



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
Instituto de Economia

Erich Gasser

Acordo Automotivo Brasil-México: Origens e Desdobramentos

Campinas
2012

Erich Gasser

Acordo Automotivo Brasil-México: Origens e Desdobramentos

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Graduação do Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas para obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas, sob orientação do Prof. Dr. Pedro Paulo Zahluth Bastos

Campinas

2012

Campinas

2012

GASSER, Erich. **Acordo Automotivo Brasil-México: Origens e Desdobramentos**. 2012. 75 páginas. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar as condições que originaram o Acordo de Complementação Econômica nº 55, que garantiria a condição de Livre Comércio para bens do setor automotivo entre o Brasil e o México, bem como seu desenrolar ao longo dos dez anos de vigência, explicitando-se de que forma as mudanças na conjuntura econômica internacional e amaneira como as variáveis macroeconômicas foram conduzidas no Brasil neste período influenciaram o desempenho do comércio bilateral. Analisaram-se também os novos termos do Acordo, em vigência a partir de março de 2012, em que são mostradas as atuais estratégias do Governo para tentar dinamizar a indústria nacional e aumentar sua competitividade internacional.

Palavras-chaves: indústria automotiva, automóveis, México, Acordo de Complementação Econômica, ACE-55, saldo comercial, política macroeconômica

AGRADECIMENTOS

Aos meus familiares, pelo amor incondicional, dedicação e apoio, não só no suporte aos estudos, mas em todos os momentos da minha vida, a quem devo tudo o que sou hoje. Sem eles o presente trabalho não seria possível.

À minha namorada Daniele. Agradeço por ser minha amiga e estar sempre ao meu lado desde quando nos conhecemos. Pela paciência, compreensão e por aceitar todos os meus defeitos.

Aos grandes amigos que fiz durante os cinco anos que passei no Instituto de Economia da UNICAMP, onde tive a felicidade de fazer parte de uma turma muito unida, tanto nos estudos como em momentos de lazer. Aos amigos que fiz na Bosch, que me apoiaram e deram idéias relevantes ao projeto e aos demais amigos que fiz ao longo da vida.

Ao meu orientador de Monografia, professor doutor Pedro Paulo Zahluth Bastos, que se dedicou em me apoiar, e com quem pude aprender muito durante o ano de realização deste projeto.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	1
1. CAPÍTULO 1 OPORTUNIDADES PARA UM ACORDO BILATERAL.....	2
1.1 O Acordo de Complementação Econômica nº 55.....	2
1.2 A evolução dos PIBs brasileiro e mexicano de 1992 a 2002.....	6
1.3 Análise comparativa entre os PIBs do Brasil e México.....	10
2. CAPÍTULO 2 EVOLUÇÃO DO SETOR AUTOMOTIVO PRÉ-ACORDO.....	13
2.1 A indústria automotiva mexicana.....	14
2.2 A indústria automotiva brasileira.....	20
2.3 A conjuntura recente que levou ao ACE-55.....	24
3. CAPÍTULO 3 O COMÉRCIO ENTRE BRASIL E MEXICO DURANTE O ACE-55.....	28
3.1 Visão geral do ACE-55 e suas consequências para o comércio automotivo.....	28
3.2 A evolução do comércio de veículos de passageiros.....	33
3.3 Relações entre o comércio automotivo bilateral e a política econômica brasileira.....	38
4. CAPÍTULO 4 A REVISÃO DO ACE-55.....	56
4.1 A revisão do ACE-55.....	56
4.2 A evolução recente do comércio automotivo.....	59
CONCLUSÕES.....	65
REFERÊNCIAS.....	69

INTRODUÇÃO

Em 2012 o Brasil ultrapassou a Alemanha e conquistou a posição de quarto maior mercado de automóveis do mundo. Com grande participação do mercado interno, sua produção tornou-se focada especialmente em automóveis 1.0, de acordo com o perfil de demanda brasileira. O México, por outro lado, especializou-se como plataforma de montagem de automóveis, graças ao desenvolvimento das indústrias maquiladoras, cujo destino da produção é em grande parte o mercado norte-americano.

Dadas as particularidades dos dois países, e sua expressiva participação no mercado mundial de automóveis, foi assinado, em 2002, o Acordo de Complementação Econômica nº 55 (ACE-55), que estipulou quotas de importação mútuas para bens do setor automotivo entre os dois países membros, até que se chegasse gradativamente ao Livre Comércio. O capítulo 1 desta monografia aprofunda a análise das condições que levaram os dois países a firmar tal Acordo, com base no PIB e em condições básicas para o sucesso de uma integração regional.

O capítulo 2 traça um panorama histórico recente, abordando as origens da indústria automotiva dos dois países e seu desenvolvimento até o período anterior à assinatura do ACE-55, explicitando as particularidades da produção e da demanda que justificassem a complementaridade econômica proposta pelo Acordo, além da conjuntura econômica mundial que forçou o redirecionamento dos fluxos de comércio e a aproximação dos mercados do Brasil e do México.

O capítulo 3 parte para a análise da influência que o Acordo passou a exercer no comércio do setor automotivo entre os membros. Além disso, traz a análise do saldo comercial deste setor entre os dois países, mostrando a influência de fatores conjunturais, e de política econômica brasileira, ou seja, de que forma as variáveis macroeconômicas e a maneira como o Brasil as gerencia influencia o desempenho da indústria nacional e o resultado do comércio internacional com o México.

Por fim, o capítulo 4 finaliza o presente trabalho, trazendo os motivos que levaram o Brasil a pedir a revisão do ACE-55 no começo de 2012, e uma análise das consequências deste novo Acordo nas relações comerciais do setor automotivo entre os membros até setembro de 2012. Relaciona também brevemente o novo Acordo com as estratégias recentes adotadas pelo Governo para fomentar o desenvolvimento e aumento de competitividade da indústria nacional e as conclusões finais do trabalho.

1. CAPÍTULO 1 OPORTUNIDADES PARA UM ACORDO BILATERAL

O primeiro capítulo do presente trabalho tem como objetivo fazer a introdução do Acordo de Complementação Econômica nº 55, como os termos que passarão a regular o comércio do setor automotivo entre Brasil e México, a duração destas condições e os itens que serão influenciados por ele. Além disso, serão estudados os principais fatores que ajudam a proporcionar o sucesso de uma integração econômica entre dois países e, baseando-se na análise dos empecilhos à integração do Brasil com as demais economias sul-americanas, verificar de que forma a evolução do PIB brasileiro e mexicano nos anos anteriores à assinatura do Acordo, bem como as semelhanças de suas estruturas produtivas (especialmente no setor automotivo) permitiriam a superação das limitações à integração e que justificassem a criação de um Acordo bilateral desta espécie.

1.1 O Acordo de Complementação Econômica nº 55

No dia 26 de setembro de 2002 foi assinado, em Montevideu, o Acordo de Complementação Econômica nº 55 (ACE-55), entre os países do MERCOSUL, isto é, Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai e o México. Visando alcançar os objetivos de fortalecimento do processo de integração da América Latina, propostos pelo Tratado de Montevideu de 1980, que deu origem à Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), bem como possibilitar o desenvolvimento do comércio e a complementação econômica entre as partes, a assinatura do acordo visa alicerçar o estabelecimento do livre comércio no setor automotivo e promover a integração e complementação produtiva da indústria automobilística de seus membros.

Com a entrada em vigor do ACE-55, automóveis, veículos comerciais leves, caminhões, ônibus, carroçarias, reboques e semirreboques, tratores agrícolas, ceifeiras, maquinaria agrícola autopropulsada e autopeças, incluindo o mercado de reposição, estavam incluídos na lista de bens do setor automotivo que seriam afetados pelo livre comércio proposto pelo acordo. Ainda segundo as disposições do Acordo, as novas regras do comércio só são válidas para bens novos, podendo os membros manter restrições à importação de bens usados.

O atingimento do livre comércio destes bens seria feito de forma gradual, ao longo dos anos. O apêndice II do Decreto nº 4.458, de 5 de novembro de 2002, referindo-se ao comércio no setor automotivo entre Brasil e o México, explicita de que maneira chegar-se-ia a este objetivo: ambas as partes promoveriam uma redução de impostos de importação para 1,1%, no primeiro ano de vigência do acordo, para automóveis, para uma de 119.000

automóveis e 21.000 veículos de peso em carga máxima não superior a 8 845 kg. No segundo ano o imposto seria reduzido a 0%, havendo um aumento das quotas até que finalmente se atingisse o livre comércio no quinto ano de vigência do Acordo. Para tratores e outras máquinas agrícolas, os impostos de importação seriam gradualmente reduzidos a cada ano de vigência do acordo, até que o livre comércio fosse atingido também no quinto ano de vigência do mesmo.

Pelas disposições tratadas no ACE-55, entende-se que este acordo tem por objetivo promover a integração dos mercados do setor automotivo brasileiro e mexicano, fazendo com que a ausência de barreiras tarifárias para o intercâmbio comercial permita um maior crescimento e desenvolvimento da indústria automobilística de ambas as partes, na medida em que terão capacidade de atingir um mercado consumidor mais amplo, sem que tenham sua competitividade limitada por impostos de importação. Os benefícios deste tipo de acordo bilateral para a indústria foram bem traduzidos por Carneiro:

“(...) os acordos de integração permitem uma maior diversificação das economias de nações de uma região qualquer, conduzindo, de um lado, a obtenção de economias de escala e ganhos tecnológicos e, de outro, a possibilidade de implantar segmentos produtivos de maior crescimento de demanda e dinamismo tecnológico.” (Carneiro, 2008, p. 43)

A indústria automotiva beneficia-se, portanto, do comércio intra-industrial proporcionado pelo movimento de integração de mercados, especialmente no sentido de que este setor é fortemente caracterizado pela produção de escala e inovações tecnológicas.

No entanto, para que se obtenha o melhor aproveitamento deste aumento do comércio intra-industrial entre Brasil e México possibilitado por um acordo deste tipo, e para que ele seja bem sucedido e promova integração e desenvolvimento econômico para ambas as partes de forma homogênea e eficiente, alguns fatores condicionantes devem ser levados em conta, conforme explicitado por Carneiro:

“Da perspectiva da estrutura produtiva e do comércio, a maior dificuldade para o avanço do processo econômico de integração estaria na posição particular do Brasil, ou seja, nas características da sua economia e na forma pela qual se articula com os demais. A região é mercada por fortes assimetrias econômicas em razão do peso muito elevado da economia brasileira no produto, mais de 50% do total, e que é maior ainda na indústria de transformação, 61% do total, de acordo com dados de 2005. Tanto o PIB quanto a indústria brasileiros representam um múltiplo, em escala variada, daqueles dos vizinhos sul-americano.” (Carneiro, 2009, p.236)

Pelo trecho acima citado, pode-se concluir que, mesmo com a formação do bloco econômico do MERCOSUL, que proporciona abertura de mercados entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, a integração econômica brasileira com seus demais membros passa por alguns obstáculos. O primeiro deles refere-se à dimensão de nosso Produto Interno Bruto: Carneiro (2009) destaca que, para dados referentes ao ano de 2005, o PIB brasileiro representava mais de 50% de participação no PIB sul-americano, conforme ilustrado pela Tabela 1.

Tabela 1 - PIB em 2005 - América do Sul e México		
Países	2005	Participação
Brasil	882.044,0	54,0%
Argentina	183.195,9	11,2%
Uruguai	17.362,9	1,1%
Paraguai	7.473,2	0,5%
Bolívia	9.549,1	0,6%
Chile	124.404,0	7,6%
Colômbia	146.566,5	9,0%
Equador	36.942,4	2,3%
Peru	79.388,9	4,9%
Venezuela	145.513,5	8,9%
Total	1.632.440,4	100,0%

Fonte: CEPALSTAT, elaboração própria.

Se levarem-se em conta apenas os membros do Mercado Comum do Sul, esta participação se torna ainda maior, representando cerca de 80% do PIB do MERCOSUL. Esta grande assimetria existente entre o Brasil e os demais países da América do Sul prejudica o intercâmbio comercial e integração econômica entre as Nações, na medida em que o primeiro, apesar de possuir uma economia diversificada e elevada capacidade de produção em grande escala, encontra a limitação de demanda dos demais mercados sul-americanos, ao passo que estes, ao contrário, não possuem a diversificação e capacidade produtiva para atender às necessidades do mercado brasileiro.

Adicionando-se o PIB mexicano à comparação das participações das diversas economias sul-americanas no total deste continente, pode-se fazer uma análise preliminar

sobre a superação do primeiro obstáculo à integração econômica, e à eficácia do ACE-55. A Tabela 2 mostra estes resultados:

Tabela 2 - PIB em 2005 - América do Sul e México		
Países	2005	Participação
México	846.094,1	34,1%
Brasil	882.044,0	35,6%
Argentina	183.195,9	7,4%
Uruguai	17.362,9	0,7%
Paraguai	7.473,2	0,3%
Bolívia	9.549,1	0,4%
Chile	124.404,0	5,0%
Colômbia	146.566,5	5,9%
Equador	36.942,4	1,5%
Peru	79.388,9	3,2%
Venezuela	145.513,5	5,9%
Total	2.478.534,5	100,0%

Fonte: UNCTADSTAT, elaboração própria.

Através da Tabela 2, pode-se observar que as participações brasileira e mexicana no total do PIB da América do Sul são muito semelhantes, atingindo a marca de cerca de 35% cada um. A análise será mais aprofundada nas próximas seções do capítulo, mas *à priori*, pode-se dizer que, apesar de o livre comércio existente entre o Brasil e os demais países do MERCOSUL não ser capaz de promover os ganhos de comércio e integração econômica desejados, o mesmo não pode ser afirmado para o caso das relações com o México. Além disso, analisando-se a participação das economias brasileira e mexicana no total do PIB dos membros do MERCOSUL somado ao México, que são os países envolvidos no Acordo de Complementação Econômica nº 55 (Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e México), temos que Brasil e México correspondem por cerca de 44%, cada um, de participação no PIB total dos membros, o que claramente significa maiores possibilidades de ganhos comerciais e desenvolvimento industrial do setor automotivo entre estes dois países especificamente.

Outro aspecto limitante do sucesso da integração econômica entre países refere-se à sua estrutura produtiva. Da mesma maneira que o PIB, para que as vantagens de uma abertura comercial entre dois países sejam maximizadas, suas estruturas produtivas devem ser

semelhantes, especialmente no tocante ao acordo estudado no presente trabalho, o Acordo de Complementação Econômica nº55. Por ser um acordo de isenção tarifária e livre comércio apenas de produtos do setor automotivo, é primordial que os países envolvidos possuam esta indústria desenvolvida e equivalente, do contrário não haveria sentido firmar tal acordo, que se mostraria desvantajoso para uma das partes. Ainda baseando-se em dados de 2005, Carneiro (2009) mostra que o peso da indústria de transformação brasileira no PIB é muito superior à média dos demais países sul-americanos, sendo que somente Argentina e Uruguai possuem condições semelhantes. Baseado nestes dois fatos limitantes da integração econômica brasileira, Carneiro conclui:

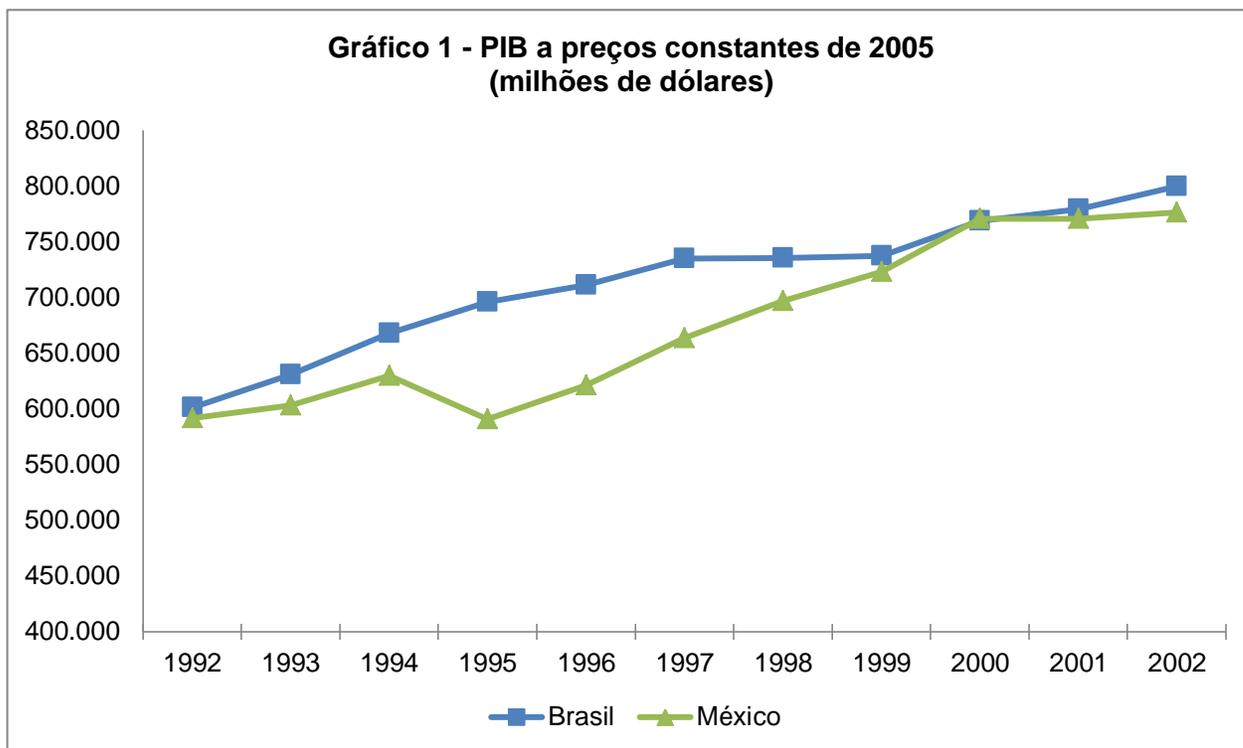
“Por esses números, pode-se inferir que a integração produtiva da América do Sul encontra obstáculos em duas dimensões: na perspectiva intersetorial, na elevada diversificação da economia brasileira e no âmbito intra-setorial, nas insuficiências de escala nas várias indústrias fora do Brasil e na baixa semelhança entre essas estruturas produtivas” (Carneiro, 2009, p.238)

Analisados os empecilhos à integração do Brasil com as economias sul-americanas, a próxima seção trará dados referentes ao Produto Interno Bruto especificamente do México e do Brasil no período dos dez anos que antecederam a entrada em vigor do ACE-55, isto é, será analisada a evolução dos PIBs destes dos países de 1992 a 2002.

1.2 A evolução dos PIBs brasileiro e mexicano de 1992 a 2002

Após explicitação dos termos do ACE-55 e dos membros envolvidos no acordo, e das dificuldades que o Brasil encontra para aprofundar o processo de integração econômica com os demais países da América Latina devido à sua elevada diversidade industrial e da grande dimensão de sua economia relativamente aos seus vizinhos latinos, gerando, nestes, insuficiências de escala que limitam o potencial do intercâmbio comercial, será feita agora uma análise comparativa entre o PIB do Brasil e do México, com base em dados retirados da CEPALSTAT do período de 1992 a 2002, que são os dez anos que antecederam a assinatura e entrada em vigor do ACE-55. Desta maneira, pretende-se chegar a uma conclusão sobre a hipótese da existência de alguma barreira representada pela insuficiência de escala causada por discrepâncias entre o tamanho do PIB de algum dos membros, que seja responsável pela limitação da capacidade de comércio e, conseqüentemente, pela perda de eficácia do livre

comércio gerado pelo acordo. Os valores do PIB, a preços constantes de 2005, estão ilustrados no Gráfico 1 abaixo:



Fonte: CEPALSTAT, elaboração própria.

O período analisado compreende a fase seguinte à recessão da década perdida, marcada por uma forte desaceleração do crescimento e transferência de recursos reais para o exterior. Já a década de 1990 teve sua recuperação pautada num regime de crescimento fundado nos mercados desregulados, tendo como consequência um regime de baixo crescimento. Os programas de estabilização característicos do período, na medida em que promoviam uma drástica redução inflacionária, faziam com que o comportamento do consumo estivesse condicionado a variações descontínuas na renda (Carneiro, 2008b).

Com a nomeação de Fernando Henrique Cardoso para o cargo de Ministro da Fazenda, teve início o planejamento de um programa econômico que resultou no Plano Real, que, implementado em 1994, tinha como finalidade a estabilização e combate à inflação. Além disso, sob o contexto internacional da globalização financeira, o país adotou reformas neoliberais, que incluíam a abertura comercial, justificada pelo discurso do aumento da eficiência da indústria nacional pela exposição à concorrência externa, e financeira, fazendo com que a entrada de capitais permitisse a estabilidade cambial. Foram também fortemente

estimulados os movimentos de privatizações e investimentos externos, a fim de promover a retomada do crescimento pela remoção de gargalos industriais e de infraestrutura. Com o enfraquecimento do Estado, abrindo espaço para a radicalidade dos experimentos liberais, a explicação das particularidades que levaram ao baixo dinamismo da economia brasileira durante a década de 90 foi bem sintetizada por Carneiro:

“É possível caracterizar a política econômica vigente na região, desde o início dos anos 1990, a partir de três grandes vetores: a política de abertura comercial, compreendendo além dessa última a desregulação do IDE e privatizações cuja justificativa era a ampliação da concorrência e conseqüente aumento da produtividade; a política de abertura financeira, cujo objetivo, no que tange aos fluxos de capitais era ampliar o acesso à poupança externa, e no âmbito das instituições, alargar presença de bancos estrangeiros e, por meio desta, acirrar a concorrência, reduzir os custos de financiamento e ampliar seus prazos. No plano macroeconômico a estabilidade monetária, entendida como estabilidade de preços, era o principal compromisso da política. Por fim, no âmbito social a preocupação central era suprimir a pobreza por meio de políticas focalizadas, em substituição ao objetivo da redução das desigualdades por meio de políticas universais.” (Carneiro, 2008b, p.19)

De maneira geral, realmente pode-se observar que o PIB brasileiro demonstrou um baixo, porém constante crescimento ao longo do período analisado, mostrando que as reformas neoliberais e políticas de estabilização surtiram efeito no sentido de superação da desaceleração da economia durante a década de 80 e retomada do crescimento.

A estagnação do crescimento do PIB brasileiro observada entre os anos de 1997 a 1999 é explicada por uma crise vivenciada pelo Brasil no período. Além disso, a crise da Rússia de 1998 gerou um fechamento do mercado de crédito, criando problemas para o fechamento das contas brasileiras, e trazendo como consequência uma crise de confiança e fuga de capitais. Desta forma, o país viu-se obrigado a desvalorizar o Real e aumentar a taxa de juros, como forma de evitar uma pressão inflacionária, o que trouxe como consequência redução dos investimentos e do crescimento econômico.

Assim como o Brasil e as demais economias latino-americanas, o México também vivenciou um período de retração e crise econômica durante a década de 80, que culminou com a moratória mexicana em 1982. Dada a crise dos preços do petróleo de 1979, o governo norte-americano, a fim de conter o processo de aumento inflacionário que se seguiria a esta crise, adotou uma política de elevação de suas taxas de juros. A elevada dependência da economia mexicana dos mercados norte-americanos fez com que a crise mexicana se tornasse

insustentável com a retração dos mercados dos Estados Unidos, que levou à interrupção do pagamento da dívida externa mexicana, a chamada moratória mexicana, em 1982.

Já a década de 90 foi caracterizada pela recuperação econômica dos países da América Latina, com redução das taxas de inflação e a observação de taxas positivas de crescimento. O México, neste sentido, liderou o processo de estabilização e reforma estrutural, bem como desempenhou papel importante na formação de expectativas dos investidores internacionais. Desta forma, sua crescente integração econômica e financeira internacional permitiam um desenvolvimento estável do México, atraindo fluxos de capitais externos (Damill, 1996).

De fato, podemos observar um crescimento econômico mexicano similar ao brasileiro de 1992 a 1994, mostrando que o México, assim como o Brasil, conseguiu implementar políticas e programas de estabilização que conseguiram tirar sua economia da tendência de retração econômica vivenciada pelos países da América Latina durante a década de 80, como a abertura financeira. Como ainda apontado por Damill (1996), alguns dos principais fatores que levaram à recuperação do crescimento econômico do México nos primeiros anos da década de 90 foram o sucesso da redução inflacionária por um plano de estabilização baseado na fixação da taxa de câmbio nominal apreciada (mesmo tendo acarretado um grande aumento de suas importações, e queda das exportações) e a entrada de capitais externos, proveniente da abertura financeira.

Esta tendência de estabilidade e crescimento econômico, no entanto, é revertida no ano de 1995, conforme pode ser observado no Gráfico 1, em que o PIB mexicano diminui em valores absolutos, representando um decréscimo de 6,1%. A explicação para este fenômeno está na Crise Mexicana, que teve seu estopim em dezembro de 1994. Para Damill (1996), o ponto de partida que mais tarde geraria o ponto de inflexão do crescimento do PIB mexicano estava no fato de o FED ter começado a aumentar suas taxas de desconto em fevereiro de 1994, tornando os títulos norte-americanos mais atrativos e, desta forma, revertendo a tendência das reservas internacionais do México, que passaram a declinar perceptivelmente, migrando para o mercado de títulos dos EUA e causando a desvalorização do peso mexicano.

Conforme explicitado por Calvo e Mendoza (1996), a Crise mexicana de 1994 foi um exemplo de um novo tipo de crise de balanço de pagamentos na era do mercado de capitais globalizado, em que a fuga de capitais para os títulos norte-americanos por investidores globais resultou em uma abrupta desvalorização cambial, prejudicando as economias periféricas, incluindo o México. A contração do crédito que se seguiu em 1995 foi responsável pela maior recessão da história mexicana, além de deixar o sistema bancário à beira de um colapso.

A recuperação da crise e a retomada do crescimento econômico vieram através de ajuda dos EUA:

“A administração Clinton orquestrou uma assistência financeira de emergência de US\$ 50 bilhões com o Fundo Monetário Internacional, que injetou liquidez na cambaleante economia. A economia em expansão dos EUA absorveu então aumentos maciços nas exportações mexicanas. Como esperado, o déficit mexicano com os Estados Unidos rapidamente se transformou num grande superávit. (...) Embora a recessão que se seguiu à desvalorização tenha sido com certeza a mais profunda do século, a disciplina fiscal e um clima de abertura nos negócios, que deu as boas vindas ao investimento externo, ajudaram o México a transformar um declínio de 6,2% no PIB em 1995 num robusto crescimento durante os três anos seguintes.” (Kessler, 2001, p. 138)

Verifica-se, portanto, que a recuperação da economia mexicana a partir de 1995 foi pautada especialmente pelo aumento do comércio com os EUA, além da adoção de políticas neoliberais no sentido da abertura aos capitais externos, que incentivaram a maior participação do México como plataforma de montagem de produtos industrializados, especialmente no setor eletrônico e automotivo, reduzindo sua dependência da exploração de petróleo (Kessler, 2001).

1.3 Análise comparativa entre os PIBs do Brasil e México

Traçado um breve panorama a respeito do comportamento do Produto Interno Bruto dos dois países ao longo da década de 90, esta seção terá como objetivo comparar quantitativamente estes resultados, a fim de se comprovar a hipótese de que há semelhanças entre o total de bens e serviços gerados por eles, superando, desta forma, a limitação à integração econômica causada pelas insuficiências de demanda e de escala, apontadas no início do capítulo.

A primeira parte da análise partirá dos dados do PIB em termos absolutos, para que, em conjunto com a contextualização histórica da seção anterior, possam-se determinar as semelhanças entre eles, e os motivos de eventuais disparidades ao longo do período. Para alcançar tal objetivo, será utilizada como suporte a Tabela 3, que mostra os valores dos PIBs de cada país, a preços constantes de 2005, e a diferença do PIB brasileiro em relação ao mexicano, expressa em percentual:

Tabela 3 - PIB a preços constantes de 2005 (US\$ milhões)			
Ano	Brasil	México	Diferença (%)
1992	601.341,9	591.647,7	1,64
1993	630.927,9	603.187,9	4,60
1994	667.837,2	629.820,6	6,04
1995	696.019,9	590.979,6	17,77
1996	710.987,8	621.434,7	14,41
1997	734.985,8	663.518,1	10,77
1998	735.245,6	696.895,5	5,50
1999	737.113,7	723.076,8	1,94
2000	768.855,1	770.734,6	-0,24
2001	778.951,1	770.481,6	1,10
2002	799.656,4	776.429,3	2,99

Fonte: CEPALSTAT, elaboração própria.

Observando-se os dados da Tabela 3, pode-se dividir o período estudado em três momentos: os anos de 1992 a 1994, em que a diferença entre o Produto Interno Bruto dos países em questão foi, em média, menor que 5%; os anos de 1995 a 1997, em que se observa a maior discrepância entre os valores do PIB, atingindo a média de cerca de 15%; e, por fim, os anos de 1998 a 2002, em que esta disparidade foi novamente reduzida, fazendo com que a diferença entre o total de bens e serviços produzidos por Brasil e México voltasse a níveis inferiores a 5%.

O primeiro período caracteriza-se pela adoção de programas de estabilização da inflação por toda América Latina, como forma de contornar os efeitos devastadores da crise vivenciada durante toda a década de 80, e buscar a retomada do crescimento econômico. Neste sentido, conforme apontado anteriormente, o México assume papel de liderança neste processo, com políticas neoliberais alinhadas com o Consenso de Washington, atraindo investimentos e capitais internacionais. Seguindo os mesmos passos da estabilização, o Brasil adotava políticas monetárias e fiscais restritivas para buscar o controle inflacionário. Com o sucesso obtido por ambos os países em suas políticas de estabilização, observa-se a retomada do crescimento e, em números absolutos, suas economias mostram-se equivalentes durante este período, com a maior diferença entre seus PIBs sendo de cerca de 6%, em 1994.

Já no segundo período, de 1995 a 1997 tem-se uma reversão desta tendência. A Crise do México em dezembro de 1994 foi responsável por uma escalada inflacionária e brusca

retração do PIB mexicano no ano de 1995, enquanto o Brasil implementava o Plano Real que, através de políticas neoliberais como a abertura comercial e financeira e privatizações, garantiu o controle inflacionário e o crescimento econômico. Desta maneira, temos a maior disparidade entre os PIBs do período, chegando a 17%. Nos anos seguintes, a recuperação econômica proporcionada pela ajuda financeira dos EUA, aliada às aberturas comercial e financeira do México fez diminuir esta diferença, na medida em que este país apresentou maior crescimento que o Brasil, de modo que em 1997 a diferença de seus Produtos chegava a 10%.

Por fim, o terceiro período, de 1998 a 2002 mostra novamente uma redução da diferença entre os valores absolutos dos PIBs dos dois países. O Brasil apresentou um crescimento do PIB próximo de zero nos anos de 1998 e 1999, consequência da crise de desvalorização do Real, enquanto o México manteve sua trajetória de crescimento iniciada com a recuperação da crise de 1994, fazendo com que no ano de 2000 o PIB mexicano pela primeira vez superasse o brasileiro, em 0,24%.

A Tabela 4 mostra as taxas anuais de crescimento do PIB dos países, para que se possa ilustrar melhor o acima exposto:

Tabela 4 - Crescimento do PIB		
Ano	Brasil	México
1992	-	-
1993	4,92%	1,95%
1994	5,85%	4,42%
1995	4,22%	-6,17%
1996	2,15%	5,15%
1997	3,38%	6,77%
1998	0,04%	5,03%
1999	0,25%	3,76%
2000	4,31%	6,59%
2001	1,31%	-0,03%
2002	2,66%	0,77%
CAGR	2,89%	2,76%

Fonte: CEPALSTAT, elaboração própria.

Conforme já exposto, pode-se observar a retração de 6% do PIB mexicano no ano de 1995, decorrente da crise deflagrada em dezembro de 1994, e sua grande recuperação nos

anos seguintes, permanecendo uma taxa elevada de crescimento até o ano de 2000, quando então passa a haver praticamente uma estagnação do crescimento em 2001 e 2002.

Já no caso brasileiro, nota-se o crescimento do PIB até o ano de 1998, quando ocorre a crise de desvalorização cambial, com seu efeito repercutindo até o ano de 1999, havendo estagnação do crescimento econômico. Nos anos seguintes a retomada do crescimento não se deu de forma tão acelerada como no México, fazendo com que, ao final do período, seus PIB se equivalessem quantitativamente (ver Tabela 3).

Outra maneira de se comparar o crescimento das duas economias é através do método CAGR (Compounded Annual Growth Rate, ou taxa de crescimento anual composta), que mostra a taxa de crescimento anual em determinado período. Calculando-se esta taxa para o período estudado, tem-se que o Brasil cresceu 2,89%, enquanto o México apresentou uma taxa similar, de 2,76%. Isto quer dizer que, mesmo com o comportamento distinto da evolução destas economias e suas taxas de crescimento ao longo destes dez anos, em grande parte explicada por crises, que não podem ser previstas, e não por fatores estruturais, pode-se dizer que ambas possuem similaridades. Desta forma, comprova-se a hipótese inicialmente proposta, de que há semelhanças entre os PIBs do Brasil e do México, fazendo com que um acordo comercial de livre comércio entre eles não seja obstaculizado por insuficiências de demanda ou de escala.

Conclui-se, desta forma, que os obstáculos do comércio inter-setorial e intra-setorial estariam superados: o primeiro, na medida em que o elevado grau de diversificação dos parques industriais do Brasil e do México permitiriam um elevado potencial de comércio em diferentes setores da economia; o segundo, na medida em que o elevado Produto gerado por ambos (e sua equivalência, com crescimento muito semelhante ao longo do período analisado pré-Acordo) garantiria ganhos de escala dentro de um mesmo setor, sem que houvessem gargalos pelo lado da demanda. O próximo passo do estudo será focado na análise da participação da indústria automotiva dos dois países, de forma a se averiguar se este setor da indústria também está contemplado nesta conclusão.

2. CAPÍTULO 2 EVOLUÇÃO DO SETOR AUTOMOTIVO PRÉ-ACORDO

Uma vez feita a análise quanto à equivalência do lado da oferta e da demanda dos dois países membros do ACE-55, este capítulo mostrará a evolução da indústria automotiva dos dois países, apontando as semelhanças e diferenças entre elas que caracterizariam a superação do obstáculo à integração econômica representada pela diferença da participação

dos diferentes setores econômicos no total do PIB. Em outras palavras, será verificada a importância do setor automotivo para estes dois países, bem como o perfil da demanda por automóveis, para se identificar, neste sentido, o potencial do comércio bilateral.

2.1 A indústria automotiva mexicana

Desde o início da década de 1970, a economia mexicana foi pautada na exportação de petróleo e no desenvolvimento da indústria petrolífera. O foco da política econômica de investimento na exploração de petróleo permitiu o desenvolvimento de outros ramos da indústria, bem como do setor de bens de capital. Segundo Freitas (2008), houve um desequilíbrio externo durante esta década, explicado, entre outros motivos, pela valorização da moeda mexicana, desestimulando a exportação de bens manufaturados e contribuindo para o aumento de importações, em especial de bens de capital. Aliado a isto, a alta dos juros internacionais no final da década foi responsável pelo aumento da dívida externa mexicana.

Foi neste cenário que surgiram as primeiras indústrias maquiladoras no México, em 1975, quando os Estados Unidos passaram a realizar concessões tarifárias ao México e à América Central. O fato de o México viver uma crise da dívida externa durante a década de 1980 (bem como todos os demais países latino-americanos) forçou o país a adotar uma nova política econômica, passando a buscar uma maior aproximação com os EUA. Neste sentido, o papel das indústrias maquiladoras era essencialmente o de importar insumos, em especial dos mercados asiáticos, fazer a montagem de produtos manufaturados internamente, e destinar esta produção à exportação, principalmente para o mercado norte-americano. Este tipo de indústria fez parte da nova estratégia de inserção internacional do país, que deixou de depender majoritariamente da exportação de petróleo, passando a adotar um modelo de industrialização de plataforma de montagem, com destaque para o setor eletrônico e automotivo.

A economia mexicana, além de sofrer com a crise da dívida externa durante a década de 1980, passou também por um período de recessão ocasionado por um terremoto em 1985, que resultou em queda da produção, do emprego e da renda no país. Para promover a recuperação econômica, o México adotou, além da política de aproximação com o mercado norte-americano já citada anteriormente, diversos programas de estabilização inflacionária. Tais programas falharam na tentativa de controlar a escalada da inflação decorrente da crise, em que a queda dos preços do petróleo e a redução da liquidez internacional limitavam o sucesso dos planos. Por outro lado, a desvalorização cambial fez com que o déficit da balança comercial fosse rapidamente revertido.

Ao final da década iniciaram-se as negociações para a entrada do México no NAFTA, bloco econômico formado pelos Estados Unidos e Canadá, ao mesmo tempo em que o país dava os primeiros passos no sentido das privatizações. As políticas neoliberais foram uma característica marcante da década de 1990 dentre os países latino-americanos, e o México foi o pioneiro a adotar tais medidas, principalmente no âmbito das privatizações de empresas estatais, mas também no que se refere à abertura comercial e financeira. A respeito desta, observa-se que a renegociação da dívida mexicana, em especial com os EUA, permitiu a melhora das expectativas dos agentes econômicos, traduzido em retorno dos fluxos de capitais do México, na forma de Investimento Direto Externo e capitais especulativos. O resultado desta entrada de capitais foi a apreciação do peso mexicano, que levou a uma brusca queda da inflação ao final dos anos 80. Alinhada às práticas neoliberais, o país focou sua política externa em tratados de livre comércio com diversos países da América Latina, mas seu principal parceiro comercial continuava sendo os EUA, fazendo com que esta alta dependência de um só mercado tanto da importação de insumos como destino das exportações, para Leyva (2003), configurasse um cenário de alta vulnerabilidade da economia mexicana às flutuações do mercado estadunidense.

Outro aspecto interessante sobre a industrialização e inserção internacional da economia mexicana diz respeito à sua entrada no GATT (General Agreement Tariffs and Trade) em 1986, conferindo maior grau de abertura comercial através da eliminação de barreiras à importação. Buscava-se com isto o aumento da diversificação da pauta exportadora mexicana, reduzindo sua dependência da exportação de petróleo e passando a aumentar a participação de produtos manufaturados na comercialização com outros países, em especial com o mercado norte-americano. Neste sentido, temos que a combinação destes três fatores, sejam eles a busca pela diversificação de exportações pela entrada no GATT, o desenvolvimento do comércio bilateral com os EUA, e a entrada do México no NAFTA, culminaram com a explosão de crescimento da indústria maquiladora. De acordo com Freitas:

“Muitas empresas norte-americanas transferiram seus processos produtivos e instalaram-se no México, que contava com leis mais brandas para crimes ambientais e, além disso, contava com uma mão-de-obra bem mais barata que a norte-americana. As maquiladoras contribuíram enormemente para que o México diminuísse sua dependência das exportações de petróleo, já que essas empresas fizeram aumentar a produção e a importação de produtos manufaturados. Nos primeiros anos de vigência do Nafta, as maquiladoras respondiam por cerca de 40% das exportações mexicanas.” (Freitas, 2008 p.52)

A indústria maquiladora, por se especializar em processos específicos da manufatura de bens, como, por exemplo, a montagem de automóveis, produtos eletrônicos, maquinaria, entre outros, é caracterizada por seu elevado grau de aumento de produtividade, permitindo, desta maneira, a competitividade das exportações mexicanas, aliada também aos reduzidos salários pagos à mão-de-obra barata e abundante encontrada no México. Como resultado disto, observou-se a participação de cerca de 90% de produtos industrializados nas exportações mexicanas, evidenciando o sucesso da política de menor dependência da exportação de petróleo. A Tabela 5 abaixo, elaborada por Leyva (2003), ilustra com precisão a importância da indústria maquiladora como base exportadora do México, substituindo a dependência quase que exclusiva do petróleo pela exportação cada vez crescente de produtos manufaturados:

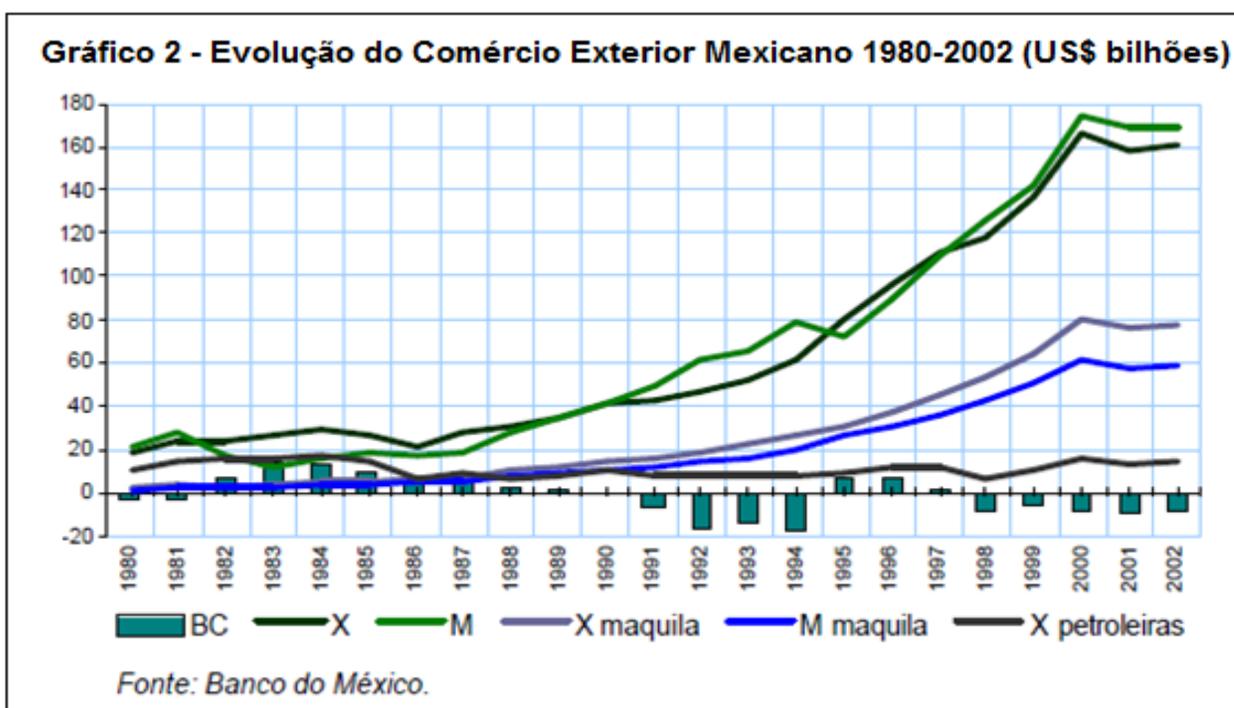
Tabela 5 - A indústria maquiladora de exportação (Setembro 2000)				
	Produção (US\$ milhões)	%	Número de trabalhadores	%
Total	51.947,3	100,0	1.271.268	100,0
Elétrica e eletrônica	26.082,7	50,2	433.289	34,1
Equipamentos de transporte	10.117,7	19,5	233.679	18,4
Máquinas têxteis	5.052,5	9,7	279.889	22,0
Produtos de madeira	2.024,5	3,9	60.078	4,7
Serviços	1.398,5	2,7	48.989	3,9
Produtos químicos	781,3	1,5	26.647	2,1
Máquinas e ferramentas	669,5	1,3	13.361	1,1
Equipamentos esportivos	296,4	0,6	15.057	1,2
Artigos de couro	261,5	0,5	883	0,7
Produtos alimentícios	327,3	0,5	9.738	0,8
Outros	5.025,4	9,7	141.728	11,1

Fonte: LEVYA, M. R. V. (2003) "Industria maquiladora de exportación. ¿Hacia donde va el empleo?"

Papeles de Población, julio/septiembre, nº 37, com base nos dados de Lucinda Vargas, "Maquiladoras 2000: still growing", em Frontier, Banco da Reserva Federal de Dallas, 2000. Adaptação própria.

Pela Tabela 5, nota-se que a indústria montadora de automóveis é uma das que possuem maior expressão na composição das exportações mexicanas, representando quase 20% do total em setembro de 2000, além de ser responsável pela geração de grande número de empregos.

No entanto, conforme ilustrado pelo Gráfico 2 abaixo, o aumento expressivo das exportações provenientes da indústria maquiladora foi também seguido por aumento de suas importações, explicitando, além do caráter montador da base exportadora mexicana, o baixo valor agregado adicionado aos bens destinados ao comércio internacional.



Fonte: Boletim NEIT – Número 2 – Novembro de 2003, Seção 2

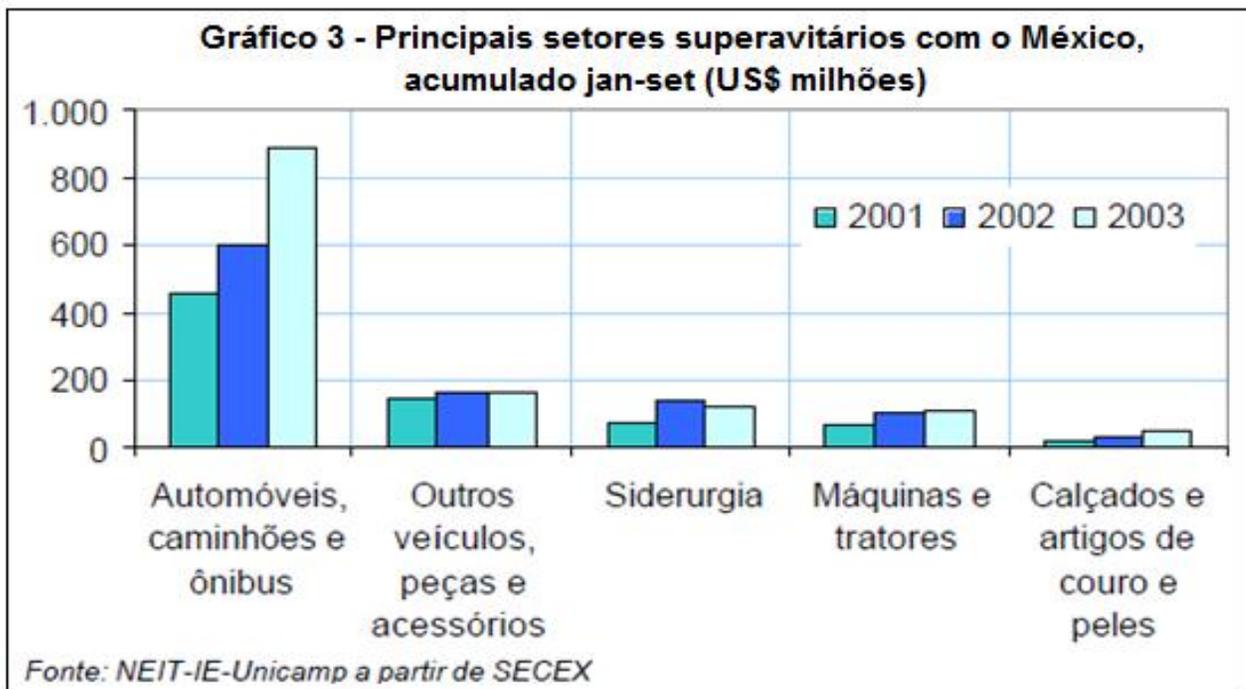
Segundo Campos e Vanegas, o México passava por uma total transformação de sua economia, causada por alguns fatores:

“A abertura comercial e financeira realizada a partir de 1987, junto com o aumento substancial dos fluxos de investimentos estrangeiros diretos orientados, sobretudo à manufatura de exportação e à maquila estimularam uma reconfiguração da geografia econômica e humana do México, com rápida e intensa aparição de núcleos industriais exportadores no norte e no centro-norte do país, os quais aumentam sua participação com atividades produtivas complexas e de relativa sofisticação tecnológica. O valor total do investimento estrangeiro direto aumentou, no fim do século, para um nível superior aos US\$ 120

bilhões. Em 1993 era de cerca de US\$ 20 bilhões.” (Campos e Vanegas, 2005, p. 65).

Como pode ser visto, grande parte destas transformações deveram-se à grande proximidade com o mercado norte-americano, para o qual eram destinados quase 90% das exportações mexicanas. No entanto, focando-se em suas relações com o Brasil, objetivo do presente trabalho, tem-se que as exportações mexicanas para o mercado brasileiro foram estáveis e próximas de 1,2% até 2003, ao passo que as exportações do Brasil para o México cresceram, configurando um cenário de déficit comercial mexicano no período de 1999 a 2003, conforme informações do Núcleo de Economia Industrial e da Tecnologia (NEIT). No entanto, o Brasil representa apenas 1,4% das importações totais mexicanas, e 0,4% de suas exportações (até o ano de 2003), fazendo com que este déficit tenha pouca importância para o total da balança comercial mexicana, que é mais influenciada pelo mercado norte-americano, como já citado anteriormente.

A partir de 2002, entretanto, com a entrada em vigor do Acordo de Complementação Econômica nº 55, este cenário mudou, fazendo com que as medidas de incentivo ao comércio bilateral entre Brasil e México aumentassem a participação recíproca de seus mercados em suas balanças comerciais. Como pode ser visto no Gráfico 3, elaborado pelo Boletim do NEIT, com base em dados do SECEX, o setor automotivo foi o principal setor superavitário nas relações comerciais Brasil-México, mostrando já um grande crescimento do comércio de automóveis, caminhões e ônibus em 2003, após o primeiro ano do Acordo.



Fonte: Boletim NEIT – Número 2 – Novembro de 2003, Seção 2. Adaptação própria.

De acordo com a agência do governo mexicano Proméxico, o México está atualmente entre os dez maiores produtores automóveis e caminhões, partes e componentes do mundo, atingindo 2 milhões de unidades produzidas no ano de 2008. Sua indústria automotiva conta com oito das dez maiores montadoras de veículos do mundo, doze empresas produtoras de veículos pesados, além de mais de mil empresas de autopeças, sendo grande parcela de origem estrangeira. A legislação mexicana, favorável à realização de acordos comerciais com outros países, faz com que seus doze tratados e acordos comerciais envolvendo 44 países – incluindo o Brasil no Acordo de Complementação Econômica nº 55 -, além da proximidade com o mercado norte-americano, sejam um atrativo para a entrada de multinacionais em seu território. Tem-se também a característica já citada anteriormente da mão-de-obra mais barata relativamente aos demais países, e do ganho em produtividade advindo de sua indústria maquiladora, que tornam o México um dos países de menor custo de operação.

O México, que tinha à disposição de seus consumidores 213 modelos de automóveis em 2000, registrou um aumento de 40%, chegando a 300 modelos em 2008, o que mostra a diversificação do padrão de consumo mexicano no setor automotivo. Além desta variedade de modelos, o mercado mexicano mostra-se promissor também quantitativamente, sendo que as vendas em 2008 chegaram a um milhão e cem unidades.

2.2 A indústria automotiva brasileira

O nascimento da indústria automobilística no Brasil deu-se na década de 1950, quando veículos eram montados baseados em kits importados, e a indústria de autopeças dedicava-se ao mercado de reposição. Neste período, o mercado nacional era modesto, e as montadoras instalavam-se no país sem visar os ganhos de produção em escala, mas sim o mercado de reposição e assistência técnica para automóveis, bem como suprir as necessidades da montagem de veículos importados. (Santos e Burity, 2002)

Foi somente durante o governo de Juscelino Kubitschek que a indústria automobilística passou a ter a atenção do Estado e ser alvo de investimentos, sendo uma peça-chave para o desenvolvimento industrial do Brasil. Neste período, a economia passava por um grande desequilíbrio fiscal e externo, além de uma retomada do ciclo expansivo da produção de café, que já via ser mercado saturado desde o Convênio de Taubaté. Como forma de buscar o rápido desenvolvimento da indústria brasileira, que surgiu através do investimento do capital cafeeiro, foi criado em 1956 o chamado Plano de Metas, que orientava a política econômica brasileira no sentido da continuidade do processo de industrialização por substituição de importações iniciado nas décadas passadas. Nas palavras de Lessa (1981), um dos motivos da adoção do Plano era que:

“Viu-se como se havia chegado a uma industrialização desordenada com claros pontos de estrangulamento. O desequilíbrio entre o parque industrial privado e o sistema de transporte e de geração de energia se efetivou defasado na expansão industrial. A tardia constatação do desequilíbrio é devida às características das atividades industriais implantadas neste período, que podiam expandir sua produção, face a uma oferta relativamente rígida da economia externa, a custos crescentes, mas que não eram limitadas, em termos absolutos, por esse estrangulamento.” (Lessa, 1981 p. 31)

O governo pretendia diversificar qualitativamente o parque industrial brasileiro, investindo pesadamente em setores pouco desenvolvidos da economia. Desta forma, as metas do Plano estavam divididas em quatro grandes grupos: o primeiro dizia respeito a investimentos públicos em geração de energia e no sistema de transportes; o segundo, no desenvolvimento da produção de bens intermediários, com foco especial à siderurgia; o terceiro, à produção de bens de capital, com o objetivo de produzir internamente os bens importados, dando continuidade à política industrial de substituição de importações; e a construção da nova sede administrativa do país, Brasília.

Focando-se nos investimentos no sistema de transportes, via-se a necessidade de modernização e melhorias como forma de superar o gargalo do escoamento da produção não só do setor primário-exportador, como também dos bens industrializados. O governo realizou inversões para a melhoria da já existente malha ferroviária, melhoria dos portos e da frota mercante e, em menor grau, de melhoria da infraestrutura do transporte aeroviário. No entanto, o grande foco dos investimentos no setor de transportes foi na construção de rodovias. Com o objetivo de se fomentar o desenvolvimento da indústria de transformação no país, por meio da indústria automobilística, adotou-se a estratégia da ampla expansão rodoviária, além do desenvolvimento da indústria siderúrgica, que serviria como fornecedora de insumos à produção de veículos e como base para o desenvolvimento de outros tipos de indústrias. Conforme ilustrado pela Tabela 6 a seguir, o plano estipulado para o desenvolvimento rodoviário foi bem sucedido, promovendo o aumento de rodovias federais e estaduais pavimentadas em cerca de 14 mil quilômetros, o que representa um aumento de 350% em relação ao cenário das rodovias encontrado no início do Plano de Metas.

Tabela 6 - Extensão rodoviária brasileira durante o Plano de Metas

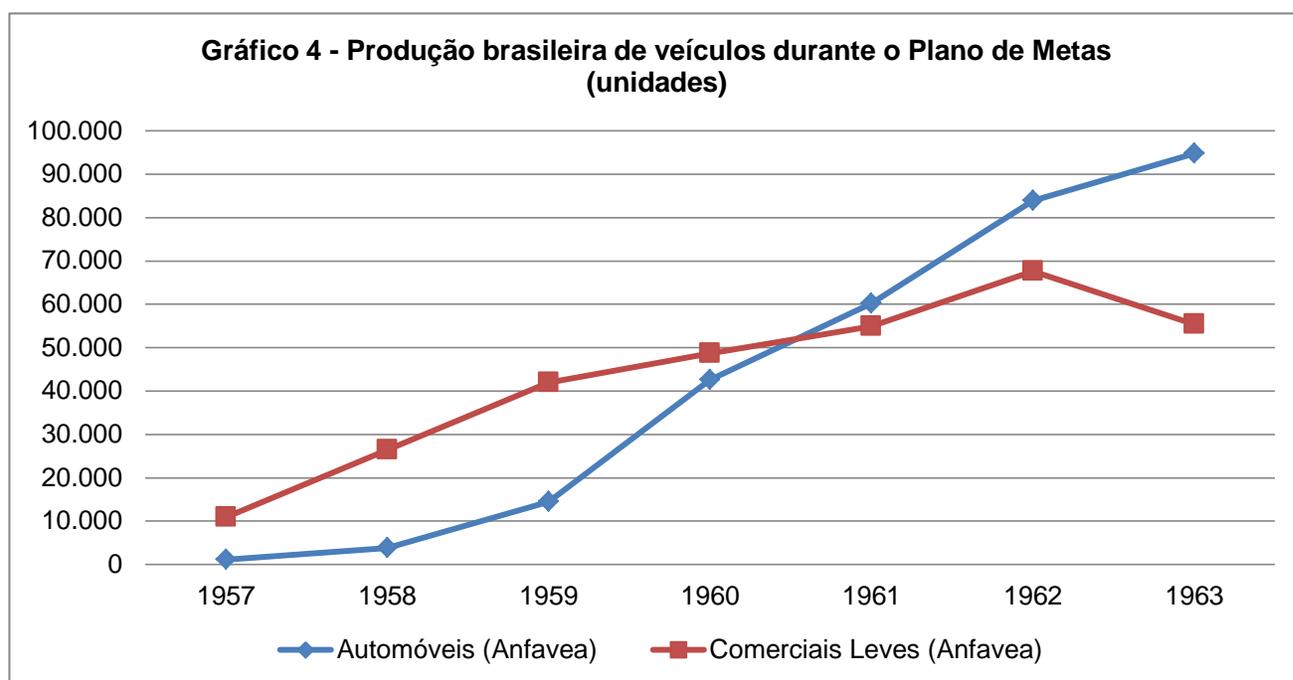
	Extensão Rodoviária (km)		Aumento (%)
	1955	1961	
Rodovias Federais	22.250	35.419	59%
Pavimentadas	2.376	9.591	304%
Não Pavimentadas	19.874	25.828	30%
Rodovias Estaduais	54.048	77.293	43%
Pavimentadas	757	4.542	500%
Não Pavimentadas	54.291	72.751	34%
Rodovias Municipais	383.416	386.838	1%
Total	459.714	499.550	9%

Fonte: XI Exposição sobre o Programa de Reaparelhamento Econômico – BNDE, adaptado pelo autor

Este expressivo aumento da malha rodoviária permitiu o aumento da demanda por automóveis no Brasil, tanto de veículos de passeio, como de veículos de carga, sendo estes últimos foco de prioridade do governo, que criou o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), para coordenar a implantação desta indústria no país. O GEIA, composto pelo BNDES

e outros órgãos federais, era responsável por definir metas de produção e incentivos cambiais e fiscais para a redução das importações e internalização da produção de veículos, que permitiria o encadeamento para trás da indústria automobilística, favorecendo o desenvolvimento de outros setores, como a indústria da borracha e a siderurgia, por exemplo. Este esforço remete a uma das metas para o setor automotivo, que previa 90% de nacionalização de caminhões e veículos utilitários em 1960, e 95% para carros de passeio, forçando o desenvolvimento da indústria nacional por meio de sua maior participação na produção nacional automotiva.

Como resultado do Plano de Metas, a implantação da indústria automobilística no Brasil foi feita com sucesso, e já durante a execução do Plano observava-se o crescente aumento da produção de veículos, conforme pode ser visto no Gráfico 4 abaixo:



Fonte: ANFAVEA, elaboração própria.

A produção total de veículos no Brasil era insignificante até o início do governo de Kubitschek, em 1956, atingindo a marca de 12 mil unidades anuais. Os investimentos realizados durante seu Plano de Metas, bem como os diversos incentivos à indústria, foram responsáveis por uma abrupta expansão da produção, em especial de automóveis, fazendo com que, ao final do quinto ano de sua implementação, a produção de automóveis superasse a marca de 60 mil unidades anuais. Desta forma, podemos destacar este período como a consolidação da indústria automobilística no Brasil, em que pela primeira vez ela foi alvo da atenção do governo, recebendo pesados investimentos e incentivos para que fosse

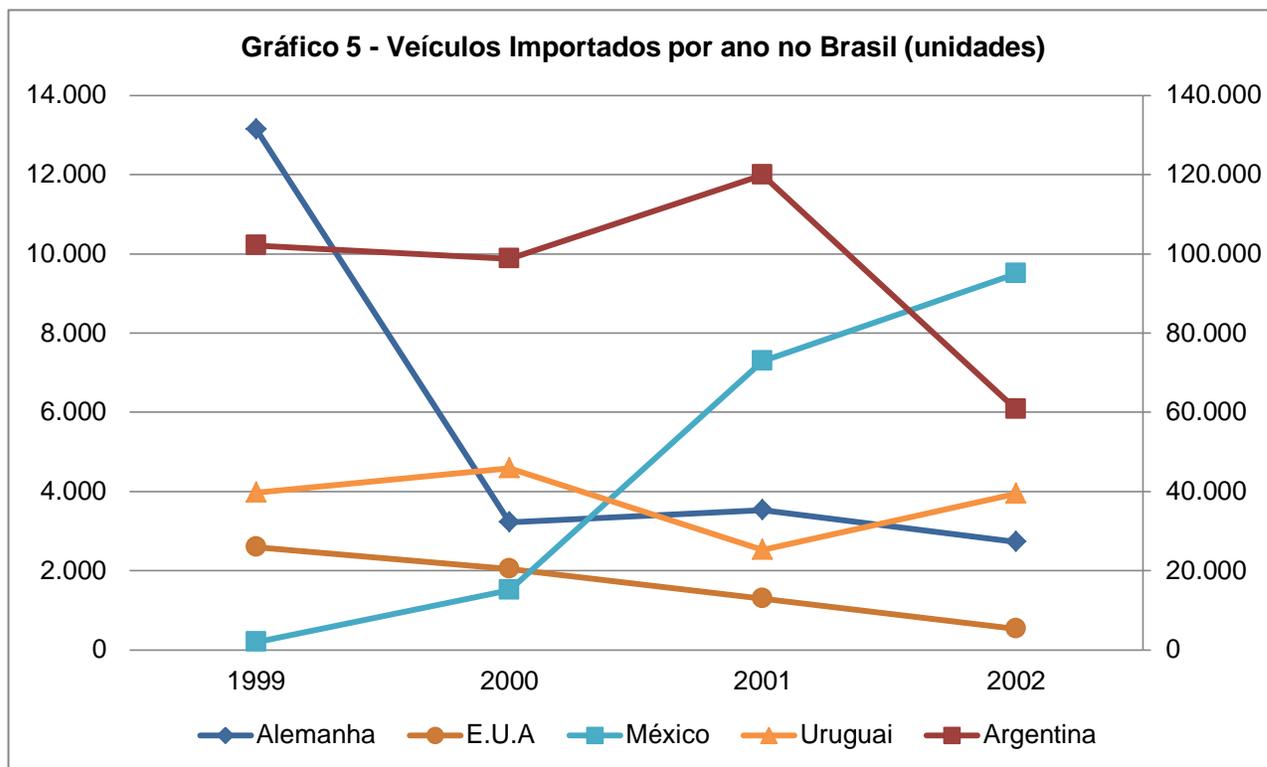
implementada e desenvolvida com sucesso, sendo o alicerce do fomento à indústria de transformação no país.

Já durante a Ditadura Militar, em que o Brasil vivenciou o chamado “Milagre Econômico”, os incentivos ao consumo, caracterizados pelo crédito ao consumidor, foram responsáveis por um crescimento da demanda por automóveis, impulsionando o crescimento da indústria, que chegou a 20% ao ano, em média, no período de 1967 a 1974, de acordo com Santos e Burity (2002), e fazendo com que sua produção superasse a de caminhões e ônibus. No entanto, o setor automotivo não estava contemplado em nenhuma política governamental específica durante a década de 70, quando o Estado via-se focado em promover o desenvolvimento da indústria de base através do I e do II Plano Nacional de Desenvolvimento. Estes planos tinham como objetivo o investimento nas indústrias petroquímica, química, siderúrgica e de bens de capital.

A indústria automobilística brasileira somente voltou a ser alvo das medidas governamentais na década de 1990. Este período foi caracterizado pelas políticas neoliberais de abertura comercial e financeira, que forçavam a indústria nacional no sentido da redução de custos e aumento da produtividade. Para incentivar o setor, o governo promoveu redução de tarifas de importação e dos índices de nacionalização da produção. O setor via-se estagnado, com o mesmo volume de vendas observado na década de 1970. Para tentar reverter este cenário de defasagem tecnológica, baixa competitividade e baixo volume de produção, o governo adotou em 1992 o Acordo Automotivo, que previa, entre outros benefícios, a redução dos preços dos automóveis e da carga tributária. Estas políticas do Estado, incluindo incentivos fiscais à instalação de novas plantas, aumentaram os investimentos do setor automotivo, fazendo com que este aumentasse sua competitividade.

Até a década de 1990 a produção automotiva brasileira era voltada principalmente para carros de porte médio e grandes. A partir deste período, dadas as características do mercado, e as crescentes pressões pelo modelo de “produção enxuta”, visando ganhos de produtividade e redução de custos, passou-se a adotar a estratégia de produção de carros 1.0 e picapes. Para atender à demanda interna por outros tipos de automóveis, era necessária a importação. Ao final da década de 1990 e início da década de 2000, anos durante os quais os termos do Acordo de Complementação Econômica nº 55 estavam sendo discutidos, já pode ser observado, através do Gráfico 5 abaixo, um crescente aumento das importações oriundas do México, que foram impulsionadas pela grande aceitação pelo mercado interno brasileiro do modelo Bora, da Volkswagen, em contraste a queda apresentada por tradicionais parceiros comerciais brasileiros, como o caso argentino (cujas importações estão representadas no eixo

secundário do Gráfico 5) e de países de forte tradição na indústria automobilística, como EUA e Alemanha.



Fonte: ANFAVEA, elaboração própria.

Desta forma, pode-se afirmar que a existência de um Acordo para o setor automotivo com o México seria vantajoso para o Brasil, pois supriria uma demanda por veículos não produzidos internamente por motivos estratégicos.

2.3 A conjuntura que levou ao ACE-55

Com a saturação dos mercados automotivos nos países centrais, as montadoras de veículos viram nos países emergentes uma oportunidade de investimentos, cuja taxa de crescimento mostrava-se em grande expansão. Além disso, as políticas de abertura comercial e financeira destes países serviram como incentivo ainda maior para a atração de fluxos de Investimento Direto Externo (IDE), fazendo com que as empresas “beneficiassem-se simultaneamente, da liberalização do comércio, da adoção de novas tecnologias e do recurso a novas formas de gerenciamento da produção” (Chesnais, 1996, p. 32). Desta forma, a globalização da produção está vinculada à centralização do

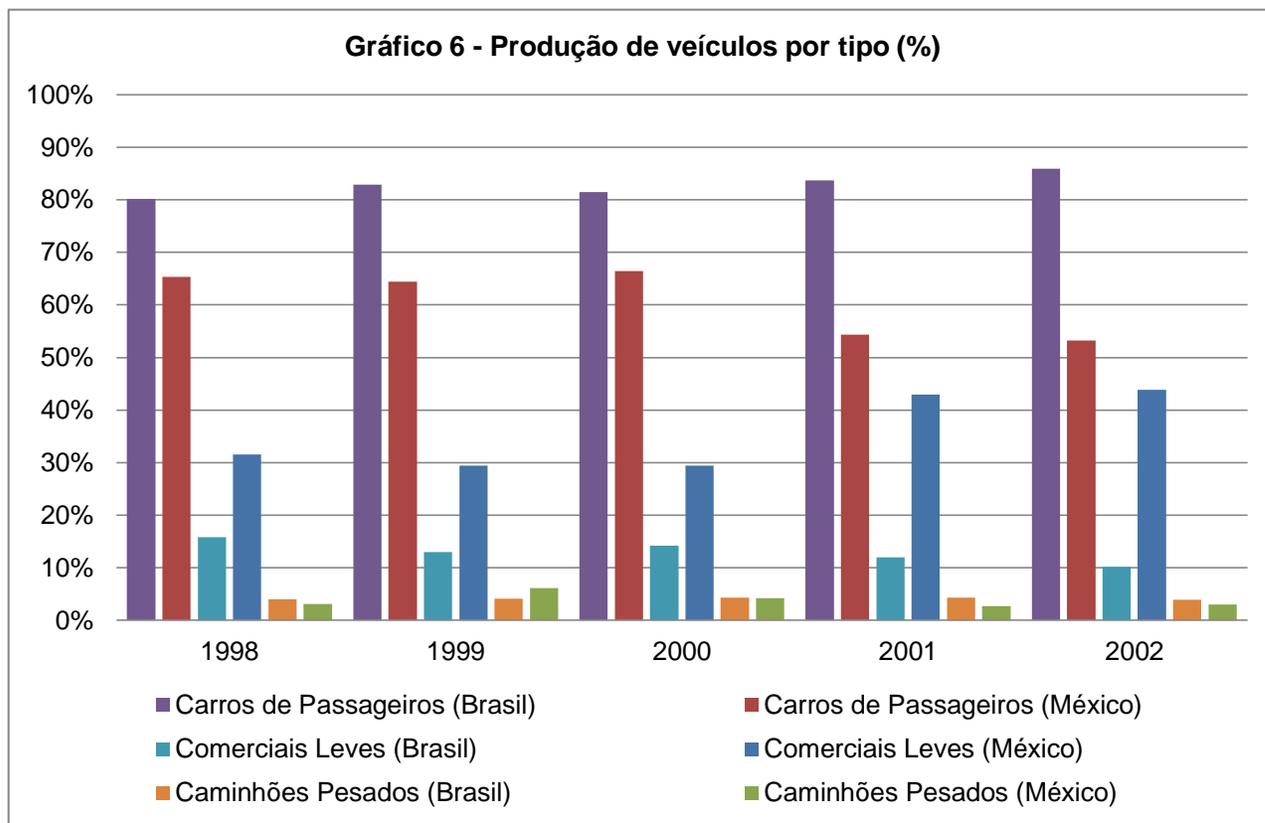
capital e à descentralização da produção, de acordo com as vantagens oferecidas por cada país em específico, tendo efeitos diretos sobre este setor tanto no Brasil, como no México, conforme citado nos itens anteriores. A consequência disto é a sujeição tanto do mercado interno como do nível de produção às circunstâncias internacionais. Os incentivos fiscais oferecidos pelo governo para aumentar a demanda por veículos compactos durante a década de 1990 fez com que as empresas instaladas no Brasil se especializassem neste tipo de veículos, importando os demais modelos não produzidos internamente. Além disso, o Acordo Automotivo estabelecido com a Argentina no início da década foi responsável por uma grande expansão produtiva brasileira. Este acordo com o país vizinho foi benéfico para ambas as partes, pois estimulava:

“(...) a importação, pelas montadoras argentinas, de Complete Knocked Down (CKDs) - veículos desmontados - brasileiros, principalmente de veículos de pequeno e médio portes. Assim, resolveu-se o problema de falta de capacidade produtiva argentina, sem a necessidade de aumentar os investimentos e, ainda, aumentou a montagem de veículos naquele país” (Almeida. Cario, Mercês e Guerra, 2006 p.137)

No entanto, com a estagnação da demanda argentina por automóveis brasileiros em 2002, fazia-se necessária a busca por novos parceiros comerciais. Foi neste ano que foi assinado o ACE-55, estabelecendo quota de importação para o setor automotivo entre o Brasil e o México, fazendo com que este passasse a se tornar o principal importador de veículos brasileiros já em 2003. Percebe-se que a indústria brasileira, ao especializar-se na produção de veículos de pequeno porte, torna-se mais adequada ao nível de renda e padrão da demanda não só do Brasil, como dos demais países da América Latina, que são os principais destinos de suas exportações. Por outro lado, os principais países dos quais se importam veículos, sejam eles EUA e México, são especializados na produção de veículos de médio e grande porte, de modo que a participação destas importações torne-se pouco representativas na demanda brasileira (Sarti, 2002).

Esta diferença no perfil da demanda por automóveis entre os dois países está explicitada no Gráfico 6 abaixo, em que pode ser observada a especialização brasileira na produção de carros de passageiros, sendo cerca de 80%, e uma participação não muito relevante da produção de veículos comerciais leves, que não chegam a 20% do total produzido pelo Brasil. Por outro lado, percebe-se uma distribuição mais igualitária entre a produção de veículos de passageiros e de comerciais leves no México, especialmente entre os anos de 2001 e 2002. A característica de suas produções é um fator que permite a eficiência de um acordo de

livre comércio do setor, em que a demanda por veículos de médio e grande porte brasileira é suprida pela produção mexicana, enquanto que a demanda mexicana por veículos de passeio pequenos e econômicos é suprida por exportações brasileiras, cuja produção é especializada neste tipo de veículos.



Fonte: OICA, elaboração própria

Segundo dados do International Trade Center (Intracen), em 2001, ano anterior à assinatura do ACE-55, um quarto das exportações brasileiras de automóveis tinham como destino o mercado mexicano, sendo este o país com maior participação nas exportações brasileiras. Por outro lado, o Brasil é somente o quinto país para os quais o México mais exporta veículos, representando 1% de participação das exportações mexicanas de automóveis. Como já evidenciado anteriormente, isto ocorre devido ao estreitamento das relações comerciais do México com os EUA, que representam mais de 80% do destino das exportações mexicanas. Com relação à exportação de caminhões e outros veículos para transporte de cargas, observa-se, ainda em 2001, que o México era o segundo maior mercado para as exportações brasileiras, representando 21% de participação, enquanto que o Brasil não teve participação nas exportações mexicanas de caminhões.

Com relação às importações destes dois países em 2001, verifica-se que as importações brasileiras de veículos de passageiros eram proveniente principalmente do mercado argentino, que representou 64% do total. O México era o terceiro maior mercado do qual o Brasil importava, com 6% de participação, ficando atrás do Japão. Esta elevada participação da Argentina deu-se por conta do Acordo de Complementação Econômica com este país, cuja isenção tarifária estimulou o comércio entre os dois países. Já o México tinha 14% de seus veículos importados do Brasil, ficando este atrás dos EUA em termos de participação nas importações. A participação do México no NAFTA exerce grande influência, sendo que os 52% de participação norte-americana devem-se a incentivos tarifários, proximidade dos mercados e ao já citado estreitamento entre suas relações comerciais. Para o mercado de caminhões, 90% das importações foram provenientes da Argentina, sendo a participação mexicana nula neste segmento, também devido aos incentivos tarifários do Acordo Automotivo, e da proximidade dos mercados brasileiro e argentino. As importações mexicanas de caminhões contam com cerca de três quartos de participação dos EUA, enquanto o Brasil representa apenas 3% do total, fazendo com que este segmento não tenha muita relevância no comércio entre os dois países.

Diante do exposto durante o desenvolvimento do capítulo, pode-se concluir que o ACE-55 seria benéfico para ambos os países, devido à diferença em seu perfil de demanda por automóveis, bem como as diferenças de especialização produtiva de cada um, fazendo que a complementação das necessidades de cada membro do acordo fosse satisfeita. Além disso, os segmentos de veículos de passageiros e comerciais seriam os mais beneficiados, devido ao maior volume comercializado eles. O segmento de caminhões seria beneficiado em menor proporção, dada a pouca relevância do comércio deste tipo de bem entre os países.

3. CAPÍTULO 3 O COMÉRCIO ENTRE BRASIL E MÉXICO DURANTE O ACE-55

Após a verificação de que um acordo bilateral entre Brasil e México seria benéfico para ambos os países, proporcionando ganhos de comércio e de escala que aumentariam a competitividade internacional de seus setores automotivos, o terceiro capítulo presta-se a analisar a evolução do comércio a partir da entrada em vigor do ACE-55, ou seja, nos dez anos que se seguem a partir de 2002. Tal análise será embasada nos acontecimentos da conjuntura econômica internacional do período, e seus efeitos sobre a política macroeconômica brasileira, especificando-se de que maneira variáveis como o diferencial do PIB, diferencial de juros e taxa de câmbio influenciaram e mudaram os rumos do comércio entre os dois países.

3.1 Visão geral do ACE-55 e suas consequências para o comércio automotivo

Ao ser assinado em 26 de setembro de 2002, o Acordo de Complementação Econômica nº 55 viria a fazer com que o setor automotivo, o mais relevante na pauta comercial entre Brasil e México, aumentasse ainda mais sua importância, através da dinamização e redução das barreiras ao comércio de automóveis, veículos de carga, ônibus, tratores agrícolas e o mercado de reposição de autopeças entre os dois membros.

O Apêndice II do acordo no setor automotivo entre o Brasil e o México explicita os bens, segundo os códigos da NALADI/SH, que passarão a sofrer redução tarifária e quotas de importação, devendo ser aplicadas reciprocamente entre os membros do acordo. Estes bens do setor automotivo foram agrupados em quatro grupos, que passariam por incentivos distintos ao comércio, sendo eles: automóveis, veículos de carga, máquinas agrícolas e o mercado de peças e de reposição. Desta forma, a Tabela 7 a seguir mostra a evolução da redução da tarifa de importação ao longo dos anos após a assinatura do acordo, bem como a quantidade, em unidades, de veículos de passageiros que poderão ser importados por cada uma das partes, usufruindo deste incentivo fiscal:

Tabela 7 – Quotas de Exportação: Automóveis (unidades)				
	Tarifa	Quotas		
		Empresas Instaladas	Empresas Não Instaladas	Total
Ano 1	1,1 %	112.000	7.000	119.000
Ano 2	0 %	131.900	8.400	140.300
Ano 3	0 %	153.600		
Ano 4	0 %	174.300		
Ano 5	0 %	Livre Comércio		

Fonte: Apêndice II do Acordo de Complementação Econômica nº55

Pode-se observar pela Tabela 7 que a tarifa de importação, que no Brasil era de 35%, passaria por uma drástica redução já no primeiro ano do acordo, apesar de haver uma limitação quantitativa de veículos com este benefício. No segundo ano as importações já não seriam taxadas para ambos os países, e a quota de veículos atingida por este benefício seria progressivamente elevada, até que fosse alcançado o estágio de Livre Comércio no quinto ano do Acordo.

Com relação aos veículos de peso em carga máxima não superior a 8.845kg, incluindo-se os veículos comerciais leves e caminhões, a redução tarifária seria a mesma que a citada acima para veículos de passeio, sendo alterada somente a quota de importação deste tipo de automóvel, conforme Tabela 8 abaixo:

Tabela 8 – Quotas de Exportação: Veículos de Carga (unidades)				
	Tarifa	Quotas		
		Empresas Instaladas	Empresas Não Instaladas	Total
Ano 1	1,1 %	19.700	1.300	21.000
Ano 2	0 %	22.500	2.200	24.700
Ano 3	0 %	31.400		
Ano 4	0 %	35.700		
Ano 5	0 %	Livre Comércio		

Fonte: Apêndice II do Acordo de Complementação Econômica nº55

Da mesma forma que os veículos de passeio, a quota de importação para ambos os países seria gradativamente elevada, até que finalmente fosse atingido o Livre Comércio de veículos de carga no quinto ano do Acordo.

Para a comercialização de tratores agrícolas, ceifeiras, máquinas agrícolas autopropulsadas e máquinas rodoviárias autopropulsadas, o Acordo previa apenas uma redução tarifária à importação, não sendo estipuladas quotas de comércio deste tipo de bens, de acordo com a Tabela 9 abaixo:

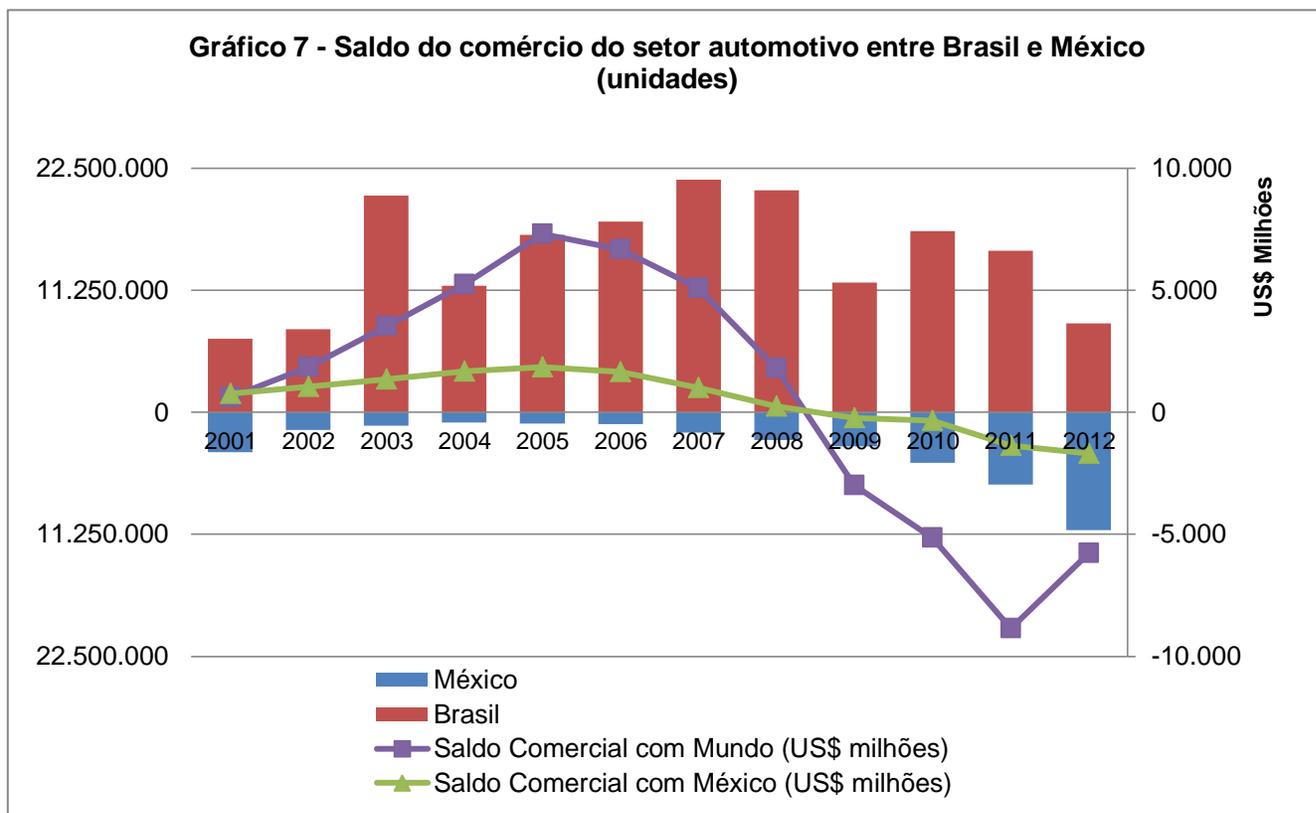
Tabela 9 – Novas Tarifas de Importação: Veículos Agrícolas				
	Tarifa vigente < 10%	10% ≤ Tarifa vigente ≤ 13%	13% < Tarifa vigente ≤ 18%	18% < Tarifa vigente ≤ 23%
Ano 1	0%	10%	14%	20%
Ano 2	0%	6%	9%	15%
Ano 3	0%	3%	4%	8%
Ano 4	0%	0%	0%	0%

Fonte: Apêndice II do Acordo de Complementação Econômica nº55

Pela Tabela 9, pode-se resumidamente perceber a gradativa redução tarifária, até que ela fosse finalmente abolida ao quarto ano do Acordo. Para o mercado de autopeças, incluindo as destinadas ao mercado de reposição, o ACE-55 previa uma preferência tarifária de 100% já a partir da entrada em vigor do acordo, não existindo qualquer tipo de quota ao comércio ou redução gradativa de taxas de importação. Feito este breve panorama a respeito dos termos do Acordo, o presente capítulo presta-se a analisar a evolução do comércio no setor automotivo entre o Brasil e o México, evidenciando a influência do ACE-55 para suas relações comerciais.

Em 2001, antes da assinatura e entrada em vigor do acordo, o Brasil acumulou um superávit comercial com o México, no que diz respeito ao setor automotivo como um todo, de aproximadamente US\$755 milhões, tendo exportado para este mercado cerca de US\$872 milhões, enquanto importou US\$ 117 milhões, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Dado este cenário de tendência superavitária, as expectativas de ganhos de comércio com a assinatura do acordo eram grandes, permitindo

um fluxo de exportações para o mercado mexicano maior do que o ritmo das importações, garantindo um saldo comercial favorável ao setor automotivo brasileiro. O Gráfico 7 abaixo ilustra a evolução do comércio bilateral entre Brasil e México para o setor automotivo, em unidades exportadas, a partir de 2001, bem como o saldo comercial brasileiro, em milhões de dólares.



Fonte: MDIC, elaboração própria

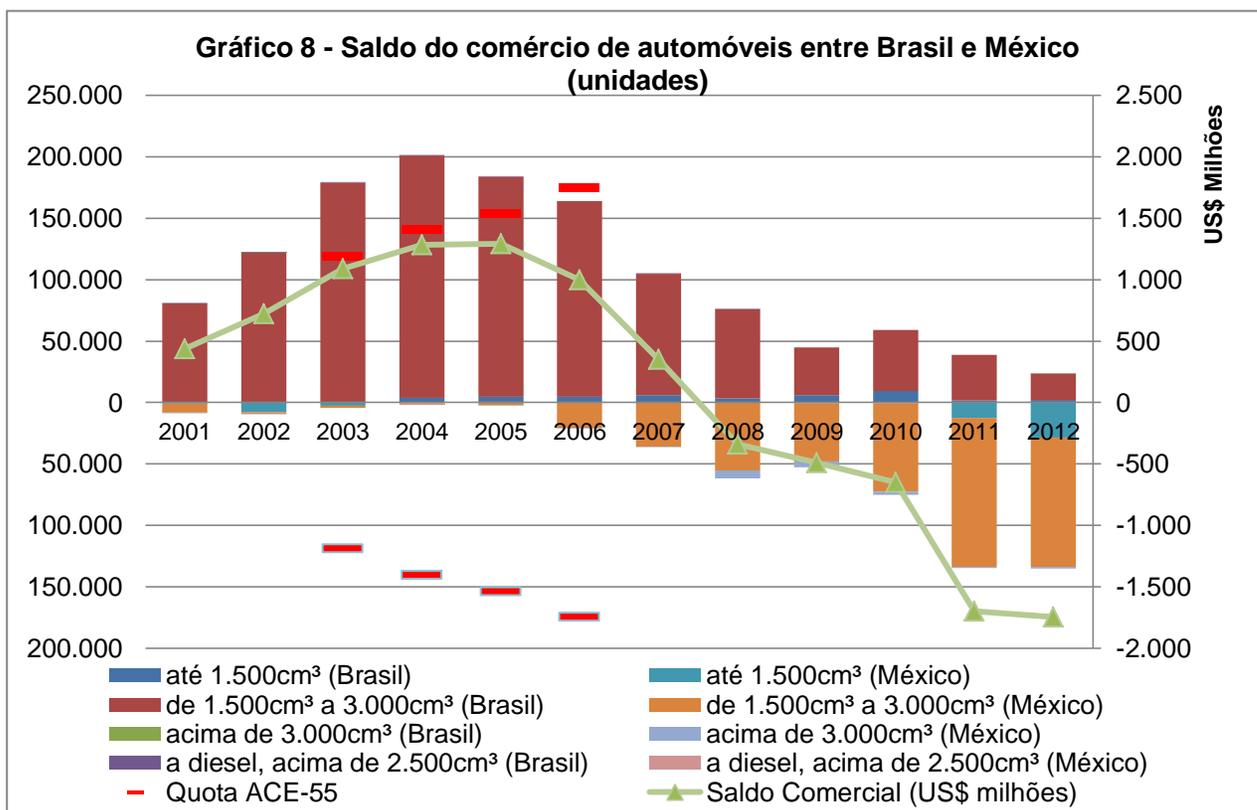
Pela análise gráfica, observa-se a manutenção do superávit brasileiro no comércio do setor automotivo em suas relações com o México até o ano de 2008, quando finalmente o superávit passa a beneficiar a economia mexicana. Mesmo assim, percebe-se que, quantitativamente, o fluxo de comércio é muito mais intenso em termos de exportações brasileiras para o mercado mexicano do que o contrário até este mesmo ano. Conforme já explicitado nos capítulos anteriores, existem diversas razões que explicam esta configuração das relações comerciais entre os dois países. Com relação do intenso fluxo de exportações brasileiras, temos que, dentre os países da América Latina, nenhum possui dimensões econômicas equivalentes à brasileira, ou seja, as insuficiências de demanda caracterizam um entrave à dinâmica de integração comercial com o Brasil, ao mesmo tempo em que também

não possuem um parque industrial diversificado como o do Brasil, fazendo com que as diferenças de estruturas produtivas também sejam um obstáculo para o comércio. Por outro lado, observa-se que o México, além de possuir o Produto Interno Bruto equivalente ao do Brasil, ou seja, responsável por uma grande geração e circulação de bens e serviços e, conseqüentemente, por uma ampla escala de demanda, possui também uma indústria relativamente desenvolvida, cuja participação no PIB aumentou ao longo dos anos. Estes dois fatores permitem maior fluxo de comércio não só inter-setorial, como também intra-setorial, sendo, no tocante ao tema do presente trabalho, mais relevante no caso do comércio do setor automotivo entre os dois países. Já a menor importância das exportações mexicanas para o Brasil deve-se ao fato de que historicamente a economia do México esteve voltada em direção ao mercado norte-americano, fazendo com que o restante dos países representasse uma parcela muito pequena do destino da pauta exportadora mexicana.

Pode-se concluir também pelo Gráfico 7 que o ACE-55 não teve o impacto esperado no sentido da dinamização do comércio entre os dois países, uma vez que o saldo comercial do Brasil com o resto do mundo aumentou muito mais rapidamente do que em relação ao México nos primeiros anos do acordo, o que evidencia que este resultado foi obtido através do comércio com outros parceiros comerciais, com destaque às exportações para Argentina, Estados Unidos, Chile e Alemanha, segundo dados do Intracen. Observa-se ainda que, na composição do saldo comercial do setor automotivo entre Brasil e México durante todo o período de vigência do Acordo, isto é, de 2002 a 2012, uma média de cerca de 60% das exportações brasileiras do setor automotivo para o mercado mexicano eram compostas por veículos de passageiros. Analisando-se as importações brasileiras deste mercado, chega-se a uma média de 70% do total do setor automotivo representado por veículos. Dada esta notada maior relevância do segmento de veículos de passageiro no total do comércio automotivo entre os membros do acordo, este será o foco da análise do presente capítulo, que buscará relacionar a evolução do comércio com as transformações ocorridas no cenário internacional, e suas implicações na condução das políticas econômicas brasileiras, que acabaram afetando a indústria como um todo, incluindo a indústria automobilística, chegando-se à conclusão do motivo pelo qual o saldo comercial deixou de ser positivo para o Brasil, apresentando uma forte tendência deficitária a partir da crise mundial de 2008, que culminou com a revisão dos termos do acordo por parte do Brasil, em 2012.

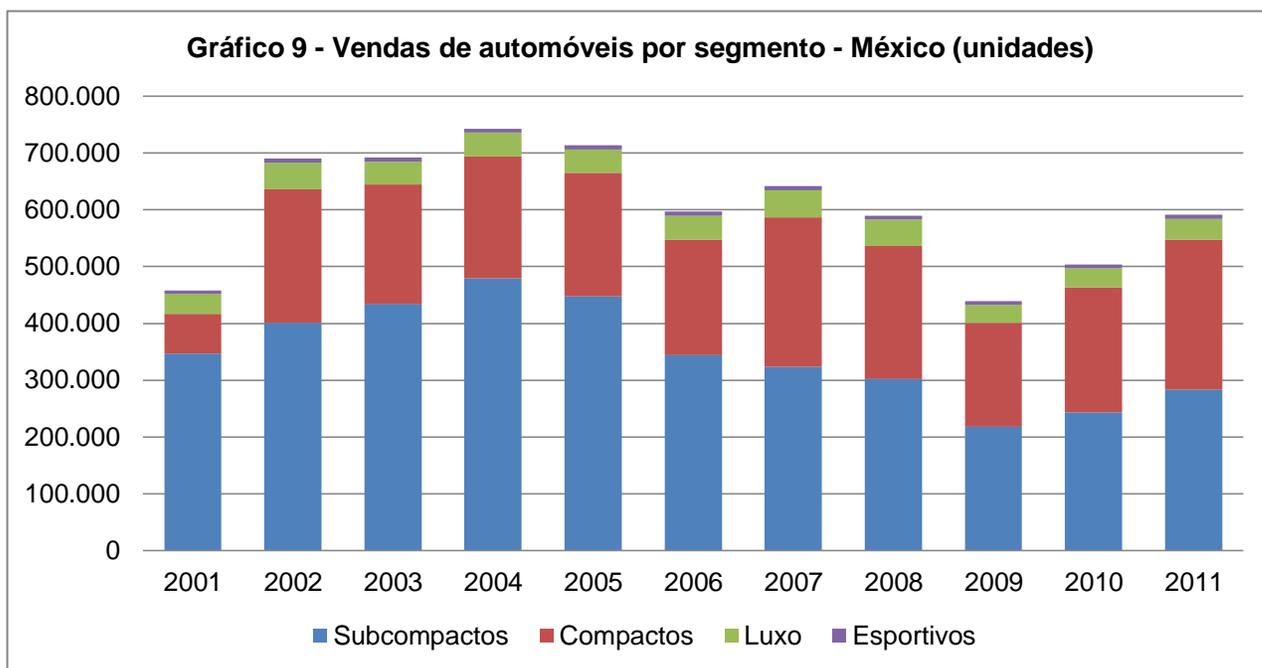
3.2 A evolução do comércio de veículos de passageiros

Conforme exposto acima, a maior parcela do comércio automotivo entre os membros do ACE-55 são os veículos de passageiros. No caso brasileiro, isto pode ser explicado pela especialização da produção como forma de atender o perfil de seu mercado interno, ao mesmo tempo em que promove a necessária redução de custos exigida pelo acirramento concorrencial das reformas neoliberais de abertura econômica ao qual as economias latino-americanas foram submetidas durante a década de 1990. Já no caso mexicano, explicado pelo desenvolvimento de sua indústria com características de plataforma de montagem e exportação de produtos manufaturados, representada pelas maquiladoras instaladas principalmente no norte do país, com o objetivo principal de atender à demanda norte-americana. Assim, o primeiro passo desta sessão é mostrar o perfil das exportações de veículos de passageiros de ambos os países, para então iniciar-se a análise da evolução deste comércio e suas relações com a conjuntura internacional. O Gráfico 8 abaixo ilustra quantitativamente as exportações de veículos entre os países, de acordo com suas faixas de cilindradas:



Baseando-se no Gráfico 8, percebe-se um perfil semelhante das exportações de veículos entre os dois países, sendo que em todo período o Brasil caracterizou-se majoritariamente como exportador de veículos na faixa de 1.500cm³ a 3000cm³, enquanto que, a partir de 2006, por motivos que serão esclarecidos durante o desenrolar do capítulo, o México passou a penetrar de forma mais incisiva no mercado brasileiro com veículos não só de 1.500cm³ a 3.000cm³, como também com veículos até 1.500cm³ a partir de 2011. Outro aspecto interessante é o fato de que, nos primeiros anos do Acordo, enquanto ainda havia as quotas definidas pelo ACE-55, o Brasil mostrou-se muito mais beneficiado pela retirada de obstáculos tarifários ao comércio, com crescentes superávits comerciais até o ano de 2005. O fluxo de comércio mostrava-se unilateral, uma vez que, além de praticamente não terem sido realizadas exportações mexicanas para o Brasil, a quota de redução tarifária de exportações brasileiras para o México foi excedida em todos os anos, excetuando-se 2006, evidenciando que, mesmo pagando-se tarifas de exportação para os bens que excederam a quota anual, ainda tornava-se mais vantajoso para o México importar do mercado brasileiro. Este cenário começa a ser revertido a partir de 2006, em que o livre comércio para o setor automotivo começa a ser influenciado por fatores relacionados à conjuntura internacional, revelando-se prejudiciais para a economia brasileira.

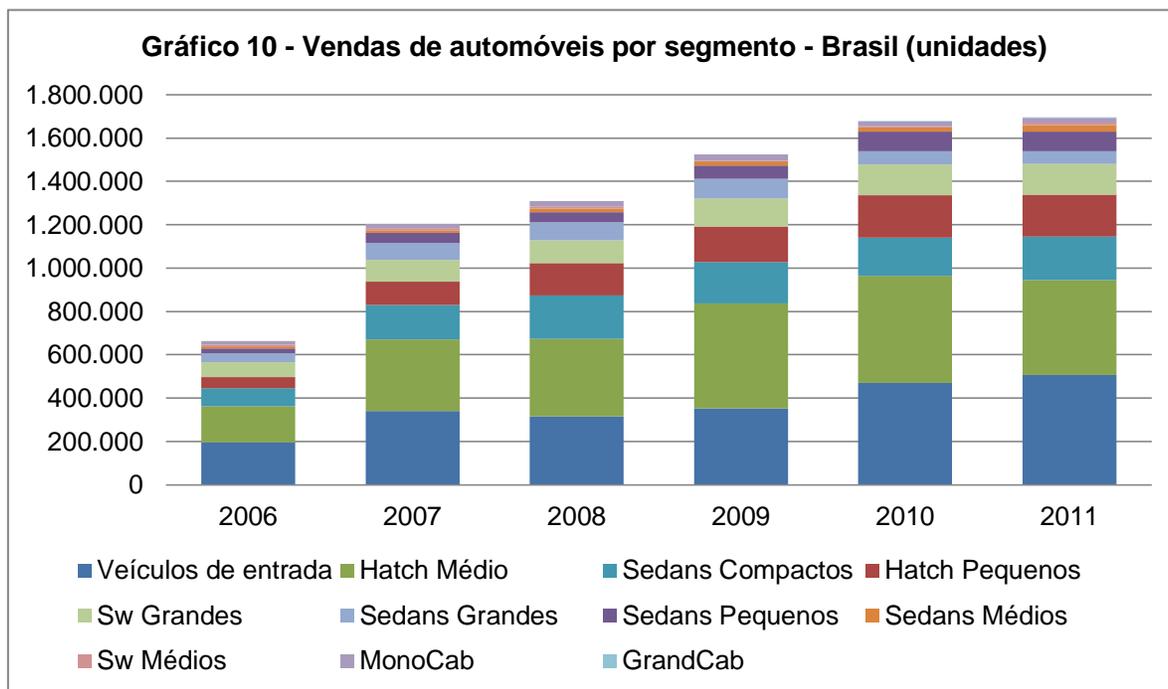
Tratando-se ainda do perfil de demanda por automóveis dos dois mercados em questão, os Gráficos 9 e 10 abaixo mostram como está dividido o consumo de automóveis tanto no Brasil como no México:



Fonte: AMDA, com base em informações da AMIA, elaboração própria.

Nota-se que mais de 90% do consumo de automóveis no México é composto por veículos compactos e subcompactos, segmentos estes que são produzidos pelo Brasil, por terem também uma grande demanda em seu mercado interno, como será visto a seguir. Além disso, observa-se um aumento da demanda mexicana por veículos até 2004, que ajuda a explicar o bom desempenho do saldo comercial brasileiro até este período. Desde então, esta demanda passou a diminuir ao longo dos anos, principalmente até 2009, como resultado da recessão mundial resultante da crise, contribuindo, da mesma maneira, para o cada vez pior desempenho do Brasil em suas relações comerciais do setor automotivo com o México.

Para finalizar a análise do perfil de demanda por automóveis, que ajudam a explicar a realização de um acordo entre dois países para o setor automotivo, segue abaixo o perfil das vendas de automóveis no mercado brasileiro, cuja indisponibilidade de dados mais precisos permite apenas a análise a partir do ano de 2006:



Fonte: LCA Setorial, com base em informações da ANFAVEA, elaboração própria.

Enquanto observa-se que o mercado mexicano passou por um período de queda de 2007 até 2009, visivelmente afetado pela crise de 2008 (levando-se em conta sua elevada dependência do mercado norte-americano, que foi o epicentro da crise financeira mundial), no caso brasileiro nota-se o oposto: há uma tendência de aumento da demanda por automóveis em todo o período analisado, inclusive durante a crise, mostrando que o setor automotivo continuou aquecido no Brasil, mesmo com as dificuldades enfrentadas pela recessão dos países centrais. Com isto, deve-se destacar a importância do mercado interno brasileiro, que ajudou o país a enfrentar as consequências da queda do comércio internacional, afetando especialmente as exportações. Nota-se ainda, no tocante ao perfil da demanda brasileira por automóveis, que cerca de metade da parcela deste mercado refere-se a veículos de entrada, isto é, modelos populares, de baixa potência e vendidos a preços acessíveis, além de modelos hatch médios, cuja demanda é, em grande parte, atendida pela produção nacional. No entanto, ainda há uma grande parcela do mercado brasileiro composta por modelos maiores e mais caros, como, por exemplo, o segmento de sedans compactos, hatch pequeno e SW grandes, que apresentaram grande crescimento do Brasil ao longo do período analisado. Como a produção brasileira é especializada no atendimento à demanda por carros populares e compactos, este aumento de demanda por carros mais sofisticados é atendida através de

importações, nas quais o México insere-se de forma incisiva, ofertando uma ampla variedade de modelos no mercado brasileiro.

Dentre os modelos importados do México, a montadora Nissan aposta em diversos segmentos do mercado brasileiro, trazendo quatro modelos, podendo-se citar o March, penetrando no segmento de veículos de entrada. Além disso, no volumoso segmento de hatch médio, está o modelo Tiida Hatch. O segmento de sedan compacto, que apresentou uma tendência de crescimento no mercado brasileiro, é atendido pelo modelo Tiida Sedan, enquanto o segmento de sedan pequeno tem como importado mexicano o modelo Versa. O segmento de sedan médio, apesar de representar uma parcela pequena da demanda brasileira, mostrou um aumento, em especial no ano de 2011, e possui três modelos trazidos do mercado mexicano: o Jetta, da Volkswagen, o Ford Fusion e o New Fiesta, também da Ford. O segmento de hatch pequeno, que mostrou um grande crescimento ao longo dos anos, e também uma considerável parcela do mercado brasileiro possui o modelo 500, da Fiat, importado do México. Representando o segmento de SW grandes, cuja demanda, assim como a de hatch pequenos, representa uma parcela considerável do consumo brasileiro de veículos não-populares, está o modelo Jetta, da Volkswagen. O restante dos veículos importados do México são do segmento SUV, como o CR-V, da Honda, Freemont, da Fiat, Journey, da Dodge e Captiva, da Chevrolet. Pode-se concluir, portanto, que a demanda brasileira é bastante diversificada, especialmente pelo aquecimento da demanda interna ao longo dos anos foi responsável. A diversificação e, mais do que isso, a sofisticação da demanda, dado o aumento das vendas de segmentos não-populares, faz com que surja uma demanda que não pode ser atendida pela produção nacional, que se dedica à produção basicamente de veículos de entrada e compactos. Isto também ajuda a explicar o aumento das importações de veículos do México, configurando um quadro cada vez menos superavitário até 2008, e deficitário para o Brasil a partir de então.

A fim de elucidarem-se os motivos do aumento da demanda brasileira por automóveis, bem como a diminuição das exportações brasileiras ao longo do período e o aumento das exportações mexicanas para o Brasil, que culminaram com a reversão da tendência superavitária do Acordo de Complementação Econômica nº 55, a próxima sessão acompanhará a tendência citada acima do comércio de veículos, trazendo um paralelo com a conjuntura do Brasil inserido no contexto internacional, buscando estabelecer relações que trouxeram como consequência a perda de vantagens para a indústria brasileira para o comércio externo, apesar dos incentivos tarifários.

3.3 Relações entre o comércio automotivo bilateral e a política econômica brasileira

Esta sessão tem como objetivo fundamentar a análise da evolução do saldo do comércio de automóveis entre o Brasil e o México, buscando explicar, por meio de mudanças no cenário internacional, e seus reflexos na política econômica brasileira, o motivo pelo qual o intercâmbio comercial bilateral teve esta configuração ao longo dos dez anos do ACE-55. Para isto, serão levadas em consideração variáveis como a taxa de juros brasileira e, conseqüentemente a taxa de câmbio, inflação, distribuição de renda e os fatos históricos que levaram à alteração destas variáveis, que afetam diretamente o dinamismo do comércio internacional do país.

Antes de se começar a análise, deve-se fazer algumas considerações a respeito da política econômica brasileira. Desde 1999 foi implementado no Brasil o Sistema de Metas de Inflação, que fez com que a prioridade do governo passasse a ser, desde então, a constante busca do controle inflacionário por meio de medidas que a mantivessem dentro de um intervalo pré-definido pelo Conselho Monetário Nacional. Segundo Serrano e Summa (2011), a inflação, no Brasil, não ocorre devido a pressões de demanda, mas sim parece estar relacionada a fatores de custo. Desta forma, o país possui diversos preços monitorados de bens *non-tradables*, além da elevada dependência da exportação de bens cujo preço está atrelado ao preço mundial em dólares, como os preços das *commodities*. Somado a isto está o fato de que, desde as reformas neoliberais da década de 90, o país possui a economia cada vez mais aberta, fazendo com que os produtores sejam “price takers” em relação aos preços praticados no mercado externo e, conseqüentemente, a inflação esteja menos atrelada ao nível de atividade interna, e sim aos preços internacionais. Feita esta consideração, o próximo parágrafo iniciará a análise do comércio do setor automotivo entre os membros do ACE-55, levando-se em conta as principais variáveis que o influenciam. Entre elas está o diferencial do PIB entre os dois países, na medida em que quando maior o Produto de um país, maior o potencial de seu mercado interno. Outra variável é o diferencial de juros e a taxa de câmbio apreciada, que estimulam a entrada de capitais externos em detrimento de investimentos produtivos, bem como promovem o aumento das importações. Também serão levados em conta o diferencial de crescimento do mercado automotivo e a diversificação do consumo neste ramo, fato que se observa no Brasil no período recente, conforme será melhor elucidado nos parágrafos seguintes.

Em primeiro lugar, observa-se, entre os anos de 2001 e 2002, um aumento das exportações brasileiras, ao passo que a o fluxo de automóveis do México para o Brasil mostrou-

se bastante reduzido, o que se traduziu num aumento do superávit comercial do setor automotivo beneficiário à economia brasileira. Verifica-se que, no ano de 2001, a taxa de inflação estava acima do teto pré-definido, obrigando o governo a tomar medidas para que a redução da inflação e seu encaixe dentro do intervalo da meta. O principal instrumento utilizado para o controle inflacionário no Brasil é a taxa SELIC, ou a taxa básica de juros da economia, que, conforme ilustrado pelo Gráfico 11, sofreu um aumento de 2001 para 2002 para buscar o controle inflacionário.



Fonte: Banco Central do Brasil, elaboração própria

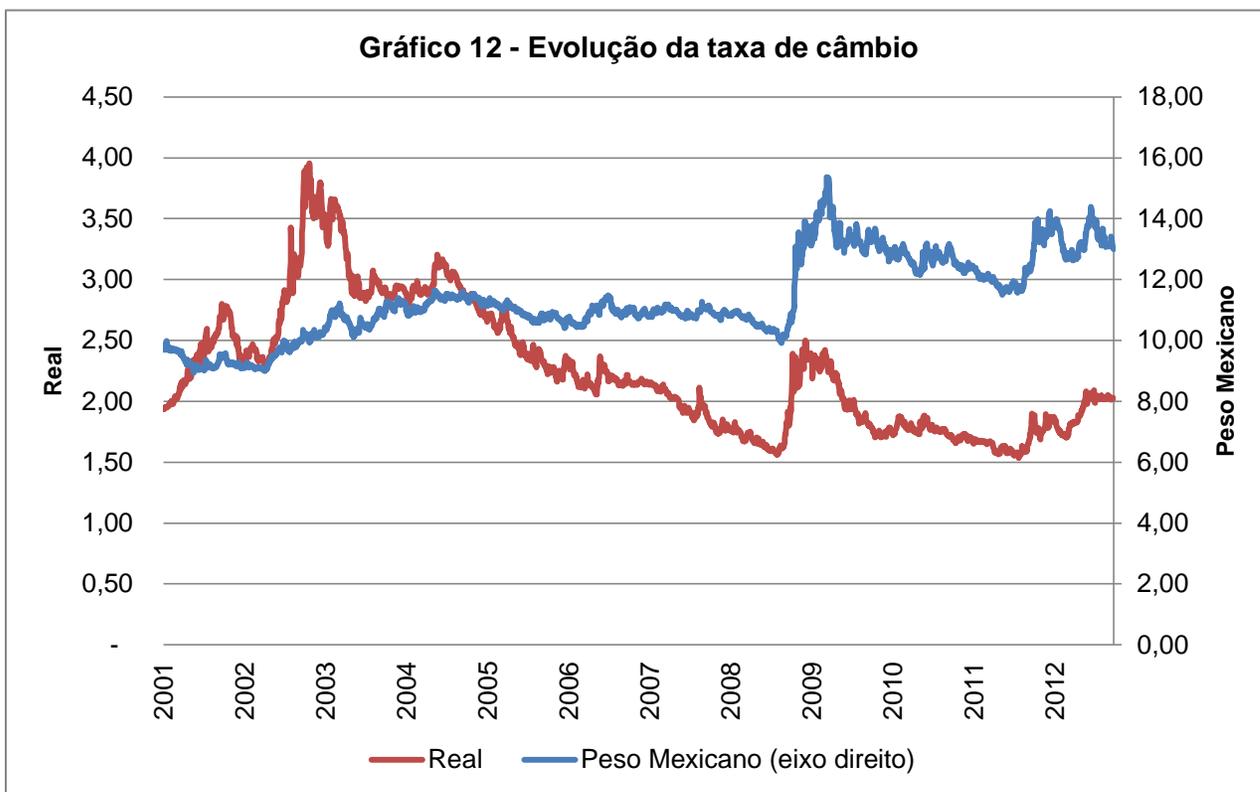
No entanto, o *default* argentino em 2002, bem como as especulações e o medo acerca da possibilidade da eleição de Lula, também neste ano, geraram um clima de desconfiança que levou a uma fuga de capitais, ao mesmo tempo em que, por motivos políticos, o Banco Central optou por não aumentar a taxa de juros a ponto de conter este movimento de saída dos fluxos de capital. (Serrano e Summa, 2011). Desta forma, com a taxa de juros mantida no mesmo patamar e um cenário de fuga de capital levou a uma desvalorização cambial, favorecendo as exportações em detrimento do mercado interno.

No ano de 2003 manteve-se a mesma tendência dos anos anteriores, ou seja, mantém-se baixo o nível de importações do México, ao passo em que aumentam as exportações brasileiras, elevando-se ainda mais o saldo comercial brasileiro, que neste ano

alcança a marca de pouco mais de um bilhão de dólares. Vale ressaltar também que neste ano passaram a entrar em vigor as quotas para o intercâmbio de bens do setor automotivo com redução tarifária. Neste sentido, pode-se observar que as exportações brasileiras ultrapassaram amplamente o valor máximo estipulado pelos termos do acordo, fazendo com que, mesmo com a incidência da tarifa de importação, tornasse-se vantajoso para o México continuar importando do mercado brasileiro. Segundo Serrano e Summa (2011), alguns fatores explicam o desempenho da economia brasileira neste ano:

“(...) o efeito combinado da restauração de um diferencial de juros positivo e significativo e uma forte contração fiscal, que levou a uma recessão no início de 2003, e o efeito defasado positivo desta desvalorização sobre as exportações líquidas melhoraram rapidamente as contas externas brasileiras (ainda que com um grande custo em termos de produto e salários reais)” (Serrano e Summa, 2011 p. 10)

A tendência de desvalorização iniciada em 2002 pelos motivos já citados continuou, fazendo com que a moeda brasileira tivesse seu menor valor em todo o período analisado. Além disso, dado o cenário de diminuição das taxas de juros internacionais, o Brasil apresentava um diferencial de juros positivo que, aliado a um grande aumento pelo Banco Central neste ano como uma tentativa de reduzir a inflação e trazê-la para dentro do intervalo estabelecido da Meta de Inflação, foi responsável por uma grande entrada de capitais externos. O resultado foi a melhora das contas externas brasileiras, fazendo com que a recessão do mercado interno causada pelo aumento da taxa de juros e a desvalorização cambial incentivassem as exportações, ao mesmo tempo em que a entrada de capitais traduzia-se em superávit na conta de capitais. O Gráfico 12 abaixo ilustra a evolução da taxa de câmbio do Real ao longo do período de análise, que será utilizado como base para a análise dos anos seguintes.



Fonte: Banco Central do Brasil e Banco do México, elaboração própria

Deve-se destacar aqui a trajetória do câmbio durante 2003, com uma desvalorização muito abrupta, e atingindo o nível máximo de perda de valor em relação ao dólar. Por outro lado, observa-se que o peso mexicano manteve o valor de sua moeda praticamente constante, com uma leve desvalorização em 2003, mas muito menor relativamente ao Real, fazendo com que o fluxo do comércio entre os dois países e, em especial, do setor automotivo, fosse muito mais intenso no sentido do Brasil para o México. Conforme análise do setor encontrado no Anuário da FENABRAVE, a economia brasileira não cresceu neste ano, mas algumas circunstâncias, como a queda de 10% na taxa SELIC e a redução de 3% do IPI em agosto ajudaram o setor automotivo a se manter estável.

O ano de 2004 foi marcado por um rápido crescimento do comércio mundial, cujo movimento foi iniciado ainda no ano anterior. Com uma taxa de câmbio ainda desvalorizada, a economia brasileira beneficiou-se deste cenário, tendo seu crescimento sustentado pelo *boom* das exportações. Focando-se no setor automotivo em específico, nota-se o melhor desempenho em termos quantitativos das exportações brasileiras, em que foi atingida a marca de cerca de duzentos mil automóveis destinados ao mercado mexicano. Por outro lado, a mesma taxa de câmbio que incentiva as exportações brasileiras, inibe as importações, fazendo com que a participação de importados mexicanos na demanda brasileira seja bastante

reduzida. Assim como no ano anterior, a quota de veículos brasileiros importados pelo México foi superada, fazendo com que ainda fosse vantajoso trazer veículos brasileiros, mesmo com a incidência da tarifa de importação, graças ao câmbio brasileiro desvalorizado, que aumentava a competitividade dos automóveis no mercado internacional.

Uma das conseqüências deste aquecimento global das diversas economias, puxado especialmente pelo desempenho da China, foi o comportamento tanto dos preços em dólar dos produtos importados, como dos exportáveis. Neste sentido, observa-se, neste período, o aumento dos preços das *commodities*, cuja influência do aumento da demanda chinesa deste tipo de bens foi bastante expressiva. Uma vez que a economia brasileira é bastante dependente tanto da importação como, principalmente, da exportação de *commodities*, tem-se que o nível de preços desta economia acaba sendo bastante afetado pelo aumento dos preços em dólar deste tipo de bens. Como citado anteriormente, a taxa de inflação no Brasil não tem sua causa nas pressões de demanda, mas sim por pressões de custo, em que os agentes são *price takers* em relação ao mercado internacional. Neste sentido, sendo a política macroeconômica brasileira focada no controle inflacionário por meio do Sistema de Metas de Inflação, o país adotou medidas para conter a escalada inflacionária subsequente do aumento de preço das *commodities*, em que se fazia fundamental iniciar-se uma trajetória de apreciação cambial para equilibrar os preços internos. Mesmo com a queda da taxa SELIC desde 2003, seguindo o movimento da taxa de juros dos EUA, o diferencial de juros da economia brasileira ainda mostra-se positivo e muito elevado, permitindo a entrada de capitais externos, e apreciando o Real. Por fim, parece que a queda da taxa de juros, aliada ao aumento dos salários reais causado pela relativa apreciação cambial (se comparada ao ano de 2003) foram responsáveis pelo aumento do consumo interno, mas, principalmente, do bom desempenho das exportações, traduzindo-se em uma melhora do desempenho do setor automotivo brasileiro, sem que houvesse um aumento de demanda por veículos importados do México.

O ano de 2005 representou um ano muito satisfatório para o país, havendo uma melhora das contas externas, em um movimento iniciado em 2002, cuja desvalorização cambial permitiu um aumento do saldo comercial brasileiro por meio da melhora do desempenho das exportações, inclusive do setor automotivo. Aliado a isto, tem-se o aumento do crescimento mundial e do comércio internacional a partir de 2003, também responsável pela melhora do saldo comercial. O cenário internacional de baixas taxas de juros permitiu também uma contínua redução dos juros brasileiros até a primeira metade de 2004, traduzindo-se em incentivos à demanda interna e, pelo diferencial de juros positivo em relação às práticas de

outros países, o Brasil continuava atraindo capitais externos, mesmo com a contínua queda da SELIC. O resultado desta sequência de eventos para a economia brasileira foi que:

“as melhores condições de conta corrente e a volta dos fluxos de capitais permitiram com que o governo rapidamente pagasse em sua totalidade e se tornasse livre dos empréstimos junto ao FMI e suas exigências no fim de 2005, que reduzisse a dívida externa total e acumulasse uma quantidade massiva de reservas internacionais logo depois.” (Serrano e Summa, 2011, p. 12)

Conclui-se, portanto, que este ano marcou o fim da vulnerabilidade externa brasileira, permitindo a melhora da posição de liquidez internacional do Brasil. Ao mesmo tempo, a queda no crescimento do PIB em 2005 fez com que o Banco Central elevasse a taxa de juros, temendo uma aceleração inflacionária. Com isto, acentuou-se a tendência de apreciação cambial que se apresentava desde meados de 2004, como resposta ao aumento do preço internacional das *commodities*. Uma das consequências da apreciação cambial é o aumento dos salários reais, como já dito anteriormente. Neste sentido, Serrano e Summa (2011) expõem que a renda familiar média começa a aumentar não somente devido ao aumento dos salários reais, que é bastante sensível à apreciação cambial, mas também da aceleração do crescimento econômico e do consequente aumento da oferta de empregos formais. No entanto, apesar disto significar um aumento dos salários reais, é também responsável pela restrição à oferta de crédito ao consumo e, principalmente em termos do comércio internacional, representa uma desvantagem competitiva para a indústria. No setor automotivo, percebe-se pela primeira vez uma redução do número de veículos exportados pelo Brasil para o mercado mexicano, e uma estabilização do saldo comercial deste setor entre os dois países membros do ACE-55. A percepção do presente cenário macroeconômico brasileiro no tocante ao desempenho da indústria foi bem traduzido pelo Anuário de 2005 da FENABRAVE:

“Esse comportamento enfraquecido da indústria é fruto, além do arrocho da política monetária, de uma diminuição da importância do setor exportador para o crescimento da indústria. (...) Um câmbio real sensivelmente mais apreciado no ano passado e a continuidade desse processo indicam que as exportações devem continuar perdendo espaço na contribuição para o crescimento do PIB.” (Anuário 2005 FENABRAVE)

Além disso, verifica-se, ainda no ano de 2005 que, pela primeira vez, a participação de veículos não populares ultrapassa a participação dos populares na frota nacional brasileira, cuja tendência fazia-se presente desde 2002. Como justificativa para este processo, pode-se citar a já mencionada melhora na distribuição de renda, além da contínua tendência de valorização cambial, que permite a ampliação do poder aquisitivo dos salários e, conseqüentemente, uma maior diversificação do consumo. Desta forma, o aumento da demanda por veículos não populares, que neste ano somavam 54% do total no Brasil, pode ser um indicativo de que a melhora na renda do brasileiro seja responsável por uma diversificação do consumo, podendo resultar no aumento da demanda por veículos importados, justificando o aumento da importação de veículos mexicanos a partir de 2006.

Desde o ano de 2003, com a retomada do crescimento mundial, a pressão da demanda por *commodities* fez com que seus preços subissem consideravelmente ao longo dos anos, forçando sucessivas valorizações cambiais por parte do governo para controlar a subseqüente escalada da taxa de inflação no Brasil. Desta forma, conforme se pode notar no Gráfico 12, desde seu pico de desvalorização em 2003, em que um dólar era trocado por R\$3,66, a moeda brasileira valorizou-se mais de 60%, chegando a R\$2,37. Esta expressiva valorização do câmbio fez com que, a partir de 2006, as exportações brasileiras passassem a perder influência, abrindo espaço para uma maior participação do mercado interno, que tem seu crescimento incentivado pela política macroeconômica expansionista adotada neste período. Com relação a esta, tem-se que a taxa SELIC, que em abril de 2003 atingiu seu maior nível em todo o período analisado, batendo a marca de 26,3% ao ano, atingia, ao final de 2006, 13,1% ao ano, registrando queda de cerca de 50% em três anos, configurando um ambiente de ampliação da oferta de crédito e aumento do consumo. Observa-se que, mesmo com a expressiva redução na taxa de juros, o câmbio brasileiro continua valorizando-se. Este fenômeno é mais uma vez explicado pelo diferencial de juros positivo do Brasil, que apenas acompanha a tendência de queda das taxas de juros dos países centrais, em especial dos EUA, fazendo com que seja mantida a entrada de fluxos de capitais externos no país, responsáveis pela apreciação cambial. Assim, o país consegue promover a valorização do câmbio necessária ao controle inflacionário, ao mesmo tempo em que compensa a queda do saldo comercial trazido pela redução das exportações através do aquecimento do mercado interno, pela redução da taxa de juros. Nota-se, portanto, que os efeitos esperados de uma apreciação cambial resultante de altas taxas de juros, como queda das exportações líquidas e redução da demanda agregada, não se aplicam ao Brasil, onde se verifica que o câmbio apreciado aumenta os salários reais e o consumo em proporção maior do que a redução das

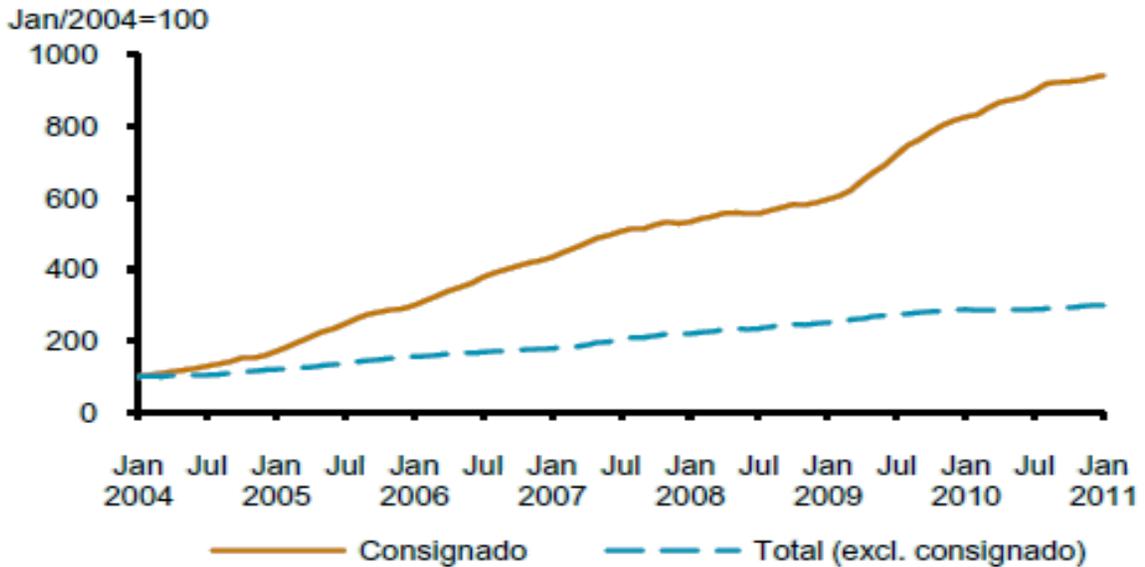
exportações, sendo responsável por um aumento da demanda agregada (Serrano e Summa, 2011).

Além disso, a redução da taxa de juros reduz a rentabilidade dos investimentos de bancos em títulos públicos, uma vez que parte do prêmio destes títulos está atrelado à SELIC. Conseqüentemente, as instituições financeiras flexibilizam o acesso de pessoas físicas ao crédito, como alternativa à manutenção de sua rentabilidade. Segundo Carneiro (2010):

“Destacam-se como aspectos decisivos do lado da oferta a mudança de postura dos bancos, que diante da expectativa de queda da inflação e de juros, e apreciação cambial, ou seja, de maior estabilidade macroeconômica, decidiram mudar a composição de seus ativos ampliando o peso do crédito ante o dos títulos públicos. E o fizeram priorizando os financiamentos às pessoas físicas, nos quais obtém maior spread. Nessa sua decisão foram ajudados por inovações financeiras importantes como o crédito consignado, cujo efeito maior foi o de ampliar suas garantias e permitir a redução de margens, barateando o custo final dos empréstimos.” (Carneiro, 2010 p. 17)

De fato, nota-se o advento de inúmeras inovações financeiras, que permitem a ampliação do mercado de crédito por parte dos bancos, ao mesmo risco em que reduz seu risco de inadimplência, como é o caso da nova modalidade de crédito representada pelo crédito consignado. Este tipo de serviço foi criado em 2003, e trata-se de um empréstimo a pessoas físicas com débito das parcelas efetuado diretamente da folha de pagamento. O Gráfico 13 abaixo ilustra a evolução do crédito no país, desde 2003:

Gráfico 13 - Evolução do saldo real das operações de crédito para pessoas físicas¹



1/ Dados corrigidos pelo IGP-M.

Fonte: Banco Central do Brasil

Através do Gráfico 13 fica clara a relação entre a constante queda da taxa de juros, a perda da importância das exportações e o aquecimento do mercado interno, em que especialmente o crédito consignado apresenta um expressivo crescimento, ainda mais intenso nos meses seguintes à eclosão da crise de 2008, que será analisada mais adiante. Relacionando-se este cenário com o desempenho do setor automotivo em 2006, os efeitos da apreciação cambial já começam a se fazer sentir na indústria, em que pela primeira vez nota-se uma queda nas exportações brasileiras para o México. A quota de incentivos tarifários também não foi plenamente utilizada pelos importadores mexicanos, mostrando que a indústria automobilística brasileira já não apresenta a mesma competitividade internacional dos anos anteriores. Ao mesmo tempo, a partir deste ano, inicia-se o movimento de aumento da demanda brasileira por veículos de origem mexicana, cuja penetração no mercado brasileiro passa a apresentar uma alta taxa de crescimento até os dias atuais. Pelas razões explicitadas acima, os veículos mexicanos passam a se tornar competitivos no mercado interno brasileiro, uma vez que, além da isenção tarifária oriunda do ACE-55, observa-se também a apreciação do real, que torna as importações mais baratas, ao passo que o peso mexicano manteve seu valor praticamente inalterado em relação aos anos anteriores, num patamar desvalorizado, configurando um duplo incentivo às importações, por parte do Brasil, de automóveis mexicanos.

Este aumento de demanda foi influenciado também pela redução dos juros, que levaram a um movimento de aumento de oferta de crédito por parte dos bancos, que desenvolveram inovações financeiras e alargamento nos prazos de financiamento.

Por fim, o cenário brasileiro no ano de 2006 pode ser resumido em queda das exportações, aquecimento do mercado interno pela melhoria tanto na distribuição de renda como dos salários reais, traduzido em diversificação do consumo e aumento do consumo de importados. Com isto, apesar se o Brasil ainda apresentar superávit no comércio do setor automotivo com o México, em especial no segmento de veículos, este apresenta pela primeira vez sinais de queda, até que passasse a se transformar em um forte déficit nos anos seguintes, conforme será explicitado adiante. Mesmo com as políticas macroeconômicas desfavoráveis à indústria, o setor automotivo brasileiro, segundo a FENABRAVE, não perdeu participação no PIB, fazendo com que ela aumentasse sua importância na indústria nacional, num contexto de queda do setor como um todo.

O ano de 2007 continuou a mesma trajetória do ano anterior, com a queda da taxa de juros acompanhando a tendência internacional, mas mantendo a contínua apreciação cambial pelo já citado diferencial de juros positivo brasileiro como forma de controlar a pressão inflacionária. Desta forma, verifica-se que a contínua apreciação da moeda brasileira fez com que ela estivesse abaixo do nível de meados de 1994, quando foi implementado o Plano Real que promoveu com êxito o controle inflacionário. Concomitantemente, tem-se a manutenção da ampliação do consumo interno, explicado pelo aumento do poder aquisitivo dos salários causado pela apreciação do câmbio, mas também ao aumento da renda e a melhora da distribuição da mesma, sendo esta última decorrente de fatores associados ao gasto público, e ao incremento real do salário mínimo. Outro motivo do incremento do consumo autônomo, como citado nos parágrafos anteriores, está relacionado à ampliação do crédito a pessoas físicas, fazendo com que o consumo não esteja mais atrelado diretamente a um aumento da renda corrente (Carneiro, 2010).

Desta forma, as condições externas desfavoráveis levaram a um agravamento da queda das exportações brasileiras de automóveis para o México, e o movimento contrário deste país para o Brasil, cujo aumento da entrada de veículos no mercado brasileiro fez com que o superávit comercial bilateral ainda fosse positivo para o lado brasileiro, mas seu nível mostrou-se o mais baixo desde 2001, ou seja, antes da entrada em vigor do ACE-55. Como o ano de 2007 marcou o início do livre comércio do setor automotivo, tem-se que a liberalização total das barreiras tarifárias e das quotas de importação não incentivaram o comércio bilateral da forma esperada, uma vez que as quantidades exportadas por ambos os países foi muito inferior ao

observado nos primeiros anos do Acordo, apesar de o México estar timidamente começando a beneficiar-se das condições do câmbio valorizado e da alta da demanda interna brasileira. Este ano também marcou o início da crise imobiliária no segmento *subprime* nos EUA, especificamente a partir do segundo semestre, gerando uma onda global de restrição ao crédito devido ao aumento da aversão ao risco das instituições financeiras. Os efeitos desta crise seriam sentidos mais fortemente a partir de 2008, como será tratado adiante, com implicações na reestruturação do comércio internacional, impactando diretamente inclusive o Brasil, que teve o desempenho de sua indústria fortemente prejudicada.

O ano de 2008, abalado pela crise internacional originada nos Estados Unidos, foi responsável por uma grande recessão da economia mundial, especialmente das economias centrais. O padrão de crescimento vigente até então, seja ele o alto endividamento das famílias por meio de bolhas de preços de ativos, acaba por influenciar o desempenho do comércio de diversas economias, tendo grande articulação com o padrão de crescimento das economias periféricas (incluindo-se Brasil e México). Tal padrão de crescimento teve seu fim com o desenrolar da crise do *subprime*, trazendo graves consequências para o desenvolvimento das economias periféricas. O alto nível de incerteza e insegurança dos agentes econômicos foi responsável por um movimento de fuga generalizada de capitais, ao passo em que a recessão econômica levou à queda dos preços internacional de *commodities*.

Este contexto de turbulência internacional levou à ruptura da tendência de queda da taxa de juros presente desde 2003 na política macroeconômica brasileira. Aumentando o diferencial de juros, o país tentava evitar a fuga de capitais e, desta forma, amenizar o desequilíbrio de seu Balanço de Pagamentos. Apesar disso, observou-se neste período uma forte desvalorização da moeda brasileira. Como resultado sob o ponto de vista inflacionário:

“Parece que a forte queda dos preços internacionais das commodities pós-meados de 2008 seguiu o aumento dos preços em Reais das importações e exportações apesar da forte desvalorização e ajudaram a inflação a permanecer dentro do intervalo da meta estabelecida naquele ano” (Serrano e Summa, 2011, p. 6)

Durante a crise a economia brasileira passou por três trimestres de crescimento negativo, recuperando-se rapidamente no final de 2009, devido ao impacto das políticas de aumento dos gastos públicos e das transferências sobre a demanda agregada, bem como a recuperação dos investimentos públicos, particularmente em infra-estrutura. Deste modo, a economia brasileira se contraiu relativamente menos em 2009 e mostrou uma recuperação da crise mais rápida que diversos países. Outro fator que colaborou para o bom desempenho

brasileiro no contexto da crise foi o fato de o país ter à sua disposição uma reserva cambial, acumulada desde o fim da vulnerabilidade externa a partir de 2005, servindo como um colchão para evitar uma depreciação cambial ainda mais grave (Bastos, 2012b)

Se, no entanto, a economia brasileira não sentiu tão abruptamente os efeitos da crise, não se pode dizer o mesmo das outras economias do mundo, em especial dos países centrais. A exemplo dos EUA, muitos países apresentaram uma grave recessão econômica, afetando diretamente o desenvolvimento dos países periféricos, como já citado. Um dos principais afetados por esta queda de crescimento dos EUA foi o México, que possui grande parcela de sua produção voltada a atender o mercado norte-americano, inclusive no setor automotivo. Assim, este período é marcado por um redirecionamento dos fluxos de comércio internacional, em que a recessão dos países centrais promove uma busca por mercados emergentes, que apresentam taxas de crescimento superiores e maior potencial de mercado. De acordo com Bastos (2012b):

“Embora os países em desenvolvimento tenham, de fato, passado a contar mais com o mercado interno do que antes da crise, também aumentou a concorrência internacional em busca de seus mercados, para compensar o efeito da desaceleração dos países desenvolvidos sobre a ampliação da capacidade ociosa não planejada, em vários ramos da indústria de transformação.” (Bastos, 2012b, p. 11)

Ainda segundo o autor, esta pressão concorrencial tende a gerar redefinições de saldos comerciais da indústria mundial, trazendo inclusive consequências estruturais. No caso brasileiro, traduz-se em perdas de encadeamentos internos pelo aumento das importações, que pode ser agravado pelo desestímulo a novos investimentos e a consequente perda de dinamismo do mercado interno. De fato, houve um grande aumento do coeficiente importado da indústria manufatureira, da ordem de 8,1% do período de 1996 a 2008, especialmente no caso das indústrias tecnologicamente mais avançadas. Isto mostra um processo acelerado de substituição da produção doméstica de insumos por importados pela indústria brasileira. (Serrano, 2011).

O que se observa no caso do comércio do setor automotivo no biênio de 2008 a 2009 é exatamente este movimento. Mesmo com a desvalorização cambial, a indústria não teve fôlego para expandir as exportações devido à recessão econômica mundial. No caso do comércio bilateral do Brasil com o México, tem-se que este teve sua economia muito afetada pela crise, na medida de sua elevada dependência do mercado norte-americano, que se contraiu enormemente sendo o epicentro da crise mundial. Desta forma, as exportações

brasileiras para o México não conseguiram se recuperar, sendo inclusive mais um período de queda das unidades comercializadas com o mercado mexicano. Por outro lado, continua-se observando o aumento das importações brasileiras de automóveis, causado pelo movimento da ampliação da busca por mercados emergentes para compensar a recessão econômica dos países centrais, como citado acima. Como o mercado estadunidense, destino de mais de 70% das exportações mexicanas de automóveis nos anos anteriores à crise, estava contraído, as montadoras viam-se obrigadas a adotar novas estratégias para evitar a capacidade ociosa de suas fábricas, redirecionando exportações para mercados emergentes. O Brasil, que saiu rapidamente da crise devido a seu crescimento pautado no mercado interno e baixa dependência de exportações, mostrou-se um grande alvo do redirecionamento das exportações mexicanas. Este cenário de reestruturação mundial e o modo como o Brasil insere-se traz algumas conseqüências para a indústria, segundo Bastos (2012):

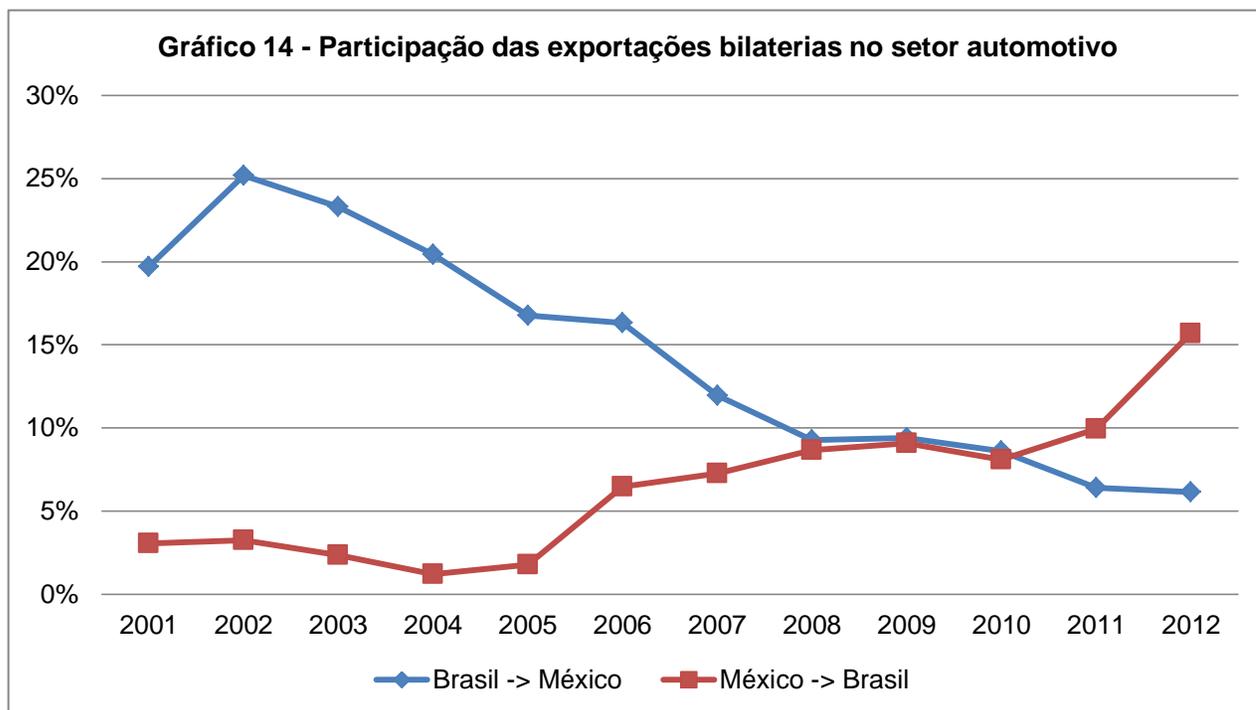
“A se manterem essas tendências internacionais, empresas brasileiras podem continuar perdendo mercados industriais no próprio país e na América do Sul, como já vem perdendo em outras regiões. A substituição de produção local por importações, absoluta em alguns ramos, quer dizer, não apenas na distribuição do crescimento marginal do mercado, é bem retratada na rápida ampliação do déficit comercial em bens manufaturados em 2010 e 2011.” (Bastos, 2012 p. 56)

Apesar de a constatação do autor referir-se aos anos de 2010 e 2011, que serão analisados a seguir, nota-se que o saldo comercial referente ao setor automotivo em específico já apresenta, pela primeira vez, um déficit em relação ao Brasil, tanto nas relações comerciais com o México como com o restante do mundo, sendo este último muito mais intenso. Este déficit comercial é o resultado da política macroeconômica brasileira que vem desde 2003, em que a pressão inflacionária causada pelo aumento dos preços internacionais das *commodities* devido à retomada do crescimento mundial foi responsável por uma iniciativa de apreciação cambial. Desta forma, as exportações passaram a ter relevância cada vez menor para a economia brasileira, abrindo espaço para tanto para o crescimento do mercado interno e do aumento das importações. A melhoria na distribuição de renda e o aumento dos salários reais acarreta a diversificação do padrão de consumo e, com os importados mais competitivos no mercado nacional devido ao câmbio, verifica-se o aumento do coeficiente importado ao longo do período, em que a produção nacional passa a ser cada vez mais substituída pelos importados.

Finalmente, conclui-se que a indústria brasileira não enfrentou consequências mais severas da crise mundial devido a este crescimento muito rápido do mercado interno, reduzindo a dependência de mercados externos, bem como as exportações de bens manufaturados (inclusive bens de capital) para mercados emergentes (como os demais membros do Mercosul) e da exportação da indústria extrativa e de mineração para o mercado mundial (reduzindo o coeficiente importado). (Serrano, 2011)

Após a recessão econômica vivida no ano de 2009, a economia brasileira começou a mostrar sinais de recuperação no ano seguinte, apesar se o saldo de transações correntes, que começou a ser negativo em 2008, passasse a representar 2,4% do PIB em 2010. Como já citado anteriormente, e bem resumido por Biancarelli (2011), os fatores que levaram a este fraco desempenho para a economia brasileira foram o elevado ritmo do crescimento desta economia em meio ao baixo dinamismo do resto do mundo, traduzindo-se em redução de exportações e ampliação de importações. Neste sentido, há um movimento de aumento de remessas de lucros para o exterior, dado o bom desempenho de multinacionais em território brasileiro em detrimento das matrizes nos países centrais em recessão. Outro fator é a perda de dinamismo do comércio internacional, que, mais do que enfraquecer as exportações brasileiras, leva ao acirramento da disputa internacional por mercados. A manutenção de preços elevados de *commodities*, além da diversificação dos destinos das exportações brasileiras para países com mercados mais dinâmicos são essenciais para o saldo comercial do país, ao mesmo tempo em que as demais economias do mundo buscam no Brasil o escoamento de suas produções, visto que esta é uma economia com taxas de crescimento superiores à média mundial. Por fim, a política de acentuada apreciação cambial é responsável pelo enfraquecimento da competitividade dos produtos brasileiros no exterior, alterando a estrutura produtiva e a pauta exportadora do Brasil.

A evolução da participação do México como destino das exportações brasileiras do setor automotivo, e vice-versa, ilustrada no Gráfico 14a seguir, ajuda a entender a influência destes fatores no comércio bilateral do setor automotivo entre os dois países:



Fonte: MDIC, elaboração própria

Verifica-se a constante queda da participação do México nas exportações brasileiras desde 2003, quando se ocorre a retomada do crescimento mundial, ao elevar o preço internacional das *commodities*, forçou a contínua apreciação do Real, alterando a origem setorial das exportações brasileiras, em que as exportações industriais passam a perder participação relativa para o setor primário-exportador. Neste sentido, mesmo com os incentivos fiscais trazidos pela assinatura do ACE-55, com início em 2003, não houve ampliação do comércio bilateral. Este fato é também corroborado pela participação do Brasil como destino das exportações mexicanas, que apresentou tendência de queda até 2005. A partir de 2006, verifica-se uma queda ainda mais acentuada do comércio com o México, em que o Brasil passa a aumentar suas exportações para o mercado argentino. Por outro lado, com o aquecimento do mercado interno brasileiro, em detrimento das exportações, causados pela excessiva valorização do câmbio e aumento dos salários reais, passam a aumentar as importações de automóveis do México, representando um expressivo aumento da participação do Brasil em suas exportações entre os anos de 2005 e 2006. A partir da crise, com início em 2007, nota-se também um aumento desta participação, em relação aos anos anteriores, sendo maior ainda no ano de 2011, enquanto a participação mexicana nas exportações brasileiras continua sua tendência de decréscimo. Este fato é em grande parte explicado pelos fatores acima elucidados, em que a retração do mercado norte-americano, aliado às vantagens do câmbio

valorizado brasileiro, e os incentivos representados pelo livre comércio do setor automotivo ampliaram as exportações mexicanas para o Brasil, numa clara evidência da competição acirrada por mercados emergentes com boas taxas de crescimento em relação às economias centrais. Percebe-se, apesar de ser o maior mercado para produtos mexicanos, que os EUA vêm perdendo participação em suas exportações desde 2004, enquanto há um movimento de sutil aumento da participação brasileira, mesmo esta sendo baixa em termos relativos (cerca de 10% do total exportado no setor automotivo).

Assim, tornam-se claros os resultados do saldo comercial do setor automotivo entre os dois países no ano de 2010, em que o efeito defasado da desvalorização cambial de 2009 contribuiu para elevar levemente as exportações brasileiras em 2010. Concomitantemente, as exportações mexicanas também se elevaram, fazendo com que o déficit comercial para o Brasil aumentasse de maneira pouco significativa em relação a 2009. De acordo com o Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (IEDI, 2011), nos últimos anos, o mercado brasileiro de automóveis passa por um momento favorável, com forte demanda interna e crescimento na casa dos dois dígitos, ano após ano. A produção interna, no entanto, não tem acompanhado este crescimento, mostrando um dinamismo menor do lado da oferta. As exportações, como já estudado nos parágrafos anteriores, foram extremamente reduzidas, sem perspectiva de recuperação, ao passo que, para atender à alta demanda doméstica dada a deficiência da produção interna, as importações aumentaram significativamente, com uma participação cada vez maior de veículos estrangeiros no mercado brasileiro. Esta constatação do IEDI, aliada à citação anterior de Bastos (2012), nos mostra que, apesar de a demanda por automóveis no Brasil crescer, mesmo no período da crise, uma parcela deste novo mercado está sendo apropriado por veículos oriundos do mercado externo, uma vez que a produção interna não é capaz de absorver todo este aumento, o que representa uma perda para a economia brasileira. Assim, dado o livre comércio entre Brasil e México, mesmo com a leve tendência de desvalorização cambial, justificam-se as elevadas importações brasileiras de automóveis em 2011, ao mesmo passo em que as exportações brasileiras atingiram o menor nível em todo o período estudado, revelando um aprofundamento muito mais intenso do déficit comercial do setor automotivo com o México.

Feita a análise ano a ano da evolução do comércio entre os dois países membros do Acordo de Complementação Econômica nº 55, que promove o livre comércio para bens do setor automotivo entre Brasil e México, relacionando-o à política macroeconômica brasileira ao longo destes dez anos de vigência, podem-se chegar a algumas conclusões. Em primeiro lugar, fica claramente visível que o objetivo central do Governo em promover o controle inflacionário,

fazendo-se valer principalmente da variação na taxa de câmbio como instrumento para este fim e mantê-la dentro do intervalo estabelecido na meta, afeta não somente a conta corrente, mas principalmente apresenta impactos diretos sobre a competitividade da indústria. A partir de 2005, os efeitos da apreciação cambial já foram responsáveis pela redução do saldo comercial do setor automotivo do Brasil tanto em relação com o mundo, como especificamente em relação com o México, cujas relações comerciais deveriam ser ampliadas bilateralmente pelos termos do Acordo, com incentivos ao comércio através de reduções tarifárias. O que se observou, no entanto, foi a gradativa redução das exportações brasileiras e ampliação sistemática das importações provenientes do México que, aproveitando-se do aquecimento da demanda interna brasileira, apreciação do Real e redução de obstáculos tarifários pela implementação do Livre Comércio para o setor, apropriou-se de parte da nova demanda por automóveis que surgia a cada ano, uma vez que a produção interna brasileira não se mostrou capaz de acompanhar o mercado interno, e também os mercados externos pela falta de competitividade da taxa de câmbio.

Com isto, a contínua tendência de apreciação cambial gera prejuízos em quatro principais frentes para a indústria nacional: perda de competitividade no mercado externo, uma vez que o preço dos bens exportados torna-se mais caro que o produzido internamente nos mercados de destino; perda de competitividade no mercado interno, uma vez que a indústria nacional brasileira não é capaz de competir via preços com os importados, que entram no país a preços muito mais atraentes; inibição de investimentos e mudanças de instalações, em que o setor privado leva em conta a taxa de câmbio ao planejar investimentos, sendo que, como uma consequência dos dois primeiros itens, afeta diretamente a competitividade dos bens, tornando inviável a produção em países que não possuam um diferencial favorável de câmbio, gerando consequências diretas sobre o emprego e a economia regional e, finalmente; a desarticulação da cadeia produtiva, em que os preços mais atrativos dos importados desencorajam encadeamentos produtivos internos, criando porosidades. (IEDI, 2012).

Pelo menos no curto prazo, este cenário não pode ser revertido através de uma forte desvalorização cambial, pois acarretaria uma forte pressão inflacionária, algo que vai contra os esforços da política macroeconômica brasileira de controle inflacionário. Além disso, tal desvalorização poderia levar a uma queda permanente dos salários reais, representando uma retração do consumo interno. Em outras palavras, a recuperação da competitividade externa da indústria brasileira seria um *trade-off* em relação à retração do mercado interno.

Assim, a respeito das recorrentes quedas do saldo comercial da indústria de transformação, em que se inclui o setor automotivo, devem ser buscadas outras alternativas

para a retomada da competitividade da indústria brasileira tanto internamente, como no mercado internacional. No caso da indústria automobilística, além dos prejuízos cambiais, o déficit comercial brasileiro foi agravado pelo ACE-55, em que as importações do México ganharam força pelo Livre Comércio acordado, agravado pela queda das exportações brasileiras devido ao câmbio desfavorável. Neste sentido, uma das medidas adotadas pelo Governo foi a proposta de revisão do Acordo junto ao Governo mexicano, fazendo com que, a partir de março de 2012, fossem reestabelecidas as quotas de importação dos bens do setor automotivo. A análise do comércio entre ambos no ano de 2012, bem como as implicações da revisão do acordo serão o foco do próximo capítulo.

4. CAPÍTULO 4 A REVISÃO DO ACE-55

Após seis anos de superávit comercial para o Brasil em suas relações com o México no setor automotivo, a partir de 2008 este quadro se inverteu, traduzindo-se em crescentes déficits para a economia brasileira. As exportações brasileiras não conseguiam se alavancar, devido ao entrave da apreciação cambial, e o aquecimento da demanda interna era suprido por automóveis importados, especialmente do México, pelos benefícios tarifários oriundos do ACE-55. Frente a este cenário desfavorável, em 2012 o Brasil negociou com o México a revisão do Acordo, cujas novas regras entraram em vigor a partir de março deste ano. O atual capítulo explicita os novos termos do Acordo, trazendo também a evolução recente do comércio bilateral e as conclusões sobre o futuro e o desenvolvimento da indústria automotiva, baseadas no Acordo e na atual condução da política macroeconômica brasileira.

4.1 A revisão do ACE-55

O saldo do comércio automotivo entre Brasil e México mostrou uma tendência de queda do superávit para o primeiro, desde 2006, tornando-se finalmente superavitário para o segundo a partir de 2009. Especificamente o segmento de automóveis já começou a mostrar prejuízos para as contas brasileiras um ano antes, dentro do contexto da crise mundial, conforme já tratado no capítulo anterior. No ano de 2011 este déficit triplicou, em relação ao ano anterior, dado o aquecimento da demanda e a substituição do consumo de automóveis produzidos internamente por importados, especialmente do México, que possui custo de produção cerca de 40% menor. Com isto, levando-se somente em conta o setor de automóveis, o déficit do Brasil com o México atingiu a marca de US\$ 1,7 bilhão. Ao mesmo tempo, verificou-se a produção recorde de veículos nacionais, fazendo com que os estoques das montadoras passassem a se elevar acima de níveis considerados normais.

O presente capítulo tem como objetivo analisar a evolução do comércio do setor automotivo, em específico o segmento de automóveis, durante 2012, ano em que, dada a perpetuação da tendência deficitária do saldo comercial do setor para o Brasil, o Governo decidiu rever os termos do Acordo, numa tentativa de prevenir a repetição deste cenário desfavorável para a economia brasileira por mais um ano. Segundo dados do MDIC, os dois primeiros meses do ano de 2012 já se mostraram deficitários para o Brasil, na ordem de cerca de US\$ 500 milhões. Nesta ocasião, dado que o país já passara por três anos de crescentes déficits, o Brasil chegou a cogitar a possibilidade de utilizar-se da cláusula de saída do ACE-55,

uma vez que ele estava se mostrando desequilibrado contra este. No entanto, dado o enorme interesse do México em mantê-lo, este optou pela abertura a negociações dos termos do acordo com o governo brasileiro, configurando-se o primeiro passo rumo à implantação do ACE-55 revisto, já em março do mesmo ano.

O início das negociações entre as autoridades brasileiras, incluindo o Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Fernando Pimentel, e o governo mexicano deu-se em meados do mês de fevereiro, utilizando como principal argumento o fato de que “a importação de carros provenientes de fábricas mexicanas cresceu 220% nas primeiras semanas de fevereiro, em comparação com o mesmo período do ano passado.” (Leo, 2012a). Este elevado nível de importações poderia significar uma antecipação de importações por parte das montadoras instaladas no Brasil, como reação ao anúncio de medidas quanta à revisão do Acordo, que poderia alterar a condição de Livre Comércio do setor automotivo e, desta forma, prejudicar o lucro com as importações provenientes do México. Desta forma, havia pressa para a definição das novas regras do Acordo e, caso não se chegasse a um consenso, seu cancelamento por parte do governo brasileiro.

A reunião entre os Ministros de Relações Exteriores e do Desenvolvimento brasileiros com seus equivalentes mexicanos, realizada no final de fevereiro em Brasília, mostrou a intenção do Brasil em promover o retorno das quotas de importação, ou alguma outra medida que beneficiasse a ambos os países, uma vez que, dado o contexto atual pós-crise internacional de valorização do real e o vigor da demanda interna brasileira, este país encontrava-se vulnerável à massiva entrada de produtos importados, fazendo-se extremamente urgente e necessária a adoção de medidas de proteção à indústria nacional. O México, por outro lado, alegava que o ACE-55 mostrou-se favorável à economia brasileira até o ano anterior, rendendo saldos positivos ao comércio bilateral dos itens listados no Acordo e, por este motivo, estava inclinado a ser contrário a qualquer modificação no acordo automotivo.

Apesar da pressa por parte do governo brasileiro, em meados de março ambas as partes ainda não haviam chegado a um acordo a respeito da revisão dos termos, sendo marcada nova reunião, desta vez no México, atendendo às solicitações por parte deste governo, que se queixava da negociação à distância sobre as propostas brasileiras. Estas incluíam a retomada das quotas de importação, na faixa de valor entre US\$ 1,17 bilhão e US\$ 1,4 bilhão (em detrimento das antigas quotas por unidades importadas), além da inclusão de novos itens a serem beneficiados pelo novo Acordo, como a antecipação do Livre Comércio para caminhões pesados, que estava prevista apenas para 2020. Outro ponto a ser discutido pelas autoridades dos dois países era o aumento do conteúdo nacional dos automóveis

exportados pelo México (que passaria de 35% para 45% até 2014) (Valor, 2012b). Trata-se de uma medida para, além de incentivar o desenvolvimento da indústria nacional mexicana, evitar o uso, por parte das montadoras de outros países, do México como porta de entrada para atingir o mercado brasileiro a custos reduzidos, prejudicando a competitividade da indústria nacional brasileira.

Por fim, no dia 15 de março de 2012 foi finalizada a revisão do acordo, estabelecendo as quotas de exportação de veículos pelo período de três anos. Após este período, seria retomado o nível de Livre Comércio entre os dois países. De acordo o novo acordo celebrado entre as partes, a Tabela 10 a seguir ilustra a configuração das novas quotas de exportação ao longo dos três anos, em valor FOB, para os automóveis e veículos de pego

Tabela 10 – Nova Quota de Exportação do ACE-55	
Período	Quotas anuais
De 19 de março de 2012 a 18 de março de 2013	US\$ 1,45 bilhão
De 19 de março de 2013 a 18 de março de 2014	US\$ 1,56 bilhão
De 19 de março de 2014 a 18 de março de 2015	US\$ 1,64 bilhão
A partir de 19 de março de 2015	Livre comércio

em carga máxima não superior a 8.845kg, incluindo comerciais leves e caminhões:

Fonte: Quarto Protocolo Adicional ao Apêndice II “Sobre o Comércio no Setor Automotivo entre o Brasil e o México”, adaptado pelo autor.

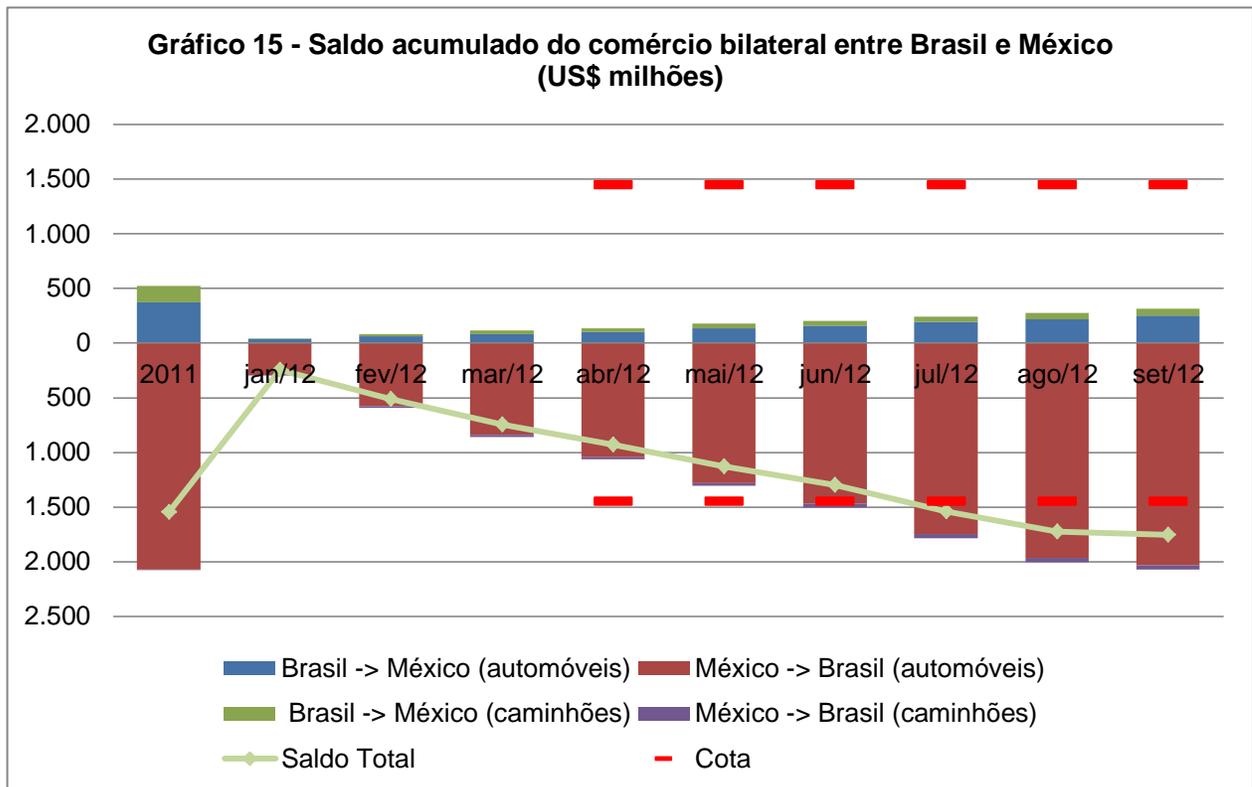
Além disso, o México concordou em ampliar a participação de peças da América Latina em seus veículos, passando dos atuais 30% para 40% em um prazo de cinco anos (Reuters, 2012). No Brasil esta participação é de 65%, fazendo com que este seja um incentivo à integração regional da América Latina e a maior articulação das filiais mexicanas ao *cluster* regional da América do Sul de detrimento ao do Norte, além de promover a melhora da competitividade dos produtos brasileiros frente aos mexicanos. A proposta inicial do Brasil de incluir caminhões pesados acabou por ser abolida, restringindo a abrangência do novo Acordo somente aos itens já previstos em sua versão original. Ainda segundo a notícia publicada pelo jornal Folha de São Paulo, a revisão do Acordo pedida pelo Brasil, no sentido da limitação do livre acesso ao mercado brasileiro, pode ameaçar os planos de investimento no território do

México de diversas montadoras, entre elas a Mazda, Honda e Nissan, que planejavam a instalação de novas fábricas em Estados mexicanos.

Feita esta breve análise do comércio automotivo entre os dois países no começo de 2012, o presente capítulo tratará de aprofundar a evolução da indústria automobilística no Brasil até o terceiro trimestre deste ano, contextualizando-a com as recentes medidas de incentivo adotadas pelo governo e, por fim, trazendo as conclusões sobre o futuro não só do setor automotivo, mas da indústria como um todo no país, caso verifique-se a manutenção da estrutura atual das variáveis macroeconômicas.

4.2 A evolução recente do comércio automotivo

Com dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, esta sessão trará a análise do comércio automotivo, especificamente do segmento de automóveis, pautada no Gráfico 15 a seguir, que mostra a evolução acumulada do intercâmbio comercial entre o Brasil e o México, em dólares. Através dele será mostrada a falta de competitividade que a indústria brasileira continua mostrando, e que vem sendo algo recorrente desde 2006, quando o saldo comercial do comércio automotivo começou a mostrar sinais de deterioração para a economia nacional.



Fonte: MDIC, elaboração própria.

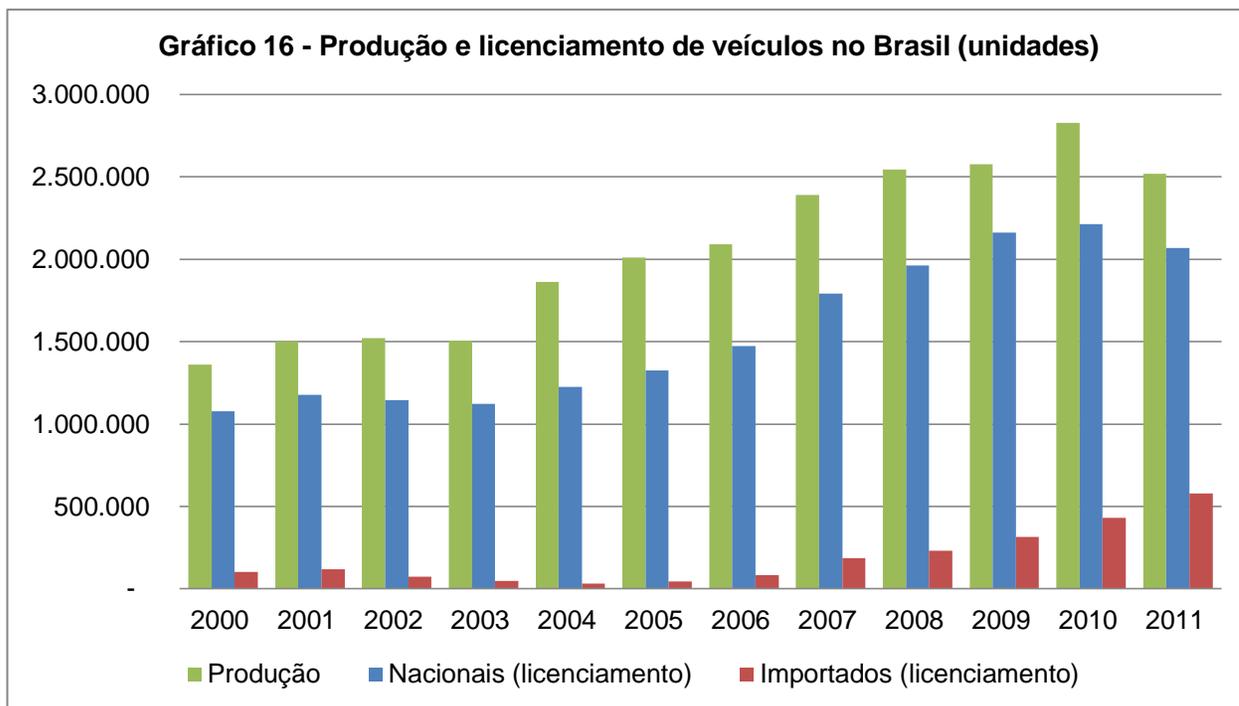
Conforme exposto no capítulo anterior, o ano de 2011 foi encerrado registrando um déficit comercial no setor automotivo três vezes superior se comparado ao ano anterior. O início de 2012 já mostrava indícios da perpetuação desta tendência, em que as exportações brasileiras para o mercado mexicano mantinham-se praticamente estáveis (e em valor reduzido), enquanto as importações brasileiras continuavam aumentando, ampliando o déficit comercial para o lado do Brasil. Em março verificou-se a primeira atuação do governo no sentido do incentivo à indústria nacional, sendo o mês em que foi estabelecida a revisão do acordo, suas negociações haviam se iniciado em fevereiro e determinaram quotas anuais de importação de veículos oriundos do México, com início no dia 19 deste mês e duração de um ano, quando então ela seria aumentada, de acordo com a Tabela 10 acima exposta. Esta medida foi tomada como uma tentativa de frear a grande importação do México, cujos automóveis mais baratos devido ao menor custo da mão de obra mexicana e a moeda nacional valorizada fazem com que os veículos produzidos internamente sejam substituídos pelos importados, mais atrativos economicamente.

No entanto, esta medida só passaria a surtir o efeito protecionista almejado a médio prazo, quando as montadoras, ao atingirem sua quota de importação com isenção tarifária, acabariam por reduzir o volume importado do México devido à perda de competitividade acarretada pela incidência do imposto de importação sobre o volume adicional importado. Neste sentido, verificada a estabilização do volume de automóveis exportados, e o contínuo crescimento do déficit comercial até o mês de maio, o Governo adotou um plano mais imediatista de incentivo às vendas dos produtos nacionais. Diante do agravamento da crise nos países centrais, em especial a Europa, foram estipuladas no Brasil algumas medidas de estímulo à economia, como a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), que antes era de 7%, para automóveis 1.0 fabricados no Brasil, com validade até agosto do mesmo ano, além da redução dos juros e do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) para financiamentos, além do alargamento do prazo para a compra de veículos. Além dos incentivos ao consumo, foi dado um incentivo às empresas, com a redução das taxas de juros do BNDES para empresas (Uol, 2012). Para usufruir de tais benefícios, as empresas deveriam, além de não demitir funcionários, se comprometer a reduzir os preços dos automóveis. Neste sentido, automóveis de até 1.000 cilindradas passariam por redução de 2,5% no preço de tabela, enquanto veículos até 2.000 cilindradas e utilitários passariam por redução de preço da ordem de 1,5% e 1%, respectivamente. A redução do IOF a níveis de 2011, na medida em que reduz os juros ao consumidor, facilita o pagamento de prestações, incentivando o aumento do consumo.

Estas medidas adotadas pelo Governo vão de acordo com a tendência observada no Gráfico 11, que evidencia a tendência de queda da taxa básica de juros desde meados de 2011, tornando-se também um atrativo ao aquecimento da demanda interna num contexto de crise internacional, que limita o desempenho das exportações brasileiras. Além do comprometimento das empresas, os bancos atuaram no sentido de aumentar o volume de crédito disponível ao consumidor, flexibilização do número de parcelas, redução do valor da entrada para compras de veículos e dos juros dos financiamentos.

A intenção do governo com estas medidas, em conjunto com as novas quotas de importação relativas ao acordo com o México, visam incentivar as vendas da indústria automobilística nacional, que há tempos vem sofrendo com a forte concorrência dos importados. Esta substituição do automóvel nacional pelo importado acarretou um forte aumento dos estoques das montadoras, fazendo com que o pacote de medidas anunciado, além de fomentar o aquecimento da economia por meio de setores-chaves - como o automotivo, que promove um grande encadeamento produtivo - ajude o setor a reduzir seus

estoques, evitando uma retração da produção que pudesse ser responsável por aumento do desemprego e queda do desempenho do PIB na indústria. O Gráfico 16 ilustra esta situação:



Fonte: ANFAVEA: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira (edição 2012), elaboração própria

Pode-se notar um crescente aumento da produção em todo o período analisado, excetuando-se 2011, seguindo a tendência do aumento do consumo de veículos. Além disso, a partir de 2005 passa-se a ser notório o aumento da participação dos veículos importados no licenciamento de automóveis no Brasil. Este movimento é concomitante à trajetória da participação dos veículos mexicanos no país, de acordo com a análise feita no capítulo anterior. Ao mesmo tempo, observa-se uma desaceleração no ritmo do crescimento do licenciamento de veículos nacionais a partir da crise de 2008, evidenciando a substituição do consumo de veículos produzidos internamente por importados, inclusive do México. A combinação destes fatores sejam eles o aumento da produção de veículos num contexto de desaceleração das vendas de nacionais, e aumento das vendas de importados, fez com que os estoques das montadoras passassem a se elevar. Este cenário poderia levar, a médio prazo, a um quadro de demissões no setor automotivo, que poderia ter reflexos em outros setores da indústria nacional, levando a um agravamento do desempenho da indústria no país. Neste sentido fica explicada a atuação do governo que, sensível aos efeitos das alterações nas variáveis macroeconômicas para o resultado da indústria automotiva, adotou as medidas citadas nos

parágrafos anteriores para incentivar a retomada do consumo de automóveis nacionais, com o objetivo de reduzir os estoques das montadoras, manter o nível de emprego do setor e retomar os níveis anteriores de crescimento.

Com este objetivo em vista, e o sucesso das medidas de redução de IPI no incentivo ao consumo, o governo anunciou no final de outubro a prorrogação desta medida, isentando os veículos nacionais até 1.000 cilindradas do pagamento deste imposto até o final do ano, além de manter as reduções tarifárias para veículos de maiores cilindradas. As autoridades visam, com esta medida, que as montadoras não aumentem novamente os preços dos veículos no final do ano, quando a isenção tarifária chegaria ao fim antes da prorrogação, mantendo assim o aumento do consumo de veículos nacionais e promovendo o crescimento do setor pelo aumento das vendas e conseqüente aumento de investimentos. A intenção é que a “indústria brasileira cresça indiferente à crise”, segundo as palavras do Ministro da Fazenda Guido Mantega, sendo que o Brasil é um dos poucos países que está atraindo investimentos para a indústria automobilística. Segundo Reuters (2012b), o incentivo fiscal foi responsável por um aumento de 5,5% nas vendas de veículos no acumulado do ano, ajudando a garantir investimentos e emprego não só no setor automotivo, como os outros ramos diretamente ligados a ele.

A dupla atuação do governo, tanto internamente, com as medidas de fomento à indústria nacional e incentivo ao consumo, como externamente, com medidas de proteção à indústria com a retomada das quotas de importação do previstas na revisão do ACE-55, geraram alguns impactos para o Brasil e o México. Exemplo disto é o caso da montadora japonesa Nissan que, beneficiando-se do livre comércio entre os dois países, foi a montadora que mais cresceu no Brasil no período recente, com o sucesso do modelo March no mercado de carros populares, e do Versa. Trazendo mais de 70% dos veículos vendidos no país do México, a Nissan mais do que dobrou suas vendas, atingindo a parcela de 3% dos novos emplacamentos no Brasil. A retomada das quotas de importação a partir de março mostrou impactos diretos sobre esta montadora, havendo falta destes dois modelos nas lojas e redução drástica dos emplacamentos, que caíram mais da metade em setembro e outubro, em relação às 10 mil unidades vendidas nos meses anteriores.

A montadora, a exemplo da tendência que provavelmente atingirá as concorrentes num futuro próximo, está buscando rotas alternativas para a importação de seus produtos, dada a restrição ao comércio com o México, além de priorizar a inauguração de sua nova fábrica em Rezende, no Rio de Janeiro, para garantir a manutenção de suas taxas de crescimento no mercado brasileiro. A construção desta nova fábrica é uma medida para adequar a montadora

ao novo Regime Automotivo, que estipula a isenção do pagamento do aumento de 30% no IPI a partir de 2013 para empresas que realizarem investimentos em tecnologia no Brasil. Tais investimentos visam aumentar a competitividade do setor no país, em que há os incentivos à produção interna e de desenvolvimento de novas tecnologias, especialmente no que diz respeito ao aumento na eficiência do consumo de combustíveis.

Adequando-se ao novo Regime, as montadoras conseguem continuar importando veículos sem ter de pagar o imposto adicional, ao mesmo tempo em que contribuem para o crescimento do Brasil produzindo veículos internamente, ao promover o aumento de investimento e emprego. Ao buscar uma nova rota de importações, a nova estratégia das montadoras de importar veículos de outras regiões visa não sobrecarregar a importação do mercado mexicano, garantindo o equilíbrio entre veículos dentro e fora da quota, além de preservar tanto a competitividade como a rentabilidade das empresas (Laguna, 2012).

Como pode ser observado no Gráfico 15, e de acordo com o jornal Valor Econômico, pelo menos duas montadoras já haviam esgotado suas quotas de importação de veículos oriundos do México até meados de setembro. Em relação ao período de janeiro a agosto de 2011, a quantidade de veículos importados deste mercado já mostrou crescimento de 108%, representando 93% em valor (Leo, 2012d). Neste período já foram importados mais veículos do México do que o ano de 2011 inteiro, evidenciando a preocupação do governo com os prejuízos à indústria brasileira. Dados os incentivos da redução de IPI até o final de 2012, algumas montadoras estão passando a importar veículos do México pagando o imposto de importação, mesmo que ainda tenham quota disponível com isenção. Apesar de não terem informado o motivo, tal estratégia pode estar relacionada à redução do IPI, que permite uma maior absorção dos custos do imposto de importação. Parece que as empresas pretendem guardar suas quotas para 2013, quando termina o prazo de redução do IPI, sendo uma forma de manter o preço dos veículos importados mais competitivos a médio prazo.

Com o aumento do imposto de importação para veículos importados, a redução de impostos para veículos nacionais, e o novo Regime Automotivo, o país já começou a observar a queda na importação de veículos, apesar de as importações provenientes do México continuarem aumentando, como resultado dos incentivos tarifários da revisão do acordo. Apesar disto, algumas montadoras que já tiveram atingiram sua quota de importação isenta de imposto continuam a trazer veículos do México, mesmo com o pagamento de taxa de 35% de imposto, como uma estratégia para não perder mercado no Brasil, dado o aquecimento da demanda pela redução do IPI até o final do ano. Talvez este pagamento de taxa de importação seja temporário, uma vez que as montadoras estão pressionando o governo para que seja

promovido um aumento do valor das quotas de importação. O melhor exemplo da adoção desta estratégia é a montadora Nissan, que já superou o total de vendas de 2011 somente no período de janeiro a agosto. Dentre estes modelos está o hatch pequeno March, cujo sucesso de vendas promoveu a escalada da montadora do 12º lugar para o 7º lugar em vendas, chegando a 3,35% do mercado brasileiro, ou seja, aumento de 70% em relação a 2011.

Visando fugir do imposto adicional de 30% sobre veículos importados e adequar-se às novas regras do novo Regime Automotivo, além de aumentar as vendas no país, montadoras (como a própria Nissan), estão promovendo investimentos produtivos no Brasil, parecendo que finalmente o governo começa a acertar as medidas de contenção do déficit comercial do setor automotivo.

CONCLUSÕES

No mundo contemporâneo, as globalizações produtiva e financeira são uma forte realidade, cuja tendência de intensificação verifica-se especialmente nos países em desenvolvimento, que são alvo da constante busca por novos mercados por parte das grandes multinacionais, que vislumbram a saturação de mercados do centro do sistema capitalista. Exemplos da expansão da globalização nestes países são as políticas neoliberais adotadas por países da América Latina durante a década de 90, em que o Estado passou a exercer cada vez menos intervenção nas questões econômicas, sob a ideologia de que a administração pública gerava ineficiências e gargalos ao desenvolvimento dos países. Passou-se a adotar, nas Nações latino-americanas, políticas de desregulação financeira, promovendo-se abertura à entrada de capitais externos, muitas vezes especulativos e voláteis, que tornavam estas economias mais vulneráveis a crises, além de fazer com que as contas nacionais fossem mais dependentes da conta de capitais, em detrimento dos investimentos produtivos. A queda de barreiras protecionistas por parte do Estado também foi responsável pela abertura comercial, aumentando consideravelmente a entrada de produtos estrangeiros nos mercados nacionais, ao mesmo passo em que se verificava a globalização produtiva, em que as grandes multinacionais mantinham suas sedes nos países centrais, distribuindo geograficamente suas filiais produtivas nos países em desenvolvimento, de acordo com as vantagens comparativas de cada um deles, como recursos naturais e/ou mão-de-obra barata.

Este cenário de desregulação da economia e ausência do Estado no sentido de proteger as indústrias nacionais fez com que a crescente competição com os produtos dos países centrais leva-se à substituição do consumo dos bens produzidos internamente, fazendo

com que a perda de competitividade da indústria nacional (devido principalmente a custos de produção mais elevados e tecnologias inferiores) gerasse problemas para o desenvolvimento periférico. Neste sentido, passou-se a observar um movimento de integração entre as economias, levando à formação de blocos econômicos, com o objetivo de incentivar o intercâmbio comercial entre seus membros, fazendo com que a possibilidade de se aumentar a escala de produção reduzisse custos e promovesse o aumento de competitividade com os países centrais, gerando benefícios mútuos quanto ao desenvolvimento e crescimento econômico. A exemplo do Brasil, sua inserção no bloco econômico do MERCOSUL, composto por Argentina, Paraguai e Uruguai, incentivou o aumento das exportações industriais brasileiras para estes países, promovendo o crescimento de sua indústria. No entanto, o potencial de integração do Brasil com estes países não era plenamente atingido, devido às restrições representadas pela diferença entre o PIB dos membros, e da composição de seus parques industriais, cujas insuficiências de escala geravam uma limitação ao potencial de comércio do Brasil.

Como forma de ampliar a integração com outros países e manter sua competitividade no cenário internacional, o Brasil buscou estabelecer acordos bilaterais para determinados setores produtivos. Entre estes acordos está o Acordo de Complementação Econômica nº 55, que prevê o Livre Comércio de bens do setor automotivo nas relações comerciais entre Brasil e México. Conforme explicitado no presente trabalho, os obstáculos à exploração do potencial de comércio entre ambos estavam superados, na medida em que o tamanho de suas economias é equivalente, ao mesmo tempo em que possuem um parque industrial desenvolvido, inclusive no setor automotivo: o México, com sua indústria automotiva voltada à montagem e exportação de veículos para mercados como os EUA; e o Brasil, cuja indústria especializou-se na produção de veículos populares para atender à alta demanda interna. Assim, ambos os países tinham a oportunidade de beneficiar-se pela liberalização do comércio automobilístico.

Desde sua implementação, em 2002, o Brasil viu-se beneficiado pelo Acordo, em que a conjuntura internacional favorável da retomada do crescimento econômico mundial levou a um aumento das exportações, ao mesmo tempo em que as variáveis macroeconômicas do Brasil, como alta taxa de juros e câmbio desvalorizado, incentivavam este movimento. Apesar disto, com o passar dos anos o superávit comercial brasileiro no setor automotivo em relação ao México começou a decrescer, dada a pressão inflacionária representada pelo aumento do preço das commodities, causada pelo aumento de demanda com o crescimento acelerado das diversas economias do mundo.

Como o principal objetivo da política macroeconômica brasileira é o controle da inflação, mantendo-a dentro de um intervalo pré-estabelecido pela Autoridade Monetária, as medidas adotadas pelo Estado acabaram por incentivar a perda de competitividade da indústria brasileira, compensando o aumento dos preços internacionais das commodities com a valorização cambial, que tinha como consequência a queda de exportações e incentivo às importações. Além disso, a contínua redução da taxa de juros incentivava o aumento do consumo interno. Este aumento de demanda, num contexto de valorização cambial, trazia como consequência o aumento do consumo de bens importados, sendo mais um agravante ao desempenho da indústria nacional.

Após a crise internacional de 2008, nota-se que o Brasil foi um dos poucos países do mundo que não foi severamente afetado pela recessão, dada sua política macroeconômica anterior, que fez com que a economia fosse menos dependente das exportações, sustentando-se principalmente em seu mercado interno. Desta forma, sendo um mercado em ascensão num contexto de recessão e saturação dos mercados centrais, os olhos das montadoras estavam voltados para o Brasil, fazendo com que o coeficiente importado deste país crescesse consideravelmente e vendo pela primeira vez um déficit comercial do setor automotivo em suas relações com o México. Esta tendência ao déficit mostrou-se crescente até o ano de 2012, quando finalmente o Estado interferiu para evitar um prejuízo ainda maior à indústria, reestabelecendo quotas à livre importação de automóveis oriundos do México.

Até o terceiro trimestre deste ano, verificou-se que, apesar das medidas do Governo, o déficit continuou aumentando, como consequência da política macroeconômica de controle inflacionário, que faz com que a taxa de câmbio tenha de manter-se valorizada. Além disso, a recente estratégia de redução de IPI para fomentar o aumento do consumo de automóveis e evitar maiores prejuízos do setor automotivo nacional e dos setores diretamente ligados a ele por encadeamentos produtivos acaba também incentivando o consumo de veículos importados, conforme exposto neste capítulo. Segundo notícia publicada pelo jornal Folha de São Paulo, a retomada das quotas de exportação de veículos pode ajudar a reduzir o déficit comercial, mas não serão suficientes para resolver os problemas que fazem com que a indústria nacional seja menos competitiva que a mexicana, sendo prejudicada especialmente pela valorização cambial, altos impostos e salários mais elevados dos que os pagos no México.

Concluindo, o Brasil não conseguirá promover os desejados incentivos ao desenvolvimento industrial enquanto a inflação, que tem origem no aumento de custos, for controlada através de ajustes macroeconômicos característicos de inflação de *demanda*. Isto porque, em geral, este ajuste se dá no sentido do aumento da taxa de juros e apreciação da

taxa de câmbio, inibindo o consumo interno e investimentos produtivos, além de fazer com que as exportações brasileiras percam competitividade nos mercados externos. Além disso, a elevada carga tributária brasileira oferece também um entrave à indústria, tornando os bens produzidos internamente mais caros do que os similares de outros países. O atual cenário de recessão econômica dos países centrais pode ser tanto um entrave como uma oportunidade ao comércio exterior brasileiro. Entrave, pois representa uma gama menor de destino das exportações brasileiras; e oportunidade, pois torna possível a criação de laços comerciais com parceiros que antes representavam uma parcela não tão expressiva do comércio. Este é o caso do México, que voltava uma grande parcela de seu comércio exterior com os EUA. Com a desaceleração deste, países como o Brasil passaram a exercer maior participação, sendo uma oportunidade para a exploração deste comércio bilateral. É necessário que o Governo tome ações que incentivem a retomada das exportações e o desenvolvimento industrial, principalmente através do aumento da competitividade da moeda, com sua desvalorização.

Um primeiro passo no sentido da reversão do processo de desindustrialização brasileira está sendo dado pelo Governo, ao estabelecer neste ano as novas regras do chamado novo Regime Automotivo, que prevê incentivos fiscais a montadoras que realizarem investimentos produtivos no país e aumento da eficiência dos veículos, levando tanto ao desenvolvimento do país, como ao desenvolvimento de novas tecnologias que aumentem a competitividade brasileira no setor automotivo. A produção interna para atender a um mercado cada vez mais aquecido pode ser a chave para solucionar o problema do déficit comercial brasileiro, no sentido de que reverterá o processo da substituição do consumo de veículos nacionais por importados, além de que o fato de se incentivar a adoção de novas tecnologias para a produção de veículos mais eficientes no consumo de combustíveis poderá aumentar as exportações brasileiras, na medida em que os veículos nacionais poderão competir tanto em termos de tecnologia como em preço com os veículos produzidos nos países desenvolvidos.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, C. C. R. de, CARIO, S. A. F., MERCÊS, R. e GUERRA, O. (2006) “*Indústria Automobilística brasileira: conjuntura recente e estratégias de desenvolvimento*” Indic. Econ. FEE, Porto Alegre, v. 34, n. 1, p. 135-152, julho/2006

ANFAVEA (2012) Dados estatísticos obtidos pela LCA Setorial Indústria Automotiva

_____. (2012) “*Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*”. São Paulo, Edição 2012

ANUÁRIO FENABRAVE, diversos anos. Disponível em: <http://www.fenabreve.com.br/principal/home/?sistema=conteudos|conteudo&id_conteudo=24#conteudo>

AVERBUG, A. e GIAMBIAGI, F. (2000) “*A Crise Brasileira de 1998/1999 – Origens e Consequências*”. Textos para discussão 77, maio/2000

ASOCIACIÓN MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTORES (AMDA). Disponível em: <<http://www.amda.mx/Table/Cifras-2010-y-Anteriores/>> Acesso em: julho/2012

ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (AMIA). Disponível em: <<http://www.amia.com.mx/prodint.html>>. Acesso em: julho/2012

BASTOS, P. P. Z (2012a). “*A economia política da integração da América do Sul no mundo pós-crise*”. Observatório da economia global. Textos Avulsos – nº 10. Abril/2012

BASTOS, P.P.Z. (2012b) “*A Economia Política do Novo-Desenvolvimentismo e do Social Desenvolvimentismo*”. Número especial da revista Economia & Sociedade, 2012 (no prelo).

BIANCARELI, A. M. (2011) “*Riscos na travessia? O financiamento externo e os desafios futuros da economia brasileira, em “Desafios para o desenvolvimento brasileiro*”. Brasília, IPEA, 2011

BNDE (1962) “*XI Exposição sobre o programa de reaparelhamento econômico*” Rio de Janeiro, BNDE, 1962.

BOLETIM NEIT (2003), Número 2. IE/UNICAMP. Novembro/2003

BOLETIM REGIONAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL “*Evolução Regional do Crédito Consignado*”. Abril/2011. Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/pec/boletimregional/port/2011/04/br201104b2p.pdf>>

CALVO, G. A. e MENDOZA, E. G (1996) “*Mexico’s balance-of-payment crisis: a chronicle of a death foretold*”. Journal of International Economics 41: 235-264.

CAMPOS, C. R. e VANEGAS, L. L. (2005) “*Avaliação das mudanças estruturais no México (1982-2004)*” In: DUPAS, Gilberto (coord.). América Latina no início do século XXI: perspectivas

econômicas, sociais e políticas. Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer; São Paulo: Ed. da UNESP, 2005. p. 39-74

CARNEIRO, R. (2008) “*Globalização e integração regional*” In Cadernos do Desenvolvimento, vol. 3 (5), dezembro de 2008, Rio de Janeiro, CICEF, 2008.

_____. (2008b) “*Impasses do desenvolvimento brasileiro: a questão produtiva*”. Texto para discussão. IE/UNICAMP n. 153, nov. 2008.

_____. (2009) “*Notas sobre a integração da América do Sul*”. In: *Integração da América do Sul*. Brasília: FUNAG, 2010.

_____. (2010) “*O desenvolvimento brasileiro pós-crise financeira: oportunidades e riscos*”. Observatório da economia global. Textos avulsos – nº4. Agosto/2010

CHESNAIS, F. (1996) “*A mundialização do capital*”. São Paulo: Ed. Xamã, 1996. 1ª edição.

CEPAL, Estadísticas de América Latina y El Caribe. Disponível em: <<http://websie.eclac.cl/sisgen/ConsultaIntegrada.asp>>

DAMILL, M.; FANELLI, J. M. e FRENKEL, R. (1996). “*De México a México: El Desempeño de América Latina en los 90*”. Revista de Economía Política, vol. 16, nº 4.

FREITAS, V. R. A. de (2008) “*México: da crise da dívida externa ao advento do NAFTA*”, Aurora, ano II nº 3, dezembro 2008

IEDI (2011) “*Veículos e autopeças: o dinamismo do mercado interno e as importações*”. Agosto/2011

_____. (2012) “*Efeitos da dupla assimetria cambial na indústria brasileira: Estudos de casos*”. Abril/2012

INTERNATIONAL ORGANIZATION OF MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS (OICA) (2012). Disponível em: <<http://oica.net/category/production-statistics/>>. Acesso em: julho/2012

INTRACEN, Disponível em: <<http://www.intracen.org/exporters/trade-statistics/>> Acesso em setembro 2012

MENDES, P. (2012) “*Brasil vai rever acordo automotivo com o México, diz ministro*”. Auto Esporte, G1, 03 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2012/02/brasil-vai-rever-acordo-automotivo-com-o-mexico-diz-ministro.html>>

KESSLER, T. (2001) “*A Quebra do Peso Mexicano: Causas, Consequências e Recuperação*”. Revista de Economía Política, vol. 21, nº 3 (83), julho-setembro/2001.

LAGUNA, E. (2012) “*Nissan busca nova rota de importação*” Valor Econômico, 29 de outubro de 2012. Disponível em: <<http://www.udop.com.br/index.php?item=noticias&cod=1093853#nc>>

LEO, S. (2012a) “*Brasil quer volta de cotas para importar carros na revisão do acordo com o México*” Valor Econômico, 28 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://www.relacoesdotrabalho.com.br/profiles/blogs/no-valor-economico-brasil-quer-volta-de-quotas-para-importar-carro>>

_____. (2012b) “*México e Brasil concordam em revisar acordo automotivo*” Valor Econômico, 29 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/2548896/mexico-e-brasil-concordam-em-revisar-acordo-automotivo/>>

_____. (2012c) “*Ministros viajarão ao México para tentar salvar acordo automotivo*” Valor Econômico, 12 de março de 2012. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/2566940/ministros-viajarao-ao-mexico-para-tentar-salvar-acordo-automotivo>>

_____. (2012d) “*Cota para importar carro do México chega ao limite*” Valor Econômico, 11 de setembro de 2012. Disponível em: <<http://www.udop.com.br/index.php?item=noticias&cod=1091467#nc>>

LEVYA, M. R. V. (2003) “*Industria maquiladora de exportación. ¿Hacia donde va el empleo?*” Papeles de Población, julio/septiembre, nº 37

LESSA, C. (1981) “*O Plano de Metas – 1957/60. In: Quinze Anos de Política Econômica*” Editora Brasiliense, 1981, p.27-117

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR (MDIC). “*Apêndice II do Acordo de Complementação Econômica nº 55*” Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=466&refr=405>>

_____. *Dados sobre o Comércio Exterior Brasileiro*. Disponível em: <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em julho/2012

OLMOS, M. (2012) “*Montadora prefere pagar mais imposto a perder mercado*” Valor Econômico, 11 de setembro de 2012. São Paulo. Disponível em: <<http://clippingmp.planejamento.gov.br/cadastros/noticias/2012/9/11/montadora-prefere-pagar-mais-imposto-a-perder-mercado>>

PROMÉXICO (2008) “*México: La industria automotriz*”. Disponível em <http://www.promexico.gob.mx/work/models/promexico/Resource/117/1/images/folleto_automotriz_es.pdf>

REUTERS, (2012a) “*Brasil e México finalizam novo acordo automotivo; veja regras*” Folha de São Paulo, 15 de março de 2012. Brasília. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/1062597-brasil-e-mexico-finalizam-novo-acordo-automotivo-veja-regras.shtml>>

_____. (2012b) “*Dilma prorroga redução de IPI para carros até 31 de dezembro*” Folha de São Paulo, 24 de outubro de 2012. São Paulo. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/1174371-dilma-prorroga-reducao-de-ipi-para-carros-ate-31-de-dezembro.shtml>>

SANTOS, A. M. M. e BURITY, P.(2002) “*BNDES 50 Anos - Histórias Setoriais: O Complexo Automotivo*” BNDES setorial, dezembro 2002

SARTI, F. (2002) “*Estudo da competitividade de cadeias integradas no Brasil: impactos das zonas de livre comércio*”. Cadeia: automobilística. Campinas: Unicamp, 2002.

SERRANO, F. e SUMMA, R. (2011) “*Política macroeconômica, crescimento e distribuição de renda na economia brasileira dos anos 2000*” Observatório da economia global. Textos avulsos – nº 6. Março/2011

UOL (2012) “*Governo zera IPI de carro 1.0, reduz IOF do crédito e dá mais prazo para financiar*” UOL Economia, 21 de maio de 2012. Disponível em: <<http://economia.uol.com.br/ultimas-noticias/redacao/2012/05/21/governo-zera-ipi-de-carro-10-e-da-mais-prazo-para-financiar.jhtm>>

VEJA (2012) “*México quer rever acordo com Brasil*” São Paulo, editora Abril. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/noticia/economia/mexico-quer-rever-acordo-automotivo-com-brasil>>