundo capítulo, aparecem como trunfos do mercado, visando facilitar o comércio e promovendo a participação de produtos oriundos do Bloco com maior intensidade, porém são utilizados de maneira singular e muitas vezes não são divulgados para o uso efetivo. Ora, se os acordos buscam alcançar os objetivos propostos neste trabalho, teoricamente, não deveria haver barreiras advindas de políticas fiscais e comerciais.

Entre o sonho e a realidade, o MERCOSUL permanece num viés utópico, delimitando seus desejos num comércio livre de tarifas, que em parte promove o desvio do comércio e modifica os setores internos, que ficam refugiados nas políticas governamentais. Em consequência, os governos adotam medidas e impulsionam o desgaste presente nas relações comerciais. O exemplo mais nítido do evento citado é o relacionamento conturbado, de longa data, do Brasil com a Argentina.

O setor interno automobilístico aparece com “apetite” para investimentos e o Governo administra políticas de fomento e, em paralelo, políticas protecionistas. Merece destaque, no mercado automotivo internacional, indústrias inovadoras e, a partir do século XXI, com políticas sustentáveis. A “disputa” no mercado automotivo internacional, numa visão realista, faz com que a qualidade da indústria forte seja requisito, essa indústria capaz de manter seus produtos mais tecnológicos e econômicos ao passo da evolução mundial.

As políticas brasileiras à época de FHC e Lula, descritas no capítulo anterior, foram de grande importância para a figura do Brasil perante o cenário internacional, por se destacarem de forma mais independente. Por sua vez, os últimos anos, foram caracterizados pela utilização dos ACEs de forma discreta e as barreiras comerciais mais dominantes, no que se pode afirmar que os interesses internos estejam ficando à frente da ideia de coletividade promovida pelo Bloco. Ao longo da política externa do país, os dezesseis anos foram dirigidos por linhas diferentes, porém com um grande esforço na busca da inserção internacional da passagem do século XX para o XXI.

Em resposta a questão central do trabalho: até que ponto os Acordos de Complementação Econômica ou mesmo a formação de um bloco econômico para manter um vínculo comercial entre os Estados-membros funcionam para manter os princípios de cooperação e benefícios comerciais? O argumento traçado para a solução da questão baseia-se em que tais acordos estão sendo utilizados apenas como

ferramentas de fuga para promoção de um comércio intra-regional e que soam como relevantes ações para afirmar que o MERCOSUL está superando cada vez mais o projeto do Mercado Comum.

No decorrer deste trabalho, pode-se notar que os acordos foram criados também para contrapor as experiências frustradas da integração regional vivida até 1980 e que apesar de impressionar no modo como as tarifas são reduzidas e a facilitação do comércio entre os países do bloco é alcançada, não podem ser sustentados como um dos princípios na busca da concretização do bloco, mas sim na busca de um aperfeiçoamento e até mesmo na transformação das políticas que realmente levarão ao MERCOSUL a atingir o Mercado Comum proposto.

Melhor do que esperar o Mercado Comum se concretizar é aproveitá-lo em meio a sua construção, sabendo contornar as relutâncias e aproveitando os aspectos positivos. O Brasil se beneficia cada vez mais, captando investimentos e enraizando uma política industrial nunca antes vista. Com destaque para o Estado de Pernambuco, como principal *player* na disputa pela instalação de montadoras estrangeiras, o setor desperta cada vez mais o interesse dos países-membros.

Possivelmente, daqui a mais 20 anos, os governos do bloco econômico consigam entender e alcançar as fórmulas para o sucesso da integração, usando não só os Acordos de Complementação Econômica como ferramenta tarifária, mas também consolidar o objetivo **comum** e não individual, que todos já conhecem, porém ainda não alcançado, de tornar o MERCOSUL o verdadeiro Mercado Comum que o Cone Sul busca há anos.

## Anexo I

**Tabela 2 – Mercadorias do setor automotivo amparadas pelo ACE nº 18**

- [8701](#) - Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida N. 87.09).
- [8702](#) - Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor.
- [8703](#) - Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida N. 87.02), incluidos los del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras.
- [8704](#) - Vehículos automóviles para transporte de mercancías.
- [8705](#) - Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos).
- [8706](#) - Chasis de vehículos automóviles de las partidas Ns. 87.01 a 87.05, equipados con su motor.
- [8707](#) - Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas Ns. 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.
- [8708](#) - Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas Ns. 87.01 a 87.05.
- [8709](#) - Carretillas automóvil sin dispositivo de elevación del tipo de las utilizadas en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos, para transporte de mercancías a corta distancia; carretillas tractor del tipo de las utilizadas en estaciones ferroviarias; sus partes.
- [8710](#) - Tanques y demás vehículos automóviles blindados de combate, incluso con armamento incorporado; sus partes.
- [8711](#) - Motocicletas y triciclos a motor (incluidos los también a pedales) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares.
- [8712](#) - Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor.
- [8713](#) - Sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos, incluso con motor u otro mecanismo de propulsión.
- [8714](#) - Partes y accesorios de vehículos de las partidas Ns. 87.11 a 87.13.
- [8715](#) - Coches, sillas y vehículos similares para transporte de niños, y sus partes.
- [8716](#) - Remolques y semirremolques para cualquier vehículo; los demás vehículos no automóviles; sus partes.

Fonte: ALADI, 2011.

## Bibliografia

ALMEIDA, Paulo Roberto de. MERCOSUL: Fundamentos e Perspectivas – 2. Ed. – São Paulo: LTr, 1998.

BARBOSA, Rubens Antônio. Liberalização do comércio, integração regional e Mercado Comum do Sul: O papel do Brasil, 1993 < <http://www.rep.org.br/pdf/49-5.pdf> > Acesso em diversas vezes entre Junho e Agosto de 2011.

CANO E SILVA, Wilson e Ana Lúcia. Política Industrial do Governo Lula. < <http://www.eco.unicamp.br/docdownload/publicacoes/textosdiscussao/texto181.pdf> > Acesso em várias vezes de outubro e novembro de 2011.

CERVO E BUENO, Amado Luiz e Clodoaldo. História da Política Exterior do Brasil. 3 ed. Editora: Universidade de Brasília. Brasília: 2002.

Disponível < [http://ec.europa.eu/euro/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/euro/index_en.html) > Acesso em 23/10/11.

Disponível < <http://www.imf.org/external/about/ourwork.htm> > Acesso em 26/10/2011.

Disponível < <http://www.funcex.com.br/material/rbce/87-SPR.pdf> > Acesso em 13/08/2011.

Disponível < <http://alicewebmercosul.desenvolvimento.gov.br> > Acesso em várias vezes de novembro de 2011.

Disponível < <http://legis.senado.gov.br/mate-pdf/13454.pdf> > Acesso em 07/11/2011.

Disponível < <http://nt5000.aladi.org/siiespanol/> > Acesso em várias vezes entre junho e dezembro de 2011.

Disponível < <http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=750&refr=733> > Acesso várias vezes em outubro, novembro e dezembro de 2011.

Disponível < [http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl\\_1220297958.xls](http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1220297958.xls) > Acesso em 27/08/2011.

Disponível

<<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=464&refr=405>>

Acesso em 02/11/2011.

Disponível

<<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=464&refr=405>>

Acesso em 02/11/2011.

Disponível

<<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1090&refr=605>>

Acesso em 07/11/2011.

Disponível

<<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1090&refr=605>>

Acesso em 07/11/2011.

Disponível <<http://www.mercosul.gov.br/tratados-e-protocolos/tratado-de-assuncao-1>>

Acesso em 20/11/2011.

Disponível <<http://www.mercosur.int/>> Acesso em várias vezes de outubro de 2011.

Disponível <<http://www1.folha.uol.com.br/mundo/938379-crise-na-grecia-mostra-falhas-do-euro-diz-analista.shtml>> Acesso 05/10/2011.

Disponível em <<http://economia.uol.com.br/ultimas-noticias/infomoney/2011/11/23/aumento-de-ipi-para-veiculos-deve-gerar-investimentos-no-brasil-afirma-mantega.jhtm>> Acesso em 11/12/2011.

Disponível em <[http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitec.nsf/VSTITIOWEBp/quienes\\_somosp](http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitec.nsf/VSTITIOWEBp/quienes_somosp)> Acesso em várias vezes entre junho e dezembro de 2011.

Disponível em <<http://www.cartacapital.com.br/economia/brasil-estabelece-barreiras-para-importacao-de-veiculos-e-pecas-da-argentina/>> Acesso em 11/12/2011.

Disponível em <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=404&refr=404>> Acesso em várias vezes entre junho e dezembro de 2011.

Disponível em <[http://www.secom.gov.br/sobre-a-secom/nucleo-de-comunicacao-publica/copy\\_of\\_em-questao-1/edicoes-anteriores/marco-2011/boletim-1250-26.03/bloco-aumenta-dez-vezes-o-volume-de-comercio-entre-socios/?searchterm=bloco aumenta dez vezes](http://www.secom.gov.br/sobre-a-secom/nucleo-de-comunicacao-publica/copy_of_em-questao-1/edicoes-anteriores/marco-2011/boletim-1250-26.03/bloco-aumenta-dez-vezes-o-volume-de-comercio-entre-socios/?searchterm=bloco aumenta dez vezes)> Acesso em 02/11/11.

Disponível em:  
<<http://economia.estadao.com.br/noticias/economia+internacional,entenda-a-crise-na-grecia-e-suas-implicacoes,71997,0.htm>> Acesso em 05/10/2011.

Disponível em:  
<<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTABOUTUS/EXTIBRD/0,,menu PK:3046081~pagePK:64168427~piPK:64168435~theSitePK:3046012,00.html>>  
Acesso em 26/10/2011.

Disponível em:  
<[http://www.bbc.co.uk/portuguese/reporterbbc/story/2006/10/061030\\_lula\\_diplomacia dg.shtml](http://www.bbc.co.uk/portuguese/reporterbbc/story/2006/10/061030_lula_diplomacia dg.shtml)> Acesso em 30/08/2011.

Disponível em:  
<[http://www.fd.uc.pt/CI/CEE/OI/ALADI/Tratado\\_de\\_montevideu\\_1980\\_ALADI.htm](http://www.fd.uc.pt/CI/CEE/OI/ALADI/Tratado_de_montevideu_1980_ALADI.htm)>  
Acesso em 05/06/2011

Disponível em:  
<<http://www.iconebrasil.org.br/pt/?actA=16&areaID=14&secaoID=29&letraVC=B>>  
Acesso em 02/11/2011.

Disponível em:  
<<http://www.mdic.gov.br//sio/interna/interna.php?area=2&menu=704>> Acesso em 05/06/2011 e 27/08/2011.

Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sio/interna/interna.php?area=5&menu=229>>  
Acesso em 23/10/11.

Disponível em:  
<<http://www.mdic.gov.br/sio/interna/interna.php?area=2&menu=712&refr=327>>  
Acesso em 27/08/2011.

Disponível em: <<http://www.meionorte.com/josefortes/fabricantes-brasileiras-de-autopecas-sao-afetadas-pelo-cambio-160946.html>> Acesso em 15/04/2011.

Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/principais-tema-da-agenda-do-mercosul/acordos-do-mercosul-no-ambito-da-aladi-1/>> Acesso em 05/06/2011.

Disponível em: <<http://www.panoramabrasil.com.br/camara-concede-incentivo-fiscal-ao-setor-automotivo-id61938.html>> Acesso em 18/04/2011.

Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Aduana/ProdutosNCM/2011/ImportProdSensiveis.htm>> Acesso em 27/08/2011.

Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/acordosinternacionais/AcordosComplecconomica/Default.htm>> Acesso em diversas vezes entre junho e outubro de 2011.

GONÇALVES, José Botafogo, CELSO, Lafer. Grupo de Reflexão Prospectiva sobre o MERCOSUL, Organizadores: Clodoaldo Hugueneu Filho e Carlos Henrique Cardim – Brasília: FUNAG/ IPRI/SGIE/BID, 2002.

GUIMARÃES, Samuel Pinheiro (ORG.). ALCA e MERCOSUL: Riscos e oportunidades para o Brasil. Brasília: Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais e Fundação Alexandre Gusmão, 1999.

HERZ, Mônica e HOFFMANN, Andrea. Organizações Internacionais: história e práticas – Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

IZAM, Miguel. Normas de origen procedimientos para su administración em América Latina < <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/2/12562/1c11907e.pdf>> Acesso em várias vezes de outubro de 2011.

KRUGMAN, Paul R. e OBSTEFELD, Maurice. Economia Internacional – Teoria e Política. Ed. Makron Books. São Paulo: 2001.

KUME E PIANI, Honorio e Guida. MERCOSUL: o dilema entre união aduaneira e área de livre-comércio, 2005. < <http://www.scielo.br/pdf/rep/v25n4/28289.pdf> > Acesso em diversas vezes entre Junho e Agosto de 2011.

LAVAGNA, Roberto. A História do MERCOSUL. <<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/21532-21533-1-PB.htm>>

Acesso em junho de 2011.

LEMKE E SILVA, Introdução à Macroeconomia. < [www.cesnors.ufsm.br](http://www.cesnors.ufsm.br)> Acesso em várias vezes de novembro e dezembro de 2011.

LEO, Sergio. < <http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/selecao-diaria-de-noticias/midias-nacionais/brasil/valor-economico/2011/05/12/discretamente-brasil-comeca-a-retaliar-a-argentina>> Acesso em junho de 2011.

LOPES, Ademil. A desconstrução da indústria automobilística brasileira constituída no Governo JK pela política setorial do Governo FHC. < [http://www.uniara.com.br/revistauniara/pdf/17/rev17completa\\_15.pdf](http://www.uniara.com.br/revistauniara/pdf/17/rev17completa_15.pdf)> Acesso em várias vezes de novembro de 2011.

M. SANTOS, Angela M. Medeiros e GONÇALVES, João Renildo Jornada. Evolução do Comércio Exterior do Complexo Automotivo, 2001. < [http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/bnset/set1307.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/bnset/set1307.pdf) > Acesso em diversas vezes entre Junho e Agosto de 2011.

MAIA, Jayme de Mariz. Economia Internacional e Comércio Exterior - 12. Ed – São Paulo: Atlas, 2008.

MANKIW, N. Gregory. Introdução à economia: Princípios de Micro e Macroeconomia. Ed. Cengage Learning. Rio de Janeiro: 2009.

MINISTÉRIO DE DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. 20 Anos da SECEX e 200 Anos de Comércio Exterior: a história da SECEX e o comércio exterior brasileiro após a abertura dos portos. Brasília: MDIC, 2010.

NEGRI, BAHIA, TURCHI, NEGRI, Fernando, Luiz, Lenita e João. Determinantes da Acumulação de Conhecimento para Inovação Tecnológica nos Setores Industriais no Brasil – Setor Automotivo

<[http://www.funcex.org.br/material/REDEMERCOSUL\\_BIBLIOGRAFIA/biblioteca/ESTUDOS\\_BRASIL/BRA\\_140.pdf](http://www.funcex.org.br/material/REDEMERCOSUL_BIBLIOGRAFIA/biblioteca/ESTUDOS_BRASIL/BRA_140.pdf)> Acesso em várias vezes de outubro e novembro de 2011.



PINHEIRO e MOTTA, Ivan e Paulo. O Regime Automotivo Brasileiro (RAB) como instrumento de modernização tecnológica do Paque Industrial Nacional – uma análise crítica <[http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2001\\_TR81\\_0042.pdf](http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2001_TR81_0042.pdf)> Acesso em várias vezes de novembro de 2011.

PRADO, Luiz Carlos. Mercosul como opção estratégica de integração: notas sobre a teoria a integração e estratégias de desenvolvimento, 1997 <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/view/1891/2265>> Acesso em: diversas vezes entre Junho e Agosto de 2011.

REBOLLEDO. Comercio Exterior en Cifras (CEC) – Boletín Electrónico N° 11, abril 2010 <<http://www.aladi.org/nsfweb/Boletinaladi11.pdf>> Acesso em 02/11/2011.

Revista de Economia e Relações Internacionais/ Faculdade de Economia da Fundação Armando Alvares Penteado. Vol 5, n. 8 (2006) - São Paulo: FEC – FAAP, 2005.

SABBATINI, Rodrigo. Multilateralismo, regionalismo e o Mercosul. 2001. Dissertação (Mestrado)  
<<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewFile/1285/1651>> Acesso em diversas vezes de agosto e setembro de 2011.

SARTI, F. Estudo da competitividade de cadeias integradas no Brasil: impactos das zonas de livre comércio: cadeia automobilística, 2002. <[http://www.angelfire.com/pro2/cadsup/ESTUDO\\_COMPETITIVIDADE.pdf](http://www.angelfire.com/pro2/cadsup/ESTUDO_COMPETITIVIDADE.pdf)> Acesso em diversas vezes entre Junho e Agosto de 2011.

SERRANO LIMA, Andréa Marques. Integração Econômica entre Brasil e Argentina e suas conseqüências para o setor automobilístico, 2004. <<http://www.maringamanagement.com.br/novo/index.php/ojs/article/viewFile/8/6>>. Acesso em diversas vezes entre Junho e Setembro de 2011.

SIMÕES, Antônio José Ferreira. Integração: Sonho e Realidade na América do Sul. Brasília: FUNAG, 2011

TIGRE, LAPLANE, LUGONES, PORTA e SARTI, Paulo, Mariano, Gustavo, Fernando e Fernando. Impacto do MERCOSUL na dinâmica do setor automotivo. <[http://www.iadb.org/intal/aplicaciones/uploads/publicaciones/p\\_INTAL\\_IE\\_1999\\_sector\\_automotor.pdf](http://www.iadb.org/intal/aplicaciones/uploads/publicaciones/p_INTAL_IE_1999_sector_automotor.pdf)> Acesso em diversas vezes entre junho e dezembro de 2011.

ZAULI, Eduardo. Políticas Públicas e Target Setorial – Efeitos da Nova Política Industrial sobre o Setor Automobilístico Brasileiro. < <http://www.rep.org.br/pdf/79-5.pdf>> Acesso em várias vezes de outubro, novembro e dezembro de 2011.