

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO  
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA

MONOGRAFIA DE FINAL DE CURSO

O REGIME AUTOMOTIVO NO MERCOSUL  
NO PERÍODO 1997 – 2000

Roberta Levy Martins  
Nº de Matrícula: 9824419

Orientador: Afonso Sant' Anna Bevilaqua

Dezembro de 2001

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO

DEPARTAMENTO DE ECONOMIA

MONOGRAFIA DE FINAL DE CURSO

O REGIME AUTOMOTIVO NO MERCOSUL  
NO PERÍODO 1997 – 2000

---

Roberta Levy Martins

Nº de Matrícula: 9824419

Orientador: Afonso Sant' Anna Bevilaqua

Dezembro de 2001

“Declaro que o presente trabalho é de minha autoria e que não recorri para realizá-lo, a nenhuma forma de ajuda externa, exceto quando autorizado pelo professor tutor”.

“As opiniões expressas neste trabalho são de responsabilidade única e exclusiva do autor”

## AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador, Afonso Sant' Anna Bevilaqua, pela dedicação, ajuda e orientação que me destinou, aos meus pais e irmãos pela compreensão e apoio. Agradeço a Roberto Iglesias e Henry Pourchet pela ajuda na obtenção dos dados.

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO  
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA

MONOGRAFIA DE FINAL DE CURSO

O REGIME AUTOMOTIVO NO MERCOSUL  
NO PERÍODO 1997 – 2000

---

Roberta Levy Martins

Nº de Matrícula: 9824419

Orientador: Afonso Sant' Anna Bevilaqua

Dezembro de 2001

“Declaro que o presente trabalho é de minha autoria e que não recorri para realizá-lo, a nenhuma forma de ajuda externa, exceto quando autorizado pelo professor tutor”.

“As opiniões expressas neste trabalho são de responsabilidade única e exclusiva do autor”

## AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador, Afonso Sant' Anna Bevilaqua, pela dedicação, ajuda e orientação que me destinou, aos meus pais e irmãos pela compreensão e apoio. Agradeço a Roberto Iglesias e Henry Pourchet pela ajuda na obtenção dos dados.

## ÍNDICE

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>6</b>
<b>CAPÍTULO I – OS ARGUMENTOS PARA O LIVRE COMÉRCIO E OS ASPECTOS DE UMA UNIÃO ADUANEIRA.....</b>	<b>9</b>
1.1 – Os Argumentos Favoráveis ao Livre Comércio.....	9
1.2 – Os Argumentos Contra o Livre Comércio.....	11
1.3 – As Características de uma União Aduaneira.....	13
<b>CAPÍTULO II – O COMÉRCIO INTRA – INDÚSTRIA E O MODELO DE CONCORRÊNCIA MONOPOLISTA.....</b>	<b>15</b>
2.1 – O Comércio Intra – Indústria.....	15
2.2 – O Modelo de Concorrência Monopolista.....	17
2.3 – O Comércio no Modelo de Concorrência Monopolista.....	21
<b>CAPÍTULO III – A EVOLUÇÃO RECENTE DO REGIME AUTOMOTIVO NO MERCOSUL..</b>	<b>23</b>
3.1- O PERÍODO 1994-1996.....	23
3.2 – O Ano de 1997.....	24
3.3 – O Ano de 1998.....	33
3.4 – O Ano de 1999.....	41
3.5 – O Ano de 2000.....	49
<b>CAPÍTULO IV – UMA ANÁLISE DO COMÉRCIO AUTOMOTIVO NO MERCOSUL.....</b>	<b>55</b>
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>67</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>69</b>

## ÍNDICE DE TABELAS

<b>Tabela I</b> - Exportações do Brasil (em US\$ bilhões).....	7
<b>Tabela 4.1</b> - Intercâmbio comercial brasileiro com os países do Mercosul – em US\$ milhões FOB.....	55
<b>Tabela 4.2</b> - Balança comercial brasileira – em US\$ milhões FOB.....	56
<b>Tabela 4.3</b> - Exportações brasileiras para o mundo e países do Mercosul – em US\$ milhões FOB.....	56
<b>Tabela 4.4</b> - Exportação brasileira do setor automotivo – em US\$ milhões FOB.....	57
<b>Tabela 4.5</b> - Representatividade do setor automotivo nas exportações - em US\$ milhões FOB.....	58
<b>Tabela 4.6</b> - Exportação brasileira principais produtos e países – em US\$ milhões FOB.....	59
<b>Tabela 4.7</b> - Representatividade das exportações para o Mercosul nas exportações totais do setor automotivo.....	60
<b>Tabela 4.8</b> - Importações brasileiras do mundo e países do Mercosul – em US\$ milhões FOB.....	61
<b>Tabela 4.9</b> - Importação brasileira do setor automotivo – em US\$ milhões FOB.....	62
<b>Tabela 4.10</b> – Representatividade do setor automotivo nas importações - em US\$ milhões FOB.....	63
<b>Tabela 4.11</b> - Importação brasileira principais produtos e países – em US\$ milhões FOB.....	63
<b>Tabela 4.12</b> – Representatividade das importações do Mercosul nas importações totais do setor automotivo.....	65

## INTRODUÇÃO

Em julho de 1986, foi dado o primeiro passo para a formação do Mercosul, em Buenos Aires, foi firmada a Ata para a integração argentina-brasileira que instituiu o Programa de Integração e Cooperação Econômica. Este programa visava propiciar o ambiente para a formação do mercado econômico comum, através da abertura seletiva dos respectivos mercados e o estímulo à complementação de setores específicos de ambos países.

Após essa Ata, foi firmado em 1988, um novo Tratado de Integração, Cooperação e desenvolvimento, através do qual os países se propunham a constituir um espaço econômico comum, pela liberalização do intercâmbio recíproco, no prazo de 10 anos.

Em 1990, foi assinada, pelos presidentes Collor e Menem, da Ata de Buenos Aires, que estabelecia que, até 31 de dezembro de 1994, o mercado comum entre os dois países deveria estar formado. Posteriormente, no mesmo ano, Paraguai e Uruguai aderiram à Ata, que possibilitou a assinatura do Tratado de Assunção para a formação do Mercosul, ratificado em dezembro de 1994.

Em 26 de março de 1991, foi assinado o Tratado de Assunção pelos presidentes do Paraguai, Uruguai, Brasil e Argentina, e seus respectivos Ministros das Relações Exteriores. Esse acordo estabelece a integração econômica entre os quatro países.

Pelo Tratado ficou estabelecido:

1. A livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países eliminando-se direitos alfandegários e tarifas.
2. O estabelecimento de uma tarifa externa comum (a TEC).
3. O compromisso dos Estados-partes de estabelecer sua legislação de forma a lograr o fortalecimento do processo de integração.
4. A coordenação das políticas macroeconômica e setorial a fim de garantir as condições de concorrência.

Estabeleceu-se também que as negociações com terceiros seriam feitas em bloco, o Mercosul.

O Mercosul é hoje caracterizado por uma União Aduaneira que possui uma tarifa externa comum (TEC) para 85% dos produtos e uma lista de exceções nas quais estão presentes produtos a serem taxados para proteger setores industriais nacionais.

A importância do Mercosul se verifica através de uma simples análise dos números. Com poucos dados podemos verificar a importância do comércio entre Brasil e Argentina, principal parceiro comercial do Brasil no Mercosul. A Tabela I apresenta dados que mostram isso:

**Tabela I**

**Exportações do Brasil (em US\$ bilhões)**

Anos	Para a Argentina	Totais	Percentual*
1995	4,0	46,5	8,6
1996	5,1	47,7	10,7
1997	6,7	53,0	12,6
1998	6,7	51,1	13,1
1999	5,3	48,0	11,0
2000	6,2	55,1	11,3

\*Percentual das exportações para a Argentina em relação ao resto do mundo.

*Fontes: Valor Econômico, 22 de agosto de 2001; Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores).*

A partir desta simples tabela já se pode conferir a importância do Mercosul. No Mercosul como um todo vê-se a sua importância a partir do aumento do intercâmbio intrazonal, que passou de US\$ 4 bilhões anuais em 1990 para mais de US\$ 20 bilhões anuais em 1997.

Além desses dados, podemos verificar que o Mercosul tornou-se importante fator de desenvolvimento do comércio exterior dos países – membros e aumentar o PIB do bloco, apesar de impedir que os governos ajam com total liberdade na hora de realizar políticas para o desenvolvimento interno.

Dentre o comércio entre Brasil e Argentina um importante setor é o automobilístico. A toda hora lemos nos jornais artigos a respeito do regime automotivo nesses países, além de representar uma importante parcela desse comércio. Nos anos de 1998 e 1999 as exportações para a Argentina de veículos automotores leves (excluem máquinas agrícolas automotrizes) representaram 26,57% e 21,51%, respectivamente, das exportações totais do

Brasil para este país. Além disso, a integração regional levou a um aumento de quatro vezes a produção argentina do setor automobilístico e de duas a duas vezes e meia a produção brasileira.

O primeiro capítulo apresentará as características de uma união aduaneira e os possíveis ganhos de eficiência que esta pode trazer, abordando também os argumentos contra e a favor do livre comércio.

No segundo capítulo, será explicado como se dá o comércio entre indústrias do mesmo setor (comércio intra-indústrias). Também serão considerados os aspectos da concorrência monopolista.

O terceiro capítulo vai se caracterizar pela análise dos acordos e a evolução do regime automotivo desde 1997.

No quarto capítulo será feita uma análise dos dados sobre o comércio entre os países no setor automotivo.

A conclusão analisará se esse comércio trouxe benefícios, e o que impede que o Mercosul não seja ainda uma área de livre-comércio.

## CAPÍTULO I – OS ARGUMENTOS PARA O LIVRE COMÉRCIO E OS ASPECTOS DE UMA UNIÃO ADUANEIRA<sup>1</sup>

### 1.1 – OS ARGUMENTOS FAVORÁVEIS AO LIVRE COMÉRCIO

Há um consenso geral entre os economistas de que o livre comércio é benéfico, ele evita perdas de eficiência devido ao protecionismo, ou é, pelo menos, a melhor política de comércio na prática para aqueles que não o consideram uma política perfeita.

O primeiro argumento a favor do livre comércio é o argumento da eficiência. Este argumento vai mostrar que uma tarifa leva a perdas de eficiência, considerando que o país que impõe a tarifa não influencia o preço mundial.

Se um país não é grande o suficiente para impor uma tarifa sobre importações e diminuir o preço das exportações, seu bem-estar vai ser reduzido com uma tarifa. Ao se adotar uma tarifa, o preço do bem internamente vai aumentar, com isso os produtores vão ter ganhos de excedente, mas os consumidores vão perder excedente. O governo vai ganhar com a tarifa sobre a quantidade importada. Considerando que esses ganhos e perdas têm o mesmo peso na sociedade, cabe medir os ganhos dos produtores e governo para ver se estes compensam as perdas dos consumidores.

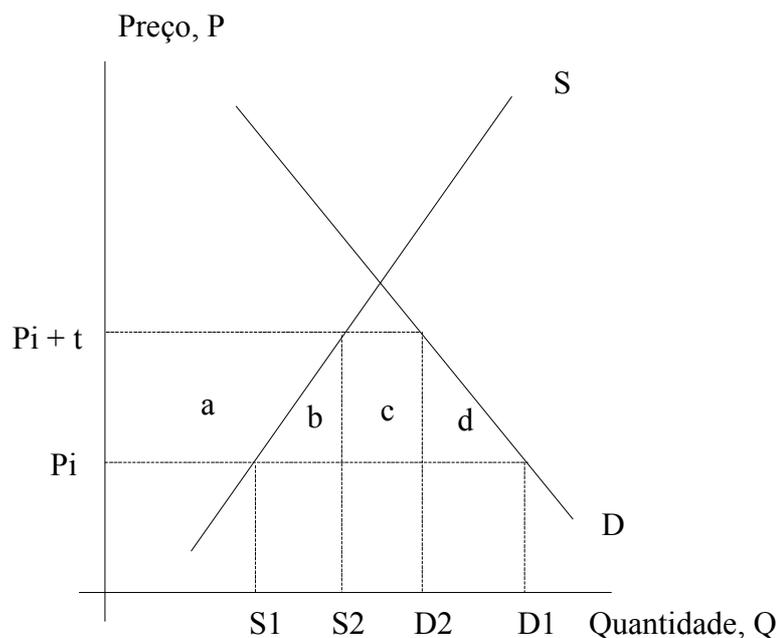
Analisando graficamente, (ver gráfico 1.1), podemos quantificar essas perdas e ganhos. Supondo que o preço mundial do bem seja  $P_i$ , com a tarifa de  $t$ , o preço no país do bem será  $P_i + t$ . Dessa forma a quantidade ofertada vai aumentar de  $S^1$  para  $S^2$ , e a quantidade demandada diminuirá de  $D^1$  para  $D^2$ . O excedente do produtor vai aumentar o

---

<sup>1</sup> Este capítulo se baseia em: KRUGMAN, Paul R. & OBSTEFELD, Maurice, *Economia Internacional: Teoria e Política*, Makron Books, Quinta edição, 2001. Capítulo 9: *A Economia Política da Política Comercial*, seções *O Argumento do Livre Comércio*, *Argumentos do Bem-Estar Nacional Contra o Livre Comércio* e *Acordos Comerciais Preferenciais*.

equivalente à área *a*, enquanto que o excedente do produtor vai diminuir o equivalente à soma das áreas *a*, *b*, *c*, *d*. Já a receita do governo proveniente da tarifa será igual à quantidade importada vezes a tarifa, logo, será a área *c*. Assim, podemos ver que o resultado líquido da tarifa será uma perda das áreas *b* mais *d*.

Gráfico 1.1



Enfim, o resultado final de uma tarifa num país que não influencia o preço das exportações estrangeiras é uma perda líquida para a economia. O aumento no excedente do produtor, a área *a*, é caracterizada como uma distorção na produção, enquanto que a perda no excedente do consumidor, uma distorção do consumo. Com o livre - comércio essas distorções são eliminadas e o bem-estar nacional aumenta.

Outro argumento favorável ao livre comércio, são os ganhos associados a economias de escala. Ao se taxar um produto, elimina-se a concorrência e permite-se que os lucros sejam maiores. Esses lucros maiores, vão levar novas empresas a entrar nessa indústria protegida. Se a indústria for caracterizada por uma economia de escala interna, um número excessivo de empresas, levará a indústria a ter várias unidades produzindo ineficientemente. Com o livre comércio, esses problemas seriam evitados. Cabe ressaltar, que este é exatamente o caso da indústria automobilística, economias de escala internas.

O livre comércio também é benéfico, na medida em que as empresas do país, ao se depararem com a concorrência das importações, e ao procurar exportar, vão ter que se

tornar eficientes, e procurar os melhores caminhos para isso. A concorrência vai levar, também, as empresas a procurar inovações, melhorar o seu produto, diminuir o seu preço. Todas essas conseqüências são benéficas, além de claro, aumentar a variedade de produtos que o consumidor pode escolher, no caso do setor automobilístico, uma maior variedade de modelos de carros.

Enfim, o último argumento para o livre comércio é o argumento político. Esse argumento é baseado no fato de que mesmo que o livre comércio não seja a melhor política na teoria, pode ser a melhor na prática. Mesmo que haja na teoria uma política de comércio sofisticada que envolva um conjunto de tarifas que traga um maior bem – estar social que o livre comércio, na prática o último se mostra mais eficiente. Isso ocorre porque aquela política de comércio muitas vezes pode ser influenciada por grupos de interesses, levando a uma distribuição de renda de setores menos favorecidos a setores mais influentes. Sob esse aspecto, se torna melhor adotar o livre comércio.

## 1.2 – OS ARGUMENTOS CONTRA O LIVRE COMÉRCIO

Algumas vezes políticas de comércio podem aumentar o bem-estar nacional.

Um argumento favorável a uma tarifa é o argumento dos termos de troca. Se um país é suficientemente grande para afetar o preço mundial, uma tarifa pode levar a ganhos para o bem – estar nacional. Uma tarifa num país grande faz com que o preço interno aumente, mas o preço das importações estrangeiras diminui, levando a um benefício para os termos de troca. Para uma tarifa suficientemente pequena, denominada tarifa ótima, os benefícios superam os custos, e o bem - estar nacional é maior do que com o livre comércio. Para um setor exportador, esse argumento defenderia um imposto sobre as exportações, pois elevaria o preço das exportações para os estrangeiros.

Porém esse argumento tem algumas implicações. Primeiramente, poucos são os países que tem capacidade de afetar o preço mundial das exportações ou importações. Outro ponto é que mesmo para países suficientemente grandes, adotar políticas desse tipo pode gerar retaliações de outros países, o que seria obviamente indesejável. Enfim, este argumento é de pouca aplicação prática.

Outro argumento contra o livre comércio, é o argumento da falha de mercado local, como nos mercados de trabalho e capitais. Os trabalhadores de um setor poderiam estar

desempregados caso não houvesse proteção, defeitos nos mercados de trabalho e de capitais impossibilitam a transferência rápida de recursos de um setor para outro.

Outro ponto do argumento da falha de mercado é que pode existir um setor no qual a primeira empresa a entrar no mercado irá trazer um benefício para toda a economia, um benefício social marginal. Porém esse benefício não pode ser apropriado pela empresa, apesar de ela ter direcionado recursos para tal. Nessa situação, seria apropriado proteger essa indústria.

O argumento da falha de mercado é um exemplo da teoria da segunda melhor alocação de recursos. Essa teoria vai defender a idéia de que uma política sem interferências só é desejável se todos os outros mercados estão funcionando perfeitamente. Caso contrário, uma intervenção do governo que compense falhas de mercado, pode aumentar o bem – estar nacional.

Enfim, o que esse argumento nos diz é que se existirem falhas de mercado internas, uma intervenção na política externa pode melhorar a situação, apesar do comércio internacional não ser a fonte do problema.

Quando os argumentos das falhas de mercado surgiram eles pareciam realmente convincentes, pois é muito difícil um país que não tenha nenhuma falha de mercado. Dessa forma a defesa do livre comércio fica mais difícil, dado que intervenções do governo poderiam aumentar o bem–estar nacional.

Mas ainda assim a defesa do livre comércio é convincente. Uma das justificativas para isso é que as falhas de mercado nacional poderiam ser resolvidas através de políticas domésticas direcionadas às origens dos problemas. Outra justificativa, é que é muito difícil diagnosticar falhas de mercado satisfatoriamente para desenvolver políticas de comércio.

Para resolver os problemas das falhas de mercado é sempre preferível desenvolver políticas domésticas para resolver o problema internamente do que políticas de comércio. A política comercial sempre levará a resultados piores. Porém muitas vezes as políticas de comércio são adotadas devido à dificuldade do público de medir os custos reais de cada política, pois normalmente as políticas de comércio tem custos aparentemente menores que as políticas domésticas.

A outra justificativa a favor do livre comércio é que dado a dificuldade de diagnosticar as falhas de mercado e desenvolver uma política de comércio para tal, também é difícil saber as conseqüências da política de comércio. Além disso, como é difícil estabelecer

essas políticas de comércio, elas podem ser desviadas para o benefício de alguns grupos específicos. Dessa forma, a política de livre comércio seria favorável.

Enfim, esta seção apresentou os argumentos contra o livre comércio e como eles são criticados. Após esta breve análise pode-se concluir que o livre comércio é, de fato, benéfico na maioria dos casos.

### 1.3 – AS CARACTERÍSTICAS DE UMA UNIÃO ADUANEIRA

O Mercosul foi criado através de negociações internacionais entre seus países–membros, ou seja, os países conjuntamente concordaram em reduções mútuas de tarifas. As vantagens que as negociações internacionais trazem para a redução de tarifas são claras. Uma delas é que um acordo entre os países ajuda a canalizar esforços para o apoio ao comércio mais livre. Outra vantagem sugere que acordos comerciais podem evitar guerras comerciais. Agindo unilateralmente os países podem não chegar à melhor política de comércio, mas através de acordos mútuos, com certeza ambos os países estarão ganhando.

O Mercosul é baseado num acordo comercial preferencial, isto é, as alíquotas sobre os produtos dos países – membros são inferiores às tarifas dos outros países que não pertencem ao Mercosul. Esse tipo de livre comércio pode ser feito através de duas formas, uma área de livre comércio ou uma união alfandegária.

Uma área de livre comércio estabelece que os produtos podem transitar livremente entre os países sem tarifas, mas as tarifas de importação sobre produtos de outros países não têm que ser as mesmas entre os países – membros.

Já numa união alfandegária, os países que a compõem estabelecem os níveis de tarifas sobre o resto de mundo de forma igual para todos os países – membros. O Mercosul se encaixa nesse tipo de livre comércio, e a tarifa adotada é a Tarifa Externa Comum ( TEC ).

A formação de acordos comerciais preferenciais traz uma importante questão a se discutir, se eles realmente trazem benefícios para o bem – estar ou não. Essa discussão surge porque esses tipo de acordo pode gerar uma criação de comércio ou uma diversificação de comércio. A criação de comércio, como o próprio nome diz, consiste num novo comércio que vai surgir devido à eliminação de tarifas, neste caso não há dúvidas sobre o caráter benéfico do acordo comercial. Porém quando ocorre a

diversificação de comércio as conseqüências não são as mesmas. O entendimento desse ponto fica facilitado através de um exemplo.

Suponha três países, A, B e C, que produzem o mesmo produto a custos diferentes. O país A produz a 10 unidades monetárias, o país B a 15 e o país C a 20. Supondo que o país C adotasse uma tarifa de 6 sobre cada unidade, certamente ele importaria do país A, a um custo de 16 por unidade. Agora suponha que os países B e C formassem uma união alfandegária, eliminando os impostos entre eles, mas mantendo a tarifa sobre o país A. O país C passaria a importar do país B, porém isso nessa situação ele estaria pior. Isso ocorre porque antes o custo real do produto era somente 10, pois 6 voltavam para o país através de receitas advindas de tarifas do governo. Com a união alfandegária o país vai importar a um custo real de 15, mais alto do que o anterior.

Na situação descrita anteriormente houve apenas uma diversificação de comércio, e, nesse caso, o acordo preferencial é pior. O acordo preferencial de comércio só será benéfico se criar um novo comércio entre os países.

As diferenças entre áreas de livre comércio e uniões alfandegárias não se resumem apenas ao aspecto teórico descrito acima, elas vão muito além. Numa união alfandegária o problema consiste em estabelecer as tarifas que serão adotadas, os países possuem parques industriais diferentes, portanto é de se esperar que queiram adotar tarifas externas diferentes. Porém depois que essas tarifas são estabelecidas, a administração não se torna difícil.

Numa área de livre comércio o problema toma outra forma exatamente oposta. Nessa áreas o comércio é livre porém as tarifas de importação são diferentes, então nada impediria que um produto entrasse por um país que possuísse baixa tarifa e depois fosse para outro país da área que possuísse uma tarifa alta. Para evitar esse tipo de comércio, é necessário se estabelecer uma ampla gama de regras que definam o que é um produto nacional ou não, definindo em última análise o que vai poder transitar livremente ou não. Isso vai levar à necessidade de se descrever minuciosamente cada produto que passa de um país para outro dentro da área de livre comércio. Também se torna necessário que todos os produtos passem por uma inspeção aduaneira, para verificar a origem de cada produto. Esses aspectos podem levar a tantas complicações burocráticas que, às vezes, uma área que seria de livre comércio, passa a ter vários obstáculos ao comércio.

## **CAPÍTULO II – O MODELO DE CONCORRÊNCIA MONOPOLISTA E O COMÉRCIO INTRA – INDÚSTRIA<sup>2</sup>**

### **2.1 – O COMÉRCIO INTRA-INDÚSTRIA**

Existem dois tipos de comércio no mundo no que diz respeito às mercadorias, o comércio intra-indústria e o comércio interindústria. O primeiro tipo de comércio é caracterizado pela troca entre indústrias do mesmo setor (bens substitutos), enquanto o segundo tipo é caracterizado pelo comércio entre setores diferentes. Por exemplo, seria um comércio intra-indústria a troca de computadores entre dois países, e a troca de computadores por sapatos um comércio interindústria. O caso apresentado nesta monografia claramente é um comércio intra-indústria, o comércio que envolve o setor automotivo dos países-membros.

As diferenças entre esses tipos de comércio podem ser bem definidas e serão explanadas a seguir. O comércio interindústria deixa evidente as vantagens comparativas de cada país, um país que exporta computadores e importa sapatos tem vantagem comparativa na produção de bens intensivos em capital, e vai exportar esse tipo de bem e importar bens intensivos em mão-de-obra, como sapatos. Por outro lado, o comércio intra-indústria não vai refletir essas vantagens. Setores que possuem esse comércio provavelmente são de economias de escala internas, como no caso de setor automotivo. O comércio vai permitir que se tenha ganhos de escala, pois cada país não produzirá uma variedade muito grande de produtos, mas produzirá uma grande quantidade.

---

<sup>2</sup> Este capítulo se baseia em: KRUGMAN, Paul R. & OBSTFELD, Maurice, *Economia Internacional: Teoria e Política*, Makron Books, Quinta Edição, 2001. Capítulo 6: *Economia de Escalas, Concorrência Imperfeita e Comércio Internacional*, seções *A Teoria da Concorrência Imperfeita e Concorrência Monopolística e Comércio*.

Com cada país produzindo um tipo do produto, a variedade de escolha vai ser assegurada aos consumidores.

O comércio interindústria é previsível, já que basta saber quais as vantagens comparativas de cada país para saber quem produzirá o que. Já o comércio intra-indústria é imprevisível, não conseguimos saber antes do comércio qual tipo do bem cada país produzirá.

Para sabermos que tipo de comércio se caracterizará entre os países, devemos analisar as vantagens comparativas dos países, se elas existirem o comércio deverá ser interindústria, caso contrário deverá ser intra-indústria.

O comércio intra-indústria vem se tornando cada vez mais importante a nível de comércio mundial, estando muito presente em países desenvolvidos, já que eles quase nunca possuem vantagens comparativas claras entre eles e os setores onde atuam quase sempre são economias de escala. Apesar de os países do Mercosul não estarem entre os países mais desenvolvidos, esse tipo de comércio tem se mostrado importante principalmente para o Brasil e a Argentina.

As vantagens do comércio intra-indústria são inquestionáveis, o país terá uma maior variedade de bens à sua disposição e produzirá em maior escala, pois o mercado é maior e a variedade que ele produz é menor. A distribuição de renda não é muito afetada no comércio intra-indústria, isso ocorre porque os preços relativos não são alterados, o contrário do comércio interindústria, que tem fortes implicações sobre a distribuição de renda devido a alteração desse preços.

O comércio intra-indústria tende a ocorrer entre países similares, no mesmo nível de desenvolvimento econômico. Seria precipitado dizer que os países do Mercosul são similares simplesmente baseado no regime automotivo, porém pode-se fazer uma análise dos principais produtos comercializados para se chegar a uma conclusão.

Os principais produtos que o Brasil exportou para a Argentina em 1998, 1999 e 2000, foram: aparelhos transmissores ou receptores e componentes, automóveis de passageiros, partes e peças para veículos automóveis e tratores, veículos de carga, máquinas automáticas para processamento de dados e sua unidades, polímeros de etileno, propileno e estireno, motores para veículos automóveis e sua partes, papel e cartão para escrita, impressão ou fins gráficos, minérios de ferro e seus concentrados e calçados, suas partes e componentes. Por outro lado, os principais produtos importados foram: petróleo bruto, trigo em grãos, veículos automóveis de passageiros, veículos de carga, NAFTA, partes e

peças para veículos automóveis e tratores, leite e creme de leite concentrado, milho em grãos, motores de pistão, suas partes e peças e fios de fibras têxteis, sintéticas ou artificiais. Analisando essa lista de produtos podemos constatar que apenas três categorias são importadas e exportadas, porém a proporção desses produtos exportados em relação ao total é de 16,42% e a de importados de 19,00%. Não podemos chegar a conclusões de que Brasil e Argentina são países similares e de mesmo nível de desenvolvimento econômico somente a partir desses dados, porém podemos afirmar que existe de fato um comércio intra-indústria importante.

Com relação aos outros países do Mercosul, o comércio entre eles e o Brasil é caracterizado por ser interindústria, além de não representarem grandes fatias proporcionais do comércio no Mercosul.

## 2.2 – O MODELO DE CONCORRÊNCIA MONOPOLISTA

Um dos argumentos favoráveis ao livre comércio diz respeito a economias de escala, o que na prática é muito comum e vão incentivar os países a comercializarem entre si. Se um país se especializa na produção de determinados bens, ele vai obter uma escala de produção mais eficiente, porém a variedade de produtos poderia ficar comprometida. Para não prejudicar a variedade, o país comercializará com outro país especializado na produção de outros produtos. Dessa forma, o comércio internacional levaria a uma melhora do bem – estar em ambos os países.

Esse mecanismo, porém, pode levar a estruturas de mercado que não sejam de concorrência perfeita. Por essa razão deve-se analisar que estrutura de mercado pode ocorrer.

As economias de escala podem influenciar a estrutura de mercado dependendo de como a produção deve aumentar para diminuir o custo médio. Essas economias de escala podem ser de dois tipos, externas ou internas. As economias de escala externas são caracterizadas por firmas que diminuem seu custo médio conforme aumenta o tamanho da indústria, ou seja, não depende do tamanho de cada firma mas do tamanho da indústria como um todo. Já as economias de escala internas são caracterizadas por firmas que diminuem seu custo médio conforme aumenta o tamanho da firma, ou seja, não depende do tamanho da indústria, e sim da firma.

As economias de escala externas vão gerar um mercado com um grande número de pequenas firmas e, provavelmente, competitivas. Já as economias de escala internas vão definir um mercado com um pequeno número de firmas grandes, resultando em uma estrutura de mercado de concorrência imperfeita. Verifica-se que a indústria automobilística é caracterizada por economia de escala interna, por isso analisaremos a estrutura de mercado resultante desse ponto.

Na concorrência imperfeita, cada firma sabe seu poder de influenciar os preços do produto. Nessa situação cada firma será uma formadora de preços, pois cada uma sabe que a quantidade que produz influenciará o preço, ao invés de uma tomadora de preços, como na concorrência perfeita.

A forma mais simples de concorrência imperfeita é o monopólio puro. Porém, essa estrutura de mercado é rara na prática, pois se há uma única firma no mercado e esta tem lucros, provavelmente outras vão se sentir atraídas para entrar no mercado. Certamente, o que ocorre no setor automotivo no Brasil e nos outros países do Mercosul, não é um monopólio puro.

O que ocorre na prática, é uma estrutura de mercado de oligopólio, ou seja, várias firmas grandes, cada uma podendo afetar os preços, mas não sem considerar as outras firmas do mercado. A maior parte dos mercados caracterizados por oligopólios apresentam economias de escala internas. Essa é de fato a estrutura de mercado que caracteriza o setor automotivo. Dentro da análise geral de monopólio, iremos analisar um caso particular denominado concorrência monopolista.

Duas suposições são adotadas em modelos de concorrência monopolista para tratar o problema da interdependência entre as firmas. Primeiro, cada uma das firmas possui um produto diferente do produto das outras firmas. Esta primeira suposição implica que cada firma assegure algum poder de monopólio e estejam distante da concorrência perfeita. A outra suposição diz que cada firma considera o preço das outras como dados, ou seja, desconsidera o impacto de seu preço nos outros preços. Dessa forma, as firmas conseguem agir como se fossem monopolistas, apesar de elas se concorrerem em algum grau.

O modelo de concorrência monopolista também envolve algumas hipóteses. Uma hipótese envolve a questão de demanda, cada firma vende mais quanto maior for a demanda pelo produto de toda a indústria, quantos maiores forem os preços cobrados pelas outras firmas, quanto menor for o número de firmas na indústria e quanto menor for o seu

próprio preço. Uma equação de demanda que reflete essas características particulares é apresentada em KRUGMAN & OBSTFELD:

$$Q = S \times [ 1/n - b \times ( P - P' ) ] \quad (2.1)$$

onde “ $Q$  são as vendas da firma,  $S$  são as vendas totais da indústria,  $n$  é o número de firmas na indústria,  $b$  é uma constante representando a sensibilidade das vendas de uma firma a seu preço,  $P$ , o preço cobrado pela firma e  $P'$ , o preço médio cobrado por seus concorrentes.”

Esta equação nos diz que se todas as firmas cobrarem o mesmo preço cada uma delas terá a mesma parcela de mercado igual a  $1/n$ . Quando uma firma está cobrando acima do preço médio, sua parcela de mercado será menor, e quando ela cobra abaixo do preço médio, sua parcela de mercado será maior.

Nesta equação está implicitamente suposto que a demanda da indústria é a mesma independente do preço médio. Dessa forma, para uma firma ganhar mercado outra terá que perder. Esta hipótese não é muito realista, mas valoriza a concorrência entre as firmas e simplifica a análise.

Outra hipótese do modelo de concorrência monopolista diz que as firmas da indústria são simétricas, ou seja, suas funções de custo e demanda são iguais, apesar de seus produtos serem diferentes. Esta hipótese irá simplificar a análise do comércio internacional, na medida em que ao invés de caracterizar os pontos de cada firma só será necessário definir o número de firmas e o preço médio cobrado por elas.

A primeira relação a ser definida para se determinar o número de firmas e o preço médio será entre o número de firmas e o custo médio. É fácil de se perceber que quanto maior o número de firmas, maior será o custo médio. Isso ocorre porque estamos analisando uma indústria de economias de escala internas, e a medida que aumenta o número de firmas, dado que a demanda da indústria é constante, cada firma irá produzir menos, diminuindo a sua escala de produção. Isto pode ser mostrado através de derivação algébrica.

Como as firmas são simétricas, em equilíbrio elas cobrarão o mesmo preço, ou seja,  $P$  será igual a  $P'$ . A partir da equação 2.1, se  $P = P'$ ,  $Q = S / n$ . Sabe-se que o custo médio é dado por  $CMe = F / Q + c$ , onde  $F$  é o custo fixo,  $Q$  é o número de unidades vendidas e  $c$  é o custo marginal. Então podemos chegar a seguinte equação:

$$CMe = n \times F / S + c \quad (2.2)$$

A partir desta equação verifica-se a conclusão chegada anteriormente, quanto maior o número de firmas na indústria, maior o custo médio.

A outra relação a que devemos derivar é a existente entre o número de firmas e o preço. Novamente podemos intuir que quanto maior o número de firmas menor deve ser o preço, devido à concorrência entre elas. Também pode-se mostrar este fato matematicamente como será feito a seguir sucintamente.

Para mostrar isso define-se a curva de demanda como uma linha reta:  $Q = A - B \times P$ , e, a partir daí, podemos chegar à receita marginal  $RMg = P - Q / B$ . Como as firmas consideram  $P'$  dado, rearrumando a equação (2.1), pode-se chegar a:

$$Q = (S / n + S \times b \times P') - S \times b \times P \quad (2.3)$$

Nesta equação podemos considerar os termos entre parênteses como o parâmetro  $A$  e os termos que multiplicam  $P$  como o parâmetro  $B$ . Substituindo esses valores na fórmula da receita marginal:

$$RMg = P - Q / (S \times b) \quad (2.4)$$

Como as empresas são maximizadoras de lucros, a receita marginal deverá ser igual ao custo marginal, logo:

$$\begin{aligned} RMg = P - Q / (S \times b) &= c \\ P &= c + Q / (S \times b) \end{aligned} \quad (2.5)$$

Como observado na primeira relação descrita, se as empresas são simétricas  $Q = S / n$ , que substituído na equação acima leva a:

$$P = c + 1 / (b \times n) \quad (2.6)$$

Esta última equação confirma a conclusão anterior.

Enfim, o número de firmas e o preço serão determinados na interseção das curvas definidas pelas equações (2.2) e (2.6).

O modelo de concorrência monopolista tem implicações importantes mas traz algumas restrições. A principal delas diz respeito ao fato de que sua estrutura é difícil de ser encontrada, na maioria das vezes o que se tem é um oligopólio. Em um oligopólio, porém, as firmas não atuam como monopolistas como previsto no modelo descrito, elas sabem que influenciam as outras. As questões que surgem a partir daí envolvem o conluio e comportamento estratégico, levantando uma complexa discussão que foge do nosso objetivo.

### 2.3 – O COMÉRCIO NO MODELO DE CONCORRÊNCIA MONOPOLISTA

Toda a análise das indústrias de economias de escala internas apresentada anteriormente seria inútil se o mercado sofresse limitações. O comércio entre países vai se tornar importante exatamente nesse ponto eliminado essas limitações. Em indústrias de economias de escala a escala de produção, e conseqüentemente o preço, e a variedade são limitadas pelo tamanho do mercado. Se os países comercializam entre si o mercado se torna maior beneficiando preço e variedade.

Será utilizado o modelo de concorrência monopolista para mostrar que o comércio leva a vantagens na escala e na produção de cada país.

Numa indústria que se caracteriza pelo modelo de concorrência monopolista o número de firmas e o preço cobrado são afetados pelo tamanho do mercado. Em mercados grandes os preços tendem a ser menores e o número de firmas e a variedade maiores, mas se o mercado é pequeno ocorre o contrário, preços maiores, menos firmas e menor variedade.

Se observarmos novamente a equação (2.2),  $CMe = n \times F / S + c$ , podemos ver que, tudo mais constante, o custo médio diminui conforme aumenta o tamanho do mercado  $S$ . Isto ocorre porque se o tamanho do mercado aumentar cada firma irá produzir em uma escala maior e seu custo médio irá cair conseqüentemente.

Porém analisando a equação (2.6),  $P = c + 1 / ( b \times n )$ , vemos que o tamanho do mercado não influencia o preço. Mas quando o tamanho do mercado aumentou a quantidade de firmas no mercado também aumentou, apesar de não elevar novamente o custo médio, pois o aumento no mercado mais que compensa o aumento do número de

firmas. Dessa forma os preços também tendem a cair, e como há mais firmas a variedade tende a aumentar.

### **CAPÍTULO III – A EVOLUÇÃO RECENTE DO REGIME AUTOMOTIVO NO MERCOSUL**

Nesta seção será analisada a evolução do regime automotivo no Mercosul, ressaltando alguns aspectos importantes em relação ao próprio Mercosul como um todo, às negociações com outros países, aos aspectos gerais da economia, entre outros.

#### **3.1- O PERÍODO 1994-1996<sup>3</sup>**

O regime automotivo brasileiro começou a vigorar em 1995 e visava o aumento das exportações, o estímulo ao processo de globalização das empresas do setor automotivo, a modernização do parque industrial e a atração de novos investimentos.

O regime automotivo argentino foi criado em 1991 e definia que para cada US\$ 1 dólar importado deveria ser exportado US\$ 1 dólar. As montadoras locais eram beneficiadas pela redução na alíquota de importação de veículos, componentes e peças, e pelas isenções fiscais. A previsão de conclusão desse regime era em 1994, mas depois foi prorrogado até 1999.

Para alcançar os objetivos do regime automotivo brasileiro, foram feitas isenções fiscais e redução de impostos de importação e federais sobre “veículos, máquinas, equipamentos e insumos”. Mas havia um índice de nacionalização a ser cumprido.

O regime brasileiro, assim como o argentino, também estabelecia que para cada US\$ 1 dólar importado deveria ser exportado US\$ 1 dólar.

---

<sup>3</sup> Esta seção se baseia em: PERLINI, Claudio, *O Comércio Intra-Indústria na Esfera do Mercosul no Período de 1990-1996: O Caso Particular da Indústria Automobilística*, 1997.

Os benefícios do regime automotivo, vai ser estendido, através de uma medida provisória, para as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste aumentando ainda mais os seus benefícios e prorrogando-os até 2000.

Os regimes automotivos brasileiro e argentino não aumentaram o comércio intra-indústria entre os respectivos países. Os objetivos não eram aumentar esse comércio, mas resolver problemas de mercado interno. Essa questão já envolve uma análise mais complexa para a verificação do alcance desse objetivo.

Entre os problemas que envolviam Brasil e Argentina, se destaca a questão da “concessão de quotas quantitativas para as montadoras instaladas em apenas um dos países as chamadas franjas (Peugeot, Renault, Chrysler na Argentina e Volvo no Brasil), essas montadoras não fazem parte do regime de compensação.”

Quando o Brasil editou a MP automotiva, os problemas entre Brasil e Argentina se agravaram, e para resolvê-los foi necessário que o Brasil ampliasse o valor da cota de veículos argentinos de 85 mil unidades para 90 mil unidades. Dessa forma a Argentina aceitaria o regime automotivo brasileiro.

A concessão de incentivos fiscais por Estados brasileiros era outra fonte de desavenças entre os dois países, mas a Argentina também estava começando a dar incentivos fiscais que favoreciam a instalação de montadoras.

### 3.2 – O ANO DE 1997

No início do ano de 1997 o governo brasileiro criou uma medida provisória que incentivava a instalação de montadoras no Nordeste. Antes disso o regime automotivo não afetava diretamente os interesses comerciais americanos, mas com essa nova mudança os EUA reduziram sua tolerância aos motivos que levaram o Brasil a instituir o regime automotivo, principalmente evitar a fuga de divisas que pagava a importação de automóveis. Os EUA usariam a OMC e seu poder para a expansão do comércio declarando que visavam impedir um eventual “efeito dominó”, se o protecionismo brasileiro fosse tolerado outros países poderiam fazer o mesmo e afetar o nível de emprego e a balança comercial norte – americanos.

Com essa medida provisória, previa-se que em 2005 o Brasil possuiria o parque automotivo mais diversificado do mundo, contando com 15 marcas de montadoras de

automóveis e 7 de caminhões. Além disso, até o início de 1997, os investimentos anunciados para o setor automotivo ultrapassavam de US\$ 25 bilhões distribuídos de 1996 a 2000. Esse quadro não seria proporcionado simplesmente pelo potencial do mercado interno e do Mercosul, mas justamente pelo regime automotivo. As empresas contam com um mercado global, muito além do Brasil e do Mercosul.<sup>4</sup>

O regime automotivo brasileiro incentivava a vinda de montadoras para o Brasil e isso não era bem visto pelo resto do mundo. Como afirmou o secretário da Indústria da Argentina, Alieto Guadani, “A Argentina não vai abdicar as regras do Mercosul”. Por outro lado, o secretário de Política Industrial brasileiro, Antônio Sérgio Martins Mello, disse “Não voltaremos atrás na MP. Mas avaliaremos compensações para a Argentina.”<sup>5</sup>

Toda essa política de atração de investimentos estrangeiros causou grande preocupação aos argentinos. Isto ocorreu porque havia o medo de que fossem desviados investimentos para o Brasil que a Argentina poderia concorrer. Em 1996, enquanto o Brasil recebeu US\$ 9 bilhões de investimento externo, a Argentina recebeu pouco mais de US\$ 4 bilhões. Mas apesar de toda a preocupação, as contas ainda eram favoráveis à Argentina, que em 1996 apresentou um superávit de US\$ 1,6 bilhões e em 1997 de US\$ 1,2 bilhões nas trocas comerciais com o Brasil. Outra razão para a preocupação argentina era o fato de que o governo argentino vinha tentando negociar com Brasília um regime automotivo geral evitando a guerra fiscal, já que com ela os únicos ganhadores são as empresas instaladas nas regiões de benefício em detrimento do Tesouro e dos contribuintes.<sup>6</sup>

Uma das reivindicações dos argentinos era a de tratar os veículos montados nas zonas brasileiras de privilégios como os de origem de fora do Mercosul, sujeitos a Tarifa Externa Comum de 14%. Segundo Martins Mello a medida foi adotada para minimizar as diferenças de competitividade entre o Norte e o Sul do Brasil. Entre as compensações para a Argentina está a definição de cotas de exportação para montadoras fora dos dois países. Além disso, a Argentina propôs vender 85 mil unidades para o Brasil e importar 20 mil automóveis do Brasil, levando a um déficit na balança comercial do setor automotivo. A reivindicação argentina começou em 1995 e foi intensificada com a medida provisória. Essa questão surgiu porque entre 1991 e 1994, vigorava um acordo que previa volume

---

<sup>4</sup> “O cerco se fecha”, O Estado de São Paulo, 03/01/1997.

<sup>5</sup> “Para Argentina, MP desacredita Mercosul”, O Estado de São Paulo, 09/01/1997.

<sup>6</sup> “Incentivos concedidos pelo Brasil inquietam empresários argentinos”, O Estado de São Paulo, 09/03/1997.

igual de importação e exportação de veículos, enquanto que o Brasil exportou para a Argentina 128 mil unidades e importou somente 43 mil.<sup>7</sup>

Essas compensações minimizariam a irritação dos argentinos aumentada devido a um anúncio da montadora Fiat que desviaria um investimento de US\$ 120 milhões para Minas Gerais que antes seriam destinados a suas operações em Córdoba.<sup>8</sup>

Com o objetivo de resolver as desavenças e tranquilizar o governo e mercado argentinos os ministros das Relações Exteriores, Luis Felipe Lampreia, e da Fazenda Pedro Malan foram a Buenos Aires no início de março. Nos encontros que os ministros foram o objetivo principal era acalmar os argentinos quanto a política cambial que não mudaria e a possibilidade de crise da economia brasileira que não existia. Além disso a cota de importação de carros argentinos viria a ser ampliada a 110 mil unidades. Porém os mal-entendidos que surgiam nas relações bilaterais agora não eram mais os mesmos que surgiam há alguns anos atrás. Isto ocorreu porque antes não havia um objetivo comum como agora, e, por essa razão, os problemas eram resolvidos mais rápido.

Outro ponto que ficou garantido pelos ministros brasileiros era que o prazo de adesão ao regime automotivo especial se encerraria no dia 31 de março deste mesmo ano e não seria prorrogado. Porém essa promessa não foi cumprida, o prazo foi prorrogado até 31 de maio. Esse prorrogamento fez com que deputados argentinos e empresários do setor, julgando que o acordo final sobre automóveis seria desvantajoso para a Argentina, proporem uma alíquota de 35% para os automóveis importados do Brasil, excedendo em 15% a tarifa máxima para importações desse setor no Mercosul. O secretário da Indústria da Argentina, Alieto Guadani, declarou ser contra essa proposta. Apesar de toda a confusão a Medida Provisória irá terminar tendo beneficiado poucas empresas, uma delas é a Asia Motors que foi a primeira a manifestar interesse em se beneficiar dos incentivos.

A Asia Motors investiria US\$ 500 milhões para produzir veículos destinados ao Brasil e ao Mercosul, começando a produzir em 1999 e empregando cerca de 2,5 mil pessoas. Mas a Asia Motors vai acabar desistindo de seu investimento. A Hyundai não havia definido ainda onde iria instalar uma nova fábrica investindo cerca de US\$ 700 milhões, mas garantira que não seria no Nordeste. Outras montadoras, Renault e Chrysler, preferiram investir no Paraná.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> “Carros terão déficit de US\$ 900 milhões”, O Estado de São Paulo, 11/03/1997.

<sup>8</sup> “Aparando arestas em Buenos Aires”, O Estado de São Paulo, 10/03/1997.

<sup>9</sup> “Incentivo para montadoras no Nordeste será regulamentado até o fim do mês”, O Estado de São Paulo, 12/03/1997.

Outra montadora que foi se instalar na Bahia, se beneficiando do regime automotivo especial, era a montadora de caminhões tcheca Tatra, pertencente ao grupo Skoda. O investimento inicial da montadora era de US\$ 100 milhões, gerando 3,3 mil novos empregos diretos ou indiretos. A instalação da fábrica na Bahia foi a primeira do grupo no Mercosul.<sup>10</sup>

O problema com a Argentina a respeito do regime automotivo especial e com os Estados Unidos mostravam que o governo brasileiro não conseguiria implementar políticas de desenvolvimento regional e industrial com facilidade.

Também no início desse ano o governo federal começava a se defrontar com o desafio da chamada “segunda abertura comercial”. A “primeira abertura” havia deixado setores industriais sem poder para enfrentar a concorrência estrangeira, alguns setores conseguiram captar os sinais dessa nova conjuntura e se adaptar, mas outros não. Houve ainda outros setores que conseguiram modificar essas políticas, como a indústria automobilística. A “segunda abertura” não deveria provocar os mesmos efeitos negativos da primeira. Em Londres, o presidente Fernando Henrique deixou bem claro que o governo estava disposto a discutir as condições em que o Brasil deveria abrir a economia e não apressaria a abertura comercial em novos setores sem antes avaliar os resultados para o País. O presidente insistiu que a intenção do País “não é ficar fechado, é de abrir, mas discutir as condições”<sup>11</sup>. Um aumento de tarifas, como ocorreu no regime automotivo, levaria a ações contra o Brasil na Organização Mundial do Comércio podendo prejudicar o Mercosul. Portanto seria melhor adotar políticas especiais de crédito para modernizar as indústrias a fim de possibilitá-las a enfrentar a concorrência perfeita.

Cabe ressaltar que o Mercosul sofria frequentes críticas dos outros países alegando que este era uma forma de aumentar o protecionismo. O governo, por outro lado, tentava explicar que o Mercosul era um bloco econômico com o objetivo de um fortalecimento multilateral, ou seja, melhorar as condições dos países integrantes para a competição mundial. Essas condições seriam melhoradas pela extensão do mercado, pela complementação das economias dos países e pelas associações de capital. O Mercosul não favoreceu somente o comércio intra – regional, mas aumentou o número de transações dos países integrantes como um todo com os demais mercados.

---

<sup>10</sup> “Skoda vai investir US\$ 100 milhões em fábrica na Bahia”, O Estado de São Paulo, 18/04/1997.

<sup>11</sup> “FH impõe condições para abertura da economia”, O Estado de São Paulo, 10/02/1997.

O presidente Fernando Henrique Cardoso demonstrou preocupação em relação ao destaque do Brasil frente aos outros países do Mercosul. O Brasil é o país que mais atrai capitais estrangeiros no Mercosul e isso pode dificultar o relacionamento com os outros países – membros. Além disso, o Brasil é o que mais se beneficia com a união comercial, mesmo que os outros países também tenham se beneficiado.

Como um exemplo dessa importância do Brasil, na época em que o presidente da França, Jacques Chirac, se preparava para uma visita aos países do Mercosul, a Peugeot desistiu de anunciar seu investimento no Brasil, pois apesar do momento ser aparentemente conveniente, era politicamente inadequado.

Os principais países do Mercosul são Argentina e Brasil e nenhum toma decisões importantes para o bloco sem antes se consultarem. O presidente também declarou que o Brasil não pretende fechar-se, e sim abrir-se afim de, cada vez mais, melhorar suas relações com os demais países e blocos. Para a criação da Área de Livre Comércio da América Latina é necessário que o Mercosul esteja bem consolidado, para poder negociar com os outros países.<sup>12</sup>

A indústria automobilística nacional possui grande importância na economia. Em 1996, o Brasil já era o 10º maior produtor de veículos no mundo, produzindo 1,813 milhão de autoveículos, praticamente o dobro de 1990. Por outro lado, os consumidores de autoveículos enfrentavam um problema: os veículos nacionais eram mais caros que os importados similares, chegando a custar até 30 e 35% mais que os importados. A indústria por sua vez alegava que os preços altos são decorrentes da tributação muito elevada, da escala de produção que não é grande o suficiente para diminuir custos e, principalmente, da necessidade de manutenção de preços que justificassem investimentos previstos de US\$ 20 bilhões até o final de 2000.

Para a manutenção desses altos preços a indústria contava com a proteção de um mercado em parte fechado, já que a alíquota básica para a importação de veículos era de 70%, com algumas exceções, como as indústrias que participavam do regime automotivo e as operações com os países do Mercosul.<sup>13</sup>

Uma questão que sempre se levanta é a unificação monetária no Mercosul. Uma proposta intermediária à unificação monetária entre todos os países do Mercosul, seria uma união entre Brasil e Argentina num primeiro momento e depois estender aos outros países

---

<sup>12</sup> “Destaque do Brasil preocupa presidente”, O Estado de São Paulo, 13/03/1997.

<sup>13</sup> “Comparação desfavorável nos preços dos veículos”, O Estado de São Paulo, 16/03/1997.

que quisessem se juntar. Uma proposta como essa traz sempre vantagens e críticas. A unificação monetária deve ser um processo gradual a ser implantado até 2012, resolvendo até 2002 problemas como termos de adesão e tratado de unificação monetária.<sup>14</sup>

Um problema que estava ocorrendo no âmbito do Mercosul era o referente a ações unilaterais. Tanto Brasil quanto Argentina estavam tomando decisões unilaterais, não havendo articulação entre seus governos. Os acordos do Mercosul estavam sendo estabelecidos de forma “circunstancial e imediatista”, devido as decisões tomadas unilateralmente e negociações feitas depois. Isso constitui um desafio do Mercosul para a futura formação da Área de Livre Comércio das Américas (Alca).<sup>15</sup>

Em Assunção, na 12ª reunião do Conselho do Mercado Comum do Sul (Mercosul), os presidentes dos respectivos países, se propuseram à consolidação e aprofundamento das realizações do bloco, levando a uma mudança no foco dos esforços. O objetivo passara a ser um estabelecimento de uma identidade para o Mercosul, não sendo confundido com a possível futura Alca. Uma das preocupações dos países do Mercosul para a formação da Alca é que este não perca poder, diminuindo, conseqüentemente, sua influência política e seu poder de barganha, conseguidos através de uma união aduaneira que também funciona como centralizador de posições políticas. A diferença essencial entre Mercosul e Alca pode ser resumida pela conceituação de que o Mercosul é uma união aduaneira que se propõe ser um mercado comum, enquanto que a Alca será somente uma área de livre comércio. Enfim, essa reunião foi importante para resolver duas questões: o avanço das relações dos países do Mercosul com a Bolívia e o Chile e a confirmação de consolidação das regras que definem o bloco econômico.<sup>16</sup>

Mais de uma vez o Mercosul recebeu críticas, uma delas foi feita pelo economista americano do Banco Mundial (Bird) para a América Latina, Alexander Yeats. Yeats realizou um estudo em que dizia que o Mercosul desviava mais o comércio do que criava. O vice – presidente do Bird, Shahid Javed Burki, disse, por sua vez, que a instituição discordava do artigo, principalmente porque ele se baseava em dados desconfiáveis devido a seu alto nível de agregação e porque havia se baseado em poucas categorias de importação e exportação. Yeats se concentrou no setor automobilístico.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> Giambiagi, Fábio “Uma proposta para o Mercosul”, O Estado de São Paulo, 08/04/1997.

<sup>15</sup> “Os desafios do Brasil na Alca”, O Estado de São Paulo, 15/04/1997.

<sup>16</sup> “O Mercosul constrói sua identidade”, O Estado de São Paulo, 21/06/1997.

<sup>17</sup> “Vice-presidente do Banco Mundial defende Mercosul”, O Estado de São Paulo, 28/06/1997.

A cota de importação de automóveis por montadoras instaladas no Brasil, 50 mil automóveis com alíquota especial, segundo o ministro do Departamento Econômico do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, José Alfredo Graça Lima, seria mantida. O ministro disse também que havia a necessidade de uma reformulação das montadoras a serem beneficiadas pela cota especial, já que a Honda e a Hyundai aderiram ao regime automotivo brasileiro e saíram do sistema de cota especial. Ainda estava por decidir a alíquota especial a ser adotada, que estava em 35% para a cota especial e 31,5% no regime automotivo. Os veículos importados do Mercosul por montadoras instaladas no Brasil são isentos do Imposto de Importação. As alternativas para a alíquota da cota seriam a manutenção dos 35%, uma diminuição para 31,5%, a tarifa de 35% por mais um ano ou uma tarifa de 24,5% a partir de 1998, entre outras. Os países que mais utilizavam a cota de importação eram Japão, Coréia do Sul e União Européia, cada um com, respectivamente, 47,4%, 33,1% e 19,5%, de participação na cota de importação.<sup>18</sup>

Em meados de 97 foi levantada a possibilidade de uma nova Roda do Milênio, em uma reunião do ministro Graça Lima com representantes da União Européia e da coréia do Sul. Se isto ocorresse, as negociações a cerca da Alca seriam afetadas, devido a uma nova perspectiva das normas de comércio. O Mercosul é um bloco aberto, já que seus componentes possuem relações com vários outros países. Dessa forma, o Mercosul possibilita que esses países se relacionem com o comércio global de forma mais eficiente. Os objetivos brasileiros em relação à política externa podem ser resumidos, de forma superficial, em dois aspectos: um sistema multilateral vinculado à Organização Mundial do Comércio e o fortalecimento do Mercosul.

Já em 1997, as indústrias automobilísticas já começaram a se preocupar com o fim do regime automotivo previsto para o início de 2000. As montadoras estavam querendo que a alíquota de 35% do Imposto de Importação e as importações liberadas só acontecessem para as que exportassem. O decreto do regime automotivo previa uma redução do Imposto de Importação de 70% em 1996 para 63% em 1997, 49% em 1998, 35% em 1999 e 20% em 2000. Além disso o decreto também previa o fim da necessidade de exportar para poder importar. Essa tarifa de 20% até 2000 já era vista com grande possibilidade de não vigorar, apesar do nível a ser adotado ainda não ter sido definido, era certo que não ultrapassaria o patamar de 35%, o máximo permitido pela OMC. O governo já estava trabalhando com a possibilidade de uma tarifa externa comum aos países integrantes do Mercosul ou o teto

---

<sup>18</sup> “Embaixador aposta na alca mesmo sem fast track”, O Estado de São Paulo, 03/07/1997.

estabelecido pela OMC. Porém a tarifa externa comum era de difícil aplicação na época devido a diferentes regimes automotivos nos países. Por outro lado a vinculação entre exportação e importação era considerada impossível de se manter, pois a Organização Mundial do Comércio condena tal prática.<sup>19</sup>

O governo não via essa reação da indústria automobilística com bons olhos. Para pressionar o governo, o setor poderia ameaçar diminuir as exportações, prejudicando a balança comercial do País. Em 1996, o primeiro ano do regime automotivo, as montadoras tiveram um déficit de US\$ 2 bilhões. A maior preocupação da indústria e do governo com uma possível prorrogação do regime automotivo seria a reação externa.

Apesar de alguns países reclamarem dos obstáculos à importação de veículos pelo Brasil, as importações cresceram consideravelmente em relação a 1996, devido, principalmente, às cotas de importação e ao regime automotivo. Com o regime automotivo as montadoras instaladas no Brasil importam carros com alíquota zero quando provenientes do Mercosul, e metade da tarifa comum quando provenientes do país - sede das montadoras. Já para as fábricas que funcionam no Brasil funciona o sistema de poder importar carros e componentes no mesmo valor do que elas exportarem.

O prazo do decreto que regulamenta as cotas de veículos vencia em 20 de agosto de 1997, porém, até então, ainda não havia sido definida a sua renovação. O governo não tinha definido ainda como seria determinada a cota de veículos para os países da União Européia, do Japão e da Coreia dentro do limite de 50 mil veículos.<sup>20</sup>

Algumas vezes ocorreram interpretações divergentes quanto ao regime automotivo, uma delas ocorreu com a Ford. Depois de resolvido o problema a Ford publicou em seu balanço automotivo as importações que tinha feito da Argentina através de trading company, até 25 de setembro de 1997, cerca de 30 mil veículos. Dessa forma a empresa tinha que exportar o valor equivalente. O ministro Francisco Dornelles declarou que não houve nenhum problema fiscal porque os veículos eram importados da Argentina, sendo assim, isentos do Imposto de Importação.<sup>21</sup>

Em outubro de 1997, a Ford anunciou que ia investir US\$ 1 bilhão num novo parque industrial no Rio Grande do Sul. A decisão da Ford foi proveniente da necessidade de aumentar sua capacidade produtiva, enquanto a Ford tinha a capacidade de produção de até 550 mil veículos por ano no Mercosul, enquanto que concorrência já estava perto de 1

---

<sup>19</sup> “Montadoras querem manter o regime automotivo”, O Estado de São Paulo, 30/07/1997.

<sup>20</sup> “Decreto das cotas de veículos vence hoje”, O Estado de São Paulo, 20/08/1997.

milhão de unidades. A General Motors também ia investir US\$ 600 milhões para a instalação de uma nova fábrica no Rio Grande do Sul. E, neste mesmo mês, foi inaugurada em São Paulo, Sumaré, a fábrica da Honda Automóveis do Brasil.<sup>22</sup>

O secretário da Indústria e Comércio da Argentina, Alieto Guadagni, propôs um acordo a ser assinado, até o final do ano, sobre a liberalização de serviços e compras governamentais. Para ele, este seria um novo passo para o Mercosul passar de uma união alfandegária para um mercado comum. Segundo o acordo haveria a liberalização de todos os setores de serviços em dez anos. Esse acordo viria a ser discutido na reunião de Montevideú, entre os dias 9 e 15 de dezembro, que tinha como objetivo avançar no processo de integração, incluindo novas áreas além do comércio de mercadorias.<sup>23</sup>

No início de novembro, o governo brasileiro anunciou 51 medidas de austeridade para proteger o real dos efeitos da crise asiática. Essas medidas tranquilizaram os argentinos, que estavam preocupados com a possibilidade de desvalorização do real, já que seus superávits comerciais dependiam da política cambial. Outra medida foi adotada pelos ministros Pedro Malan e Roque Fernández para a redução do déficit comercial, a Tarifa Externa Comum (TEC) foi aumentada em 3 pontos percentuais. Para a Argentina essa medida não viria a trazer mudanças na situação fiscal, mas para o Brasil, haveria um ganho fiscal. Esse aumento da TEC não feria os acordos da OMC. Além disso, com uma tarifa mais alta, os produtos importados iriam perder competitividade, assegurando a manutenção dos níveis de atividade e emprego internos.<sup>24</sup>

Já no último mês do ano, a Land Rover do Brasil, aderiu ao regime automotivo brasileiro. A fábrica viria a ser instalada em São Paulo e teria investimentos de US\$ 148 milhões. Apesar de ter aderido ao regime automotivo após o pacote fiscal que reduziu os benefícios fiscais, a Land Rover obteve os benefícios integrais, já que o protocolo de adesão havia sido firmado antes do novo pacote de 14 de novembro. A empresa não estava mais incluída no sistema de cotas. Os automóveis que produzisse aqui teriam que ter 60% de nacionalização de acordo com as regras do regime automotivo.<sup>25</sup>

Na última reunião do ano, a XIII Reunião do Conselho do Mercado Comum e Cúpula dos Chefes de Estado dos Países do Mercosul, estavam sendo discutidas questões sobre o setor automobilístico. Os outros países do Mercosul estavam exigindo do Brasil que os

---

<sup>21</sup> “MICT obriga Ford a registrar carros vindos da Argentina”, O Estado de São Paulo, 25/09/1997.

<sup>22</sup> “Montadoras vão investir US\$ 9 bilhões até o ano 2000”, O Estado de São Paulo, 03/10/1997.

<sup>23</sup> “Argentina quer acordo de liberalização este ano”, O Estado de São Paulo, 14/10/1997.

<sup>24</sup> “Brasil e Argentina se entendem”, O Estado de São Paulo, 12/11/1997.

incentivos fiscais concedidos a empresas montadoras teriam que ser controlados nos próximos dois anos. Todos os países se proporam a apresentar, até o dia 30 de abril, uma proposta de regime automotivo comum para os quatro países, baseado no livre comércio entre os países do Mercosul, a adoção da TEC no comércio com outros países e no fim dos incentivos e subsídios. O novo regime entraria em vigor em 1º de janeiro de 2000, quando o regime atual acabaria.<sup>26</sup>

### 3.3 – O ANO DE 1998

Este ano começou com a alíquota do Imposto de Importação sendo reduzida, possibilitando que os carros importados ficassem mais baratos. Para as empresas que participavam do regime automotivo de cotas o imposto caiu de 31,5% para 24,5%, e para as outras empresas diminuiu de 63% para 49%. Como exemplo podemos citar a Citroën que baixou em até 10% toda a sua tabela de preços e a Kia Motors que fez um corte de 7% a 14% nos seus preços. Mas para a Associação Brasileira das Empresas Importadoras de Veículos Automotores (Abeiva), essa redução nos preços não estava ocorrendo somente como resultado da diminuição do imposto, mas também porque as empresas estariam com estoques altos. No final do ano anterior havia algo em torno de 17,4 mil automóveis importados nas concessionárias de várias marcas. Por outro lado, o presidente da Anfavea, Silvano Valentino, previa uma redução de 7% nas vendas de carro neste ano, mas sem interferir nos negócios com importados.<sup>27</sup>

O governo da Argentina publicou uma decreto permitindo que algumas montadoras importassem veículos do Brasil sem ter que exportar número igual de carros para o Brasil. Com essa medida as empresas ficavam isentas da compensação de importações com as exportações, uma norma presente no acordo automotivo assinado pelos dois países. Segundo o novo acordo, não havia mais uma cota fixa máxima de importação. O acordo iria prevalecer até o ano 2000, quando entraria em vigor um regime automotivo comum para o Mercosul.<sup>28</sup>

---

<sup>25</sup> “Land Rover adere ao regime automotivo”, O Estado de São Paulo, 11/12/1997.

<sup>26</sup> “Mercosul quer rever incentivos dados a montadoras”, O Estado de São Paulo, 14/12/1997.

<sup>27</sup> “Importadores já reduzem preço de carro”, O Estado de São Paulo, 10/01/1998.

<sup>28</sup> “Argentina muda regra de importação de carros do Brasil”, O Estado de São Paulo, 29/01/1998.

No início do ano, o governo brasileiro já havia se mostrado disposto a atender às principais reivindicações dos EUA para que estes não questionassem o regime automotivo brasileiro na OMC. Após dois anos de desavenças a respeito do regime automotivo, Brasil e Estados Unidos chegaram a um acordo, afastando o risco de uma ação na OMC. Este acordo não implicou grandes concessões por parte de nenhum dos dois países, apenas encurtou o prazo de duração do regime automotivo, antes iria até dezembro de 1999, e após o acordo expiraria em 30 de junho para as montadoras e 31 de dezembro para as fábricas de autopeças.<sup>29</sup>

O então ministro da Indústria, do Comércio e do Turismo (MICT), Francisco Dornelles, disse que o Brasil ia propor aos outros países do Mercosul uma tarifa de 35% para o Imposto de Importação no regime automotivo comum a ser adotado por Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai a partir do ano 2000. Este acordo deveria ser concluído em abril e envolveria uma tarifa externa comum e a livre comercialização de veículos dentro do Mercosul. Esta tarifa visa cumprir as regras da OMC, já que esta é a alíquota para automóveis consolidada pelo Brasil na OMC, e oferecer alguma proteção à indústria automobilística interna, evitando que esta fique demasiadamente exposta como em 1994, quando a alíquota foi de 20%.<sup>30</sup>

Mas o Brasil ainda estava por discutir duas importantes e complicadas questões do setor automobilístico: a primeira se referia às cotas de importação com tarifa especial para as montadoras não instaladas no Brasil a serem definidas, e a outra se referia ao regime automotivo a vigorar no Mercosul a partir de 1º de janeiro de 2000.

Quando o governo brasileiro adotou o regime automotivo privilegiando as montadoras instaladas ou que viessem a se instalar no Brasil acabou levantando reações por parte das empresas que não queriam se instalar aqui. Para resolver esse impasse o Brasil fixou cotas de importação com alíquota especial. Essa alíquota era de 50 mil veículos e a alíquota especial era 50% menor que a tarifa normal, ficando, em 1998, em 24,5% a tarifa especial. Porém o maior problema surge com a Tarifa Externa Comum de 35% a ser adotada a partir de 2000, pois os países beneficiados por essa cota queriam continuar com o desconto de 50%, ficando com uma alíquota especial de somente 17,5%, considerada muito baixa.<sup>31</sup>

Até março de 1998, as vendas de carros importados haviam aumentado 22,8% quando comparado ao ano anterior, enquanto que as vendas nacionais apresentaram queda de 17%.

---

<sup>29</sup> “País atende aos EUA para salvar regime automotivo”, O Estado de São Paulo, 31/01/1998.

<sup>30</sup> “País quer taxar entrada de carros no Mercosul em 35%”, O Estado de São Paulo, 20/02/1998.

Segundo o presidente da Abeiva, José Luiz Gandini, essa melhora era resultado do lançamento de novos modelos. A Abeiva previa um aumento de 32% de veículos importados neste ano em relação a 1997, quando foram importados 57 mil veículos. Porém, no final do ano, essa estimativa foi revista como consequência da queda da demanda ocasionada pela alta de juros. A nova estimativa ficou em importar 65 mil unidades, ao invés de 70 mil como antes.<sup>32</sup>

O primeiro trimestre de 1998 apresentou um aumento nas exportações do setor automotivo, as vendas ao exterior cresceram 68,72% em relação ao mesmo período de 1996. A Anfavea previa um crescimento de 20% nas vendas externas em comparação a 1997. A Fiat, por exemplo, apresentou um aumento de 381% no primeiro trimestre das exportações, e a Volkswagen previa exportar 70% mais do que em 1997. Em 1996, a Ford do Brasil foi a montadora que mais chegou perto de exportar US\$ 1 bilhão, e pretendia passar esse número em 1998. A GM e a Fiat também pretendiam vender mais de US\$ 1 bilhão neste ano. Porém, no final do ano, as exportações desse setor não cresceram significativamente.<sup>33</sup>

Em abril foi entregue ao ministro da Indústria, do Comércio e do Turismo (MICT), José Botafogo Gonçalves, um documento com propostas da indústria brasileira e argentina para o regime automotivo comum do Mercosul. A alíquota comum proposta era de 35% a partir de 2000 até 2005. Também estava proposta a importação de peças e equipamentos para a montagem dos carros pelas montadoras e fabricantes de autopeças instaladas no Mercosul com alíquota especial de 17,5%. Esta cota, na época, ainda era de 32,5% no Brasil.<sup>34</sup>

No dia 13 de abril, José Carlos Pinheiro Neto, assumiu a presidência da Anfavea. Ele previa que a indústria brasileira iria produzir 3 milhões de veículos a partir de 2002, essa quantia era prevista para todo o Mercosul. Esse volume de produção seria atingido através de novos fabricantes, queda dos juros e redução dos impostos incidentes sobre os automóveis. Pinheiro Neto também declarou que continuaria pressionando o governo para a redução dos impostos. Outro compromisso envolvia a renovação do regime automotivo.<sup>35</sup>

O acordo sobre o regime automotivo comum do Mercosul foi adiado para junho devido a questões técnicas, com isso, Brasil e Argentina esperavam conseguir assinar o

---

<sup>31</sup> “Difíceis negociações do regime automotivo”, O Estado de São Paulo, 07/04/1998.

<sup>32</sup> “Venda de importados cresce 52,2%”, O Estado de São Paulo, 08/04/1998.

<sup>33</sup> “Exportações de automóveis cresceram 68,7%”, O Estado de São Paulo, 10/04/1998.

<sup>34</sup> “Brasil e Argentina podem ter regime automotivo comum”, O Estado de São Paulo, 10/04/1998.

acordo na reunião de cúpula presidencial de Ushuaia, Argentina, marcada para junho. Porém a conclusão do texto final vai ser novamente prorrogada, e prevista para o final de julho. Além das pendências entre Brasil e Argentina ainda era necessário incluir o Paraguai e o Uruguai. Essas divergências surgem principalmente porque Brasil e Argentina possuem uma grande produção de automóveis e querem defender suas indústrias, enquanto que o Uruguai tem pequenas montadoras e o Paraguai depende totalmente das importações.

Em relação à Área de Livre Comércio das Américas (Alca), o governo brasileiro passou a contar com um estudo do Instituto de Política Econômica Aplicada (IPEA) para defender sua pretensão a uma liberalização gradual. Segundo esse estudo uma liberalização acelerada do comércio no continente possibilitaria que as exportações dos Estados Unidos para o Brasil aumentassem duas vezes mais que as vendas do Brasil para os americanos. Além disso, os setores mais afetados por uma liberalização abrupta seriam os de brinquedos e automóveis.<sup>36</sup>

Em 7 de maio começou a reunião do Grupo Mercado Comum em Buenos Aires para analisar questões não resolvidas no Mercosul. Um dos assuntos principais envolvia o regime automotivo.<sup>37</sup>

No final de maio, os presidentes da Anfavea e da Adefa (entidade semelhante à Anfavea na Argentina) iam se reunir em Genebra, Suíça, com os embaixadores do Brasil e da Argentina na OMC para discutir o regime automotivo comum do Mercosul. As entidades iam defender a alíquota de 35% a partir do ano 2000 para as importações de veículos de países fora do Mercosul e tentar garantir que as montadoras instaladas no Mercosul possuíssem alíquota 50% menor que esta.<sup>38</sup>

Segundo estudo exclusivo da Standard & Poor's, as vendas da indústria automobilística no Brasil deverão crescer 45% no acumulado de 1998 a 2003, seguindo a tendência de desenvolvimento do setor. Estimou-se também que o crescimento acumulado no mesmo período para a produção deveria ficar em 48%.<sup>39</sup>

O ministro da Indústria, do Comércio e do Turismo, José Botafogo Gonçalves, a respeito do regime automotivo comum do Mercosul, declarou que este deve ficar pronto em julho. Porém não haveria uma alíquota de Imposto de Importação especial para as montadoras instaladas no Mercosul, indo contra as pressões da Anfavea e da Adefa. A

---

<sup>35</sup> “Brasil produzirá 3 milhões de veículos em 2002”, O Estado de São Paulo, 14/04/1998.

<sup>36</sup> “Alca beneficia americanos, diz Ipea”, O Estado de São Paulo, 01/05/1998.

<sup>37</sup> “Mercosul tenta superar divergências”, O Estado de São Paulo, 07/05/1998.

<sup>38</sup> “Anfavea fará lobby na OMC”, O Estado de São Paulo, 08/05/1998.

maior dificuldade ainda consistia em integrar o Paraguai e o Uruguai no regime sem serem prejudicados. Botafogo Gonçalves iria se reunir com o ministro da Indústria do Paraguai, Atilio Fernandez, e depois com o ministro da Indústria do Uruguai, Julio Herrera, para discutir o assunto.<sup>40</sup>

Pouco antes da reunião dos quatro presidentes dos países integrantes do Mercosul, o secretário de Política Industrial do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, Antônio Sérgio de Mello, declarou que as negociações relativas ao regime automotivo comum estavam praticamente resolvidas. Segundo o secretário havia consenso entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai a respeito dos pontos principais do acordo: “aplicação de uma Tarifa Externa Comum (TEC) de 35% para importação de veículos de terceiros países, aplicação de um índice regional de nacionalização de 60% para os veículos produzidos nos países do bloco e manutenção da TEC para autopeças nas alíquotas atuais, que são de 14%, 16% e 18% - conforme o tipo de componente.”

Ainda existiam algumas questões não resolvidas para que o acordo do regime automotivo comum fosse firmado, como a adequação do Paraguai à TEC. Outra questão que estava sendo discutida entre Brasil e Argentina era a relativa às concessões de incentivos fiscais pelos Estados, que a partir de 2000 deveriam acabar. A Argentina iria reclamar desses incentivos em Ushuaia, e o Brasil também diria que não se mostrava satisfeito com esses incentivos, mas não havia nada que pudesse fazer. Além disso, esses incentivos não eram proibidos no contexto do Mercosul.<sup>41</sup>

O Brasil poderia vir a receber em 1999 investimentos de mais duas fábricas do setor automobilístico, Volkswagen/Audi do Paraná e Renault. A linha de produção do Golf da Volkswagen do México poderia ser transferida para o Brasil, no Paraná, e a Renault esperava decisão dos acionistas para um possível investimento de pelo menos US\$ 100 milhões. A linha de produção do Golf viria para o Brasil devido a necessidade de liberação de espaço na fábrica do México para a produção do novo Fusca. A montadora do Paraná receberia investimentos de US\$ 750 milhões. Já a Renault, esperava a decisão sobre o futuro do regime automotivo para decidir se iria fabricar os motores dos veículos Mégane Scénic e Clio 2.<sup>42</sup>

---

<sup>39</sup> “Vendas de carros devem crescer 45% até 2003”, O Estado de São Paulo, 08/06/1998.

<sup>40</sup> “Regime automotivo fica pronto em julho”, O Estado de São Paulo, 16/06/1998.

<sup>41</sup> “Acordo do Mercosul deve sair dia 25”, O Estado de São Paulo, 05/07/1998.

<sup>42</sup> “Novo pólo nasce no Prcom planos de expansão”, O Estado de São Paulo, 06/07/1998.

Mas os investimentos da Renault não acabavam nos US\$ 100 milhões, segundo o diretor-presidente da Renault do Brasil, Pierre Poupel, a direção da ampliação dos negócios no Brasil e no Mercosul dependiam das oportunidades econômicas atreladas ao novo regime automotivo. Os investimentos da Renault poderiam chegar a US\$ 1 bilhão.<sup>43</sup>

Novamente o acordo final sobre o regime automotivo do Mercosul seria protelado e não seria firmado na reunião em Ushuaia, Argentina. O grande entrave se encontrava nos subsídios concedidos nos regimes automotivos então atuais, os argentinos estavam propondo que caso se mantivessem os incentivos previamente concedidos depois de 2000, os veículos importados do Brasil também deveriam se taxados em 35%. O governo brasileiro não admitia essa decisão, mas iria discutir algum outro tipo de compensação. Outros pontos de discórdia envolviam a alíquota sobre peças e componentes, pois Brasil e Argentina não estavam mais de acordo, e sobre a diferenciação entre veículos e bens de capital. O acordo não poderia ser firmado antes do novo presidente paraguaio assumir o cargo em 15 de agosto. Além disso, o problema da integração do Paraguai e do Uruguai à tarifa de 35% não está, ainda, totalmente resolvido.

Cabe ressaltar os pontos compunham a agenda da Cúpula do Mercosul em Ushuaia, Argentina: “Abertura do sistema financeiro. Flexibilização do mercado de telecomunicações. Revisão do acordo automotivo. Regime comum de compras governamentais. Integração dos sistemas de transporte. Convergência das leis trabalhistas. Regime único de proteção do consumidor. Reavaliação da proposta de moeda única. Balanço das iniciativas de ampliação do bloco. Novas etapas no acordo com a União Européia. Retomada das negociações da Alca. Programa de aproximação com a África.”

A integração bancária tinha previsão de ser consolidada até 2006 quando começaria a Alca. Até lá, também deveriam estar resolvidos os problemas das “políticas nacionais de telecomunicações, de relações de trabalho e de sistemas tributários.” O regime comum para compras governamentais dentro do bloco deveria estar pronto em dois anos. O regime comum para relações trabalhistas envolve muitas complicações e ainda estaria longe de um consenso, necessitando da flexibilização da legislação trabalhista nos países do bloco. A questão da moeda única ficou esclarecida para a Argentina que ainda era muito cedo. O regime automotivo comum deveria ser definido em dezembro deste ano na nova

---

<sup>43</sup> “Renault investe US\$ 1 bi”, O Estado de São Paulo, 06/07/1998.

conferência de cúpula do bloco nos dias 10 e 11 no rio de Janeiro. A abertura do mercado de serviços deverá ser gradual, levando dez anos para acontecer.<sup>44</sup>

O documento final da reunião em Ushuaia continha compromissos políticos e econômicos que valorizavam a paz e condicionavam a participação no bloco à manutenção de regras democráticas.<sup>45</sup>

Em Setembro desse ano, o governo brasileiro já havia declarado ao governo argentino, que diante de inúmeras protelações em relação ao regime automotivo comum, não se sentia mais com o compromisso de negociar conjuntamente os acordos preferenciais para o setor automobilístico com o Chile e os países do Pacto Andino. Se o Brasil fosse esperar muito, poderia perder esses mercados para o México e Canadá.<sup>46</sup>

A montadora francesa Renault propôs ao governo brasileiro baixar os impostos, em troca de uma maior nacionalização das peças que compõem os carros para até 70%. Essa queda do imposto seria referente à alíquota de 16% sobre autopeças a partir de 2000. Apesar da indefinição a respeito do regime automotivo comum, a direção mundial da Renault decidiu investir US\$ 100 milhões além do US\$ 1 bilhão já destinados para a instalação da fábrica de automóveis em Curitiba. Segundo o presidente mundial da Renault, Louis Schweitzer, o Mercosul e o Brasil eram importantes mercados, e, para ele, o mercado brasileiro deveria voltar a ser de 2 milhões de veículos até 2001 e o mercado do Mercosul de 3 milhões de unidades por ano até 2005. A montadora pretendia investir em mercados emergentes, devido à estagnação dos mercados do Primeiro Mundo. Em 1998, a participação da montadora era de 1,5% e pretendia chegar até 10% gradualmente até 2005. A fábrica de São José dos Pinhais, inicialmente, empregaria diretamente 600 funcionários, mas com a intenção de chegar a 2 mil funcionários. Como a fábrica abrigaria os principais fornecedores, seriam criados até 10 mil empregos indiretos. A Renault foi a quarta montadora instalada na fase de incentivos do regime automotivo.<sup>47</sup>

Em outubro, a Citroën anunciou que iniciaria em um mês o investimento de US\$ 1 bilhão na construção de sua nova fábrica no Brasil. Segundo a Anfavea, o investimento

---

<sup>44</sup> Beting, Joelmir “ ‘Quando as nações são fortes nem sempre são justas. Quando querem ser justas, não são suficientemente fortes.’ Winston Churchill (1874-1965), estadista inglês. Agenda de avestruz”, O Estado de São Paulo, 24/07/1998.

<sup>45</sup> “Política do Mercosul para o setor automotivo sai este ano”, O Estado de São Paulo, 24/07/1998.

<sup>46</sup> “Não há tempo a perder”, O Estado de São Paulo, 03/09/1998.

<sup>47</sup> “Renault faz proposta para País reduzir imposto”, O estado de São Paulo, 03/10/1998.

total do setor automotivo no período de 1996 com prazo de execução até 2000 soma US\$ 20 bilhões.<sup>48</sup>

A BMW também anunciou que estava estudando a possibilidade de construir uma fábrica no Brasil. O investimento seria de cerca de US\$ 500 milhões. Para decidir, a matriz aguardava o texto final do regime automotivo comum do Mercosul.<sup>49</sup>

O ano de 1999 iria começar com uma redução de tarifa para zero de 224 produtos argentinos e 32 brasileiros enquadrados no regime de adequação do Mercosul. Porém ainda fariam parte da lista de exceções produtos mais complicados de se resolver, como informática, telecomunicações e bens de capital, além do regime automotivo.<sup>50</sup>

Segundo uma projeção da Organização Mundial do Comércio, a receita proveniente do comércio exterior em todo o mundo não deveria crescer em 1999, e provavelmente continuaria estagnada em 2000. Essa estagnação seria decorrente da crise internacional. Para o embaixador Celso Lafer esses fatos poderiam levar a uma onda de protecionismo, apesar de não ter sido a liberalização do comércio que tenha ocasionado a crise da Ásia que afetou praticamente o mundo inteiro.<sup>51</sup>

Funcionários dos governos brasileiro e argentino chegaram a alguns acordos sobre o regime automotivo. A partir de 2000, tanto montadoras quanto empresas importadoras importariam automóveis com a tarifa externa comum de 35%, mas para amenizar esse alto imposto, as alíquotas para importação de autopeças iriam aumentar gradualmente até 2005. Nesse período as peças de fora do Mercosul poderiam ser importadas com alíquotas de 4% a 6%, e a partir de 2005 essas alíquotas ficariam em 14%, 16% ou 18% dependendo do tipo da peça. Brasil e Argentina também concordaram que a partir de 2005 não haveriam mais subsídios estaduais às montadoras. Dessa forma, o regime automotivo caminhava para um acordo, diferentemente do açúcar que estava longe de chegar a uma solução entre Brasil e Argentina.<sup>52</sup>

Para o Itamaraty, o Brasil deveria sair vitorioso nos temas como a liberalização do açúcar e a adoção de um regime automotivo comum, na 15ª Reunião de Cúpula do Mercosul, que aconteceu nos dias 9 e 10 de dezembro.<sup>53</sup>

---

<sup>48</sup> “Abeiva refaz para baixo projeção de vendas”, O Estado de São Paulo, 08/10/1998.

<sup>49</sup> “BMW pretende construir fábrica no Brasil”, O Estado de São Paulo, 03/11/1998.

<sup>50</sup> “Mercosul vai zerar alíquota para 256 produtos”, O Estado de São Paulo, 06/11/1998.

<sup>51</sup> “Comércio global não deve crescer em 99, diz Lafer”, O Estado de São Paulo, 21/11/1998.

<sup>52</sup> “Brasil e Argentina discutem setor automobilístico”, O Estado de São Paulo, 08/12/1998.

<sup>53</sup> “Bastidor mostra que País poderá sair fortalecido”, O Estado de São Paulo, 09/12/1998.

Durante a Reunião do Conselho do Mercado Comum, ficou definido que o regime comum automotivo do Mercosul teria uma fase de transição de quatro anos, a partir de 2000, para que todos os países pudessem se adequar ao regime. O comércio não será totalmente livre no início, mas contará com uma administração comum dos quatro países sobre o comércio e investimentos. O problema do Paraguai e Uruguai seria discutido em uma nova negociação dia 28 no Rio de Janeiro, onde estes países deverão apresentar uma contraproposta à tarifa de 35% e ao índice de nacionalização de 60%, já que não possuem uma indústria automobilística.. A adoção de uma tarifa comum de 35% é complexa porque os países possuíam tarifas muito diferentes. No Brasil a tarifa era de 49%, na Argentina de 33,5%, no Uruguai de 20% e no Paraguai entre 10% e 15%. A questão dos incentivos fiscais também foi resolvida, a Argentina aceitara a política de subsídios às montadoras já concretizadas, e não para futuras negociações. O índice de nacionalização ficou estipulado em 60%.<sup>54</sup>

### 3.4 – O ANO DE 1999

Este ano iria representar um fato importante para o Mercosul. O início do ano já foi marcado pela desvalorização do real. Esse fato iria tornar tensas as relações do Mercosul, principalmente entre Brasil e Argentina. Como a Argentina possui o seu câmbio atrelado ao dólar na paridade de 1 para 1, os produtos brasileiros iriam ficar mais baratos e os argentinos mais caros. Não é de se surpreender que a Argentina fosse reagir a essa desvalorização, levando a um perigoso agravamento das relações entre os países do Mercosul.

O ano de 1999 começou com o acerto das regras de comercialização de automóveis nos países do Mercosul quando acabasse o regime automotivo vigente. O regime automotivo comum se estenderia até 2004. Devido à preocupação dos argentinos sobre o que venderiam para o Brasil, a indústria brasileira informará aos dois países seus programas de exportação e importação para a Argentina, anualmente. A alíquota do Imposto de Importação de veículos fabricados fora do Mercosul ficou, finalmente, em 35%, e o imposto de autopeças ficou em 12%, 14% e 16%.<sup>55</sup>

---

<sup>54</sup> “Regime automotivo do Mercosul terá fase de transição de 5 anos”, O Estado de São Paulo, 10/12/1998.

<sup>55</sup> “Mercosul define regras para o setor”, O Estado de São Paulo, 12/01/1999.

As empresas de autopeças argentinas estavam passando por um momento de grave crise, muitas delas estavam considerando vir para o Brasil, como uma saída para a sobrevivência. As exportações para o Brasil, que correspondiam a 95% dos negócios do setor automobilístico com o exterior, já haviam caído 50% até março. Segundo a Associação de Fabricantes de Autopeças da Argentina (Afac), as empresas já estavam trabalhando com somente 50% da capacidade de produção, além de uma previsão de queda de 20% das vendas para o mercado interno.

Entre as empresas argentinas que já haviam sido transferidas para o Brasil, estavam a Magneti, que se instalou em Minas Gerais deixando 200 operários sem emprego e a Delphi, fabricante de pára-choques, e a Siemens Auto-Peças e a Valeo pretendiam se transferir para o Brasil. Com a transferência dessas e outras empresas estimou-se que até 2 mil operários poderiam ficar sem emprego na Argentina.

Os empresários do setor de autopeças argentinos reclamam que as montadoras possuem mais proteção que as indústrias de autopeças. Estes empresários estavam pedindo que o governo argentino exigisse do Brasil compensações pelas distorções de preços causadas pela desvalorização do real.<sup>56</sup>

A decisão do Brasil de negociar separadamente do Mercosul com a Comunidade Andina, levou o Mercosul a uma nova crise. Os chanceleres do Brasil e da Argentina, Luiz Felipe Lampreira e Guido Di Tella, iriam se reunir nos dias 25 e 26 de abril para discutir esse assunto, além de analisar como iriam fazer para as negociações do Mercosul avançarem. Quando o Brasil anunciou que ia negociar separadamente com a comunidade Andina, Argentina e Uruguai se mostraram insatisfeitos.<sup>57</sup>

As negociações para a criação de um regime automotivo comum para os países do Mercosul estavam praticamente estagnadas. A razão da estagnação foi a desvalorização do real, com isso, os argentinos não estavam mais dispostos a assiná-lo, diante da perda de competitividade.

Devido a essa situação, a Adefa e os governadores das Províncias argentinas, começaram a pressionar o governo Menem para uma prorrogação do então regime automotivo argentino até 2003.

---

<sup>56</sup> “Indústrias argentinas querem mudar para o Brasil”, O Estado de São Paulo, 08/04/1999.

<sup>57</sup> “Lampreira e Di Tella vão discutir crise no Mercosul”, O Estado de São Paulo, 13/04/1999.

Já o regime automotivo brasileiro, terminaria em dezembro sem chances de ser prorrogado, segundo o embaixador José Alfredo Graça Lima, subsecretário - geral de Assuntos de Integração Econômica e de Comércio Exterior, do Itamaraty.

Porém, se um regime automotivo comum não entrasse em vigor a partir de janeiro de 2000, poderiam surgir problemas no comércio do setor entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai.<sup>58</sup>

Posteriormente, o secretário Guadagni afirmou que a Argentina não iria pedir a prorrogação do regime automotivo na reunião de chanceleres do Brasil e da Argentina que iria acontecer nos dias 25 e 26 em Brasília.<sup>59</sup>

A reunião dos dias 25 e 26 de abril no Itamaraty, contava com a presença do chanceler argentino Guido Di Tella e do secretário da Indústria e do Comércio daquele país, Aleto Guadagni, e os ministros brasileiros Celso Lafer, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, e Luiz Felipe Lampreia, das Relações Exteriores. O objetivo da reunião era discutir os principais obstáculos para o livre comércio entre os dois países, retomando as negociações interrompidas em janeiro em decorrência da desvalorização do real.

Os principais pontos do encontro foram o regime automotivo do Mercosul e as barreiras impostas pela Argentina ao açúcar e ao aço brasileiros.<sup>60</sup>

Na reunião também seria analisado o impacto no comércio entre Brasil e Argentina causado pela mudança cambial brasileira. O governo brasileiro considerou algumas medidas para permitir a manutenção dos investimentos na indústria automobilística argentina, sem deixar de considerar o acordo sobre o regime automotivo comum. Entre essas medidas, foi confirmado o fim dos financiamentos do Programa de Financiamento às Exportações (Proex) para automóveis e caminhões exportados para a Argentina.<sup>61</sup>

Em relação à Alca, a representante comercial dos Estados Unidos, Charlene Barshefsky, em maio, defendeu a necessidade da aceleração das negociações para a formação da Alca. A razão dessa aceleração seria a preocupação de que o ritmo de abertura comercial fosse retardado devido a pressões protecionistas. Os EUA queriam que cada país negociasse isoladamente, e não em bloco, a sua entrada na Alca. A entrada do Mercosul poderia enfraquecer a posição dos EUA. O momento era propício para a pressão dos

---

<sup>58</sup> “Emperra a negociação para regime comum no Mercosul”, O Estado de São Paulo, 15/04/1999.

<sup>59</sup> “Argentina reduz alíquota de açúcar brasileiro”, O Estado de São Paulo, 21/04/1999.

<sup>60</sup> “Brasil e Argentina retomam hoje discussão sobre comerciais”, O Estado de São Paulo, 26/04/1999.

<sup>61</sup> “Brasil estuda compensar perdas da Argentina”, O Estado de São Paulo, 27/04/1999.

Estados Unidos, já que Brasil e Argentina passavam por um momento difícil devido à desvalorização do real.<sup>62</sup>

Em novembro deste ano, iria ocorrer a rodada mundial de negociações comerciais<sup>63</sup>. Até lá o Brasil deveria consolidar as alianças na América Latina. Para isso, o Brasil deveria atacar os impasses do Mercosul e rever os acordos com a Comunidade Andina, o México e o Chile.

As tensões criadas pela desvalorização cambial brasileira estavam diminuindo. Os produtos brasileiros não invadiram os mercados argentinos, e o mercado não deixou de importar, apesar das importações terem caído como decorrência da recessão.

Porém o maior impasse do Mercosul ainda não tinha sido resolvido. O regime automotivo comum para o Mercosul era para ter sido definido até dezembro de 1998. Os governos conseguiram apenas assinar uma ata para a fixação de um regime automotivo de transição entre janeiro de 2000 e dezembro de 2004. Depois dessa data haveria livre comércio de produtos do setor automobilístico entre os países integrantes do bloco.

A partir do ano 2000, regimes nacionais do tipo especial, ficam proibidos pelas normas da Organização Mundial do Comércio, havendo uma tarifa externa comum (TEC).

Num encontro realizado na embaixada brasileira em junho, do presidente Fernando Henrique com os integrantes do conselho de Empresários Latino-Americanos, os representantes do empresariado argentino e brasileiro deixaram claro o desejo de uma aceleração do processo de integração do Mercosul. Os empresários queriam a criação de mecanismos para a solução de controvérsias no Mercosul e a redução da burocracia no comércio de bens. Ressaltaram também, a necessidade da solução definitiva do regime automotivo comum.<sup>64</sup>

Quando faltavam somente seis meses para o documento final do regime automotivo comum para o Mercosul, Brasil e Argentina ainda não tinham chegado a concordância em alguns pontos cruciais. O Brasil queria livre comércio para as autopeças e um regime de cotas de veículos com Imposto de Importação zerado. Já a Argentina queria um mercado compensatório para autopeças até 2004. No comércio com os países de fora do Mercosul, as tarifas para autopeças ficaram acertadas em 14%, 16% e 18%, mas a Argentina queria que isso fosse modificado para um aumento gradual das tarifas para esses índices até 2004. Outro ponto que ainda não tinha sido resolvido era o índice de regionalização. A Argentina

---

<sup>62</sup> “Barshefsky quer acelerar vinda da alca”, O Estado de São Paulo, 05/05/1999.

<sup>63</sup> Esta negociação não vai ocorrer de fato.

queria que dentro do 60% de índice de peças fabricadas no Mercosul, já definido previamente, cerca de 18% fossem feitas na Argentina. Por fim, ainda era necessário chegar a um consenso sobre uma proposta para o Paraguai e o Uruguai.<sup>65</sup>

Em junho de 1999, a Ford mostrou interesse em se enquadrar no regime automotivo especial do Norte, Nordeste e Centro – Oeste. O problema dessa decisão era que o prazo para a adesão a esse regime já havia estourado, que era em maio de 1997 como previamente estabelecido, e, além disso, o governo brasileiro já havia assumido o compromisso com a Organização Mundial do Comércio e o Mercosul de que os benefícios fiscais do regime automotivo do País se encerrariam em dezembro de 1999.

Apesar de tudo, o ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Celso Lafer, via possibilidade de enquadrar a Ford no regime automotivo especial do Nordeste, e declarou que iria analisar todas as possibilidades possíveis para tal.<sup>66</sup>

Porém, posteriormente, Celso Lafer, a pedido do presidente Fernando Henrique, estava realizando um estudo que negava a concessão de incentivos à Ford, devido à falta de amparo legal e complicações internacionais.<sup>67</sup>

O processo de decisão da concessão de incentivos à Ford iria sofrer intervenção com a medida provisória aprovada no Congresso que reabria o prazo de habilitação ao regime automotivo especial do Norte, Nordeste e Centro – Oeste. Porém o presidente Fernando Henrique vai vetar essa medida provisória, visando evitar consequências indesejáveis, já que o governo tinha se comprometido com a Organização Mundial do Comércio e com o Mercosul que não haveria prorrogação do prazo de 31 de maio de 1997. Fernando Henrique baixou uma nova medida provisória com incentivos fiscais menores que a anterior para instalação de fábricas de veículos na mesma região.

A instalação da fábrica de automóveis da Ford na Bahia seria importante para o crescimento econômico só daquele Estado. O investimento previsto seria de US\$ 1,3 bilhão e geraria 5 mil empregos diretos e 50 mil empregos indiretos.<sup>68</sup>

O acordo entre Brasil e Argentina a respeito do regime automotivo comum do Mercosul, havia avançado um pouco mais. O novo regime permitiria um comércio administrado de veículos na região através do estabelecimento de cotas negociadas entre as montadoras, durante o período de transição, de 2000 a 2004. As cotas seriam ampliadas

---

<sup>64</sup> “Empresários cobram pressa na integração”, O Estado de São Paulo, 08/06/1999.

<sup>65</sup> “Acordo automotivo ainda separa Brasil e Argentina”, O Estado de São Paulo, 10/06/1999.

<sup>66</sup> “Para Lefer, Ford pode receber benefícios fiscais”, O Estado de São Paulo, 18/06/1999.

<sup>67</sup> “Fernando Henrique pode vetar incentivos à Ford”, O Estado de São Paulo, 01/07/1999.

durante esse período até o livre comércio em 2004. O problema do Paraguai e do Uruguai ainda não havia sido resolvido, e a indústria de autopeças constituía o principal problema.

As negociações no Mercosul sofreram uma ameaça no final de julho desse ano. O governo brasileiro retirou-se de todas as negociações a respeito do Mercosul, inclusive o regime automotivo, depois que o governo argentino editou uma resolução através da qual poderia adotar medidas de salvaguarda contra produtos importados. Este problema era felizmente passageiro.

As principais lideranças das montadoras e empresas de autopeças anunciaram, em agosto, um acordo para definir o regime automotivo comum do Mercosul. Entre os principais pontos estabelecidos pelos empresários, destaca-se o monitoramento do comércio entre os anos de 2000 e 2004, em que os governos exercerão controles para que não surjam desequilíbrios na região. Os empresários também aceitaram um conteúdo local argentino, devido às dificuldades que a indústria de autopeças argentina estava sofrendo. As alíquotas incidentes sobre peças seria crescente até o nível de 14% a 18% no período de transição.<sup>69</sup>

Os carros importados deveriam diminuir a sua participação no mercado interno a partir do ano 2000, já que o Imposto de Importação passaria de 24% para 35%. Além disso, a importação de veículos já havia sido afetada negativamente pela desvalorização do real.<sup>70</sup>

A negociação do regime automotivo comum do Mercosul sofreu novo entrave. O secretário de Política Industrial, Hélio Mattar, protestou contra a discriminação argentina aos carros brasileiros, que considerou como um reforço ao protecionismo argentino que vinha piorando desde a desvalorização do real.

No encontro dos representantes dos governos dos países do Mercosul em Montevideu, que ocorreu em novembro deste ano, a Anfavea propôs a prorrogação do regime automotivo então vigente por três meses. Essa medida seria tomada devido ao impasse das negociações com a Argentina, temendo que o ano de 2000 se iniciasse sem nenhum acordo automotivo. A prorrogação também possibilitaria que o regime fosse discutido com o novo presidente da Argentina, Fernando de la Rúa, que viria a tomar posse no dia 10 de dezembro. Teria ainda que se consultar a Organização Mundial do Comércio para saber se essa prorrogação era ou não permitida. Posteriormente, o secretário de Política Industrial

---

<sup>68</sup> “Bom para a Bahia, ruim para o Brasil”, O Estado de São Paulo, 03/07/1999.

<sup>69</sup> “Montadoras e autopeças chegam a acordo”, O Estado de São Paulo, 05/08/1999.

<sup>70</sup> “Importação de veículos deve cair a partir de 2000”, O Estado de São Paulo, 06/08/1999.

do Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio, Hélio Mattar, disse que essa prorrogação não era possível, já que não seria aceita pela OMC.<sup>71</sup>

Um ponto de grande discussão ainda era a balança comercial, o Brasil importava muito mais da Argentina do que exportava, e queria discutir algum critério de compensação. Também não se tinha resolvido qual seria o índice de nacionalização e a alíquota de importação de peças de países de fora do Mercosul.

O governo brasileiro decidiu que não faria nenhuma retaliação ou pressão em relação às restrições impostas pela Argentina ao comércio bilateral, até que o novo presidente, Fernando de la Rúa, tomasse posse.<sup>72</sup>

Já quase no final do ano, o chanceler argentino, Guido Di Tella, ainda tinha esperanças de que o acordo para o regime automotivo comum do Mercosul ficasse pronto até 31 de dezembro deste ano.<sup>73</sup>

No dia 6 de dezembro foi realizada uma reunião de ministros de Comércio dos quatro países do Mercosul, em Montevideu, Uruguai, para discutir o regime automotivo comum. Se não houvesse nenhum acordo, a partir do dia 1º de janeiro de 2000, os carros brasileiros pagariam alíquota de 33,5% para entrarem na Argentina e as autopeças, 2%. Por outro lado, os veículos argentinos que o Brasil importasse pagariam alíquota de 35% e as peças, 11,6%. Até então, a alíquota para automóveis ainda era zero. Além dessa reunião, no dia 7 ocorreu uma outra reunião dos ministros do Grupo Mercado Comum, e no dia 8, uma reunião dos presidentes do Mercosul, na sede do Mercosul, em Montevideu.<sup>74</sup>

A dificuldade para conseguir estabelecer regras para o regime automotivo comum era uma consequência da necessidade argentina de proteger a sua indústria interna, que não era tão competitiva quanto a brasileira. O saldo comercial entre Brasil e Argentina era positivo para a Argentina no comércio de veículos, e positivo para o Brasil no comércio de autopeças. O Brasil, em 1998, obteve superávit de US\$ 530 milhões em autopeças, e a Argentina um saldo de US\$ 1 bilhão em automóveis.<sup>75</sup>

Na reunião de Montevideu, a Argentina passou a responsabilidade da assinatura do novo regime automotivo para o então futuro governo. Apesar disso, funcionários dos

---

<sup>71</sup> “Anfavea propõe prorrogar regime automotivo do Mercosul por 3 meses”, O Estado de São Paulo, 24/11/1999.

<sup>72</sup> “Brasil não deverá retaliar a Argentina”, O Estado de São Paulo, 25/11/1999.

<sup>73</sup> “Di Tella crê em acordo com Brasil este ano”, O Estado de São Paulo, 27/11/1999.

<sup>74</sup> “Brasil vai resistir à pressão por um acordo dos carros”, O Estado de São Paulo, 30/11/1999.

<sup>75</sup> “Argentina quer discutir regime automotivo”, O Estado de São Paulo, 02/12/1999.

governos brasileiro e argentino afirmaram que haviam sido dados avanços significativos, mas que ainda haviam divergências.

Após a reunião dos presidentes do Mercosul no dia 8, o presidente Fernando Henrique anunciou a nova posição brasileira na negociação bilateral com a Argentina para o novo regime automotivo comum. Caso não houvesse um acordo até o dia 31 de dezembro, o prazo final dos regimes em vigência na época seriam prorrogados até o término das discussões. Essa prorrogação seria um acordo bilateral de curto prazo, afim de não violar as regras da Organização Mundial do Comércio. Porém a possibilidade da Argentina ter que pagar a tarifa de 35% não foi descartada.

Foi assinado na reunião do dia 8 um documento que criou um sistema de troca de informações econômicas entre os países do Mercosul. Dessa forma, seriam afastados os riscos de instabilidade nos países vizinhos caso algum deles desvalorizasse a moeda como tinha acontecido com o Brasil no início do ano.<sup>76</sup>

Dia 16 de dezembro, representantes do governo brasileiro e do novo presidente da Argentina, Fernando de la Rúa, reuniram-se em Buenos Aires com o objetivo de avançar nas negociações sobre o regime automotivo comum do Mercosul.

O impasse nas negociações do regime automotivo comum do Mercosul era causado pela tentativa argentina de garantir um superávit na sua balança comercial. Isso ocorria porque a Argentina temia que as montadoras se transferissem da Argentina para o Brasil por causa da diferença de custos decorrente da diferença cambial. Esse medo argentino aumentou mais ainda quando a General Motors transferiu a linha de produção da picape Silverado de Córdoba para o Brasil. Os dirigentes do setor automobilístico no Brasil proporam a fixação de um superávit máximo de 10%, tanto na balança comercial brasileira, quanto argentina. Porém a Argentina ainda não tinha dado seu parecer a essa idéia.<sup>77</sup>

Enfim, no dia 23 de dezembro, ficou acertado um acordo transitório para o comércio de veículos e peças, válido por 60 dias. A alíquota do Imposto de Importação continuou a ser zero, mas havia a necessidade de um equilíbrio na balança comercial entre os dois países. Também se definiu que, caso o regime automotivo comum do Mercosul não fosse assinado, o Imposto de Importação seria de 35% e o de autopeças seria de 8,5%, 9,6% e 10,9%, dependendo do componente.

---

<sup>76</sup> “FHC muda rumo de negociação com Argentina”, O Estado de São Paulo, 09/12/1999.

<sup>77</sup> “Indústria automobilística reforça pressão para prorrogar acordo”, O Estado de São Paulo, 22/12/1999.

Para o secretário de Indústria do Ministério de Desenvolvimento, Hélio Mattar, os principais pontos de divergência ainda eram o conteúdo local que o governo argentino exigia de 30% de peças produzidas no seu país, enquanto que o Brasil aceitava 25%, e a balança comercial.

Afim de resolver o problema da balança comercial, o governo brasileiro propôs um intercâmbio comercial com um limite de superávit variável, “no primeiro ano de 6%, no segundo, 12%, no terceiro, 19%, e no quarto 27%”.<sup>78</sup>

Porém, no dia 31 de dezembro, ainda não se sabia se o acordo provisório bilateral seria assinado. A Argentina havia pedido a Organização Mundial do Comércio a prorrogação automática de seu regime automotivo, e isso colocava em risco o acordo bilateral. Se o acordo não fosse assinado, a tarifa cobrada por Brasil e Argentina seria a tarifa para os países de fora do Mercosul, 35% no Brasil e 17,5% na Argentina.<sup>79</sup>

No final, o acordo provisório acabou sendo assinado pelos dois países, e o presidente argentino, Fernando de la Rúa, divulgou um decreto que prorrogou o regime automotivo vigente. O governo brasileiro disse que a atitude dos argentinos não comprometeu o acordo provisório, dado que essa prorrogação não devia alterar o fluxo de comércio do setor entre Brasil e Argentina. Porém se a Argentina subordinasse o regime automotivo comum do Mercosul ao seu regime interno, o Brasil iria taxar os veículos argentinos em 35%.

Como a Argentina manteve suas alíquotas de importação em 32% para veículos e entre 2% e 3% para peças, o presidente Fernando Henrique assinou uma medida provisória que manteve as alíquotas de importação de 35% para veículos e 11,6% para autopeças. A alíquota entre os dois países continuou a ser zero.

### 3.5 – O ANO DE 2000

Este ano começou com a preocupação das montadoras, entre elas Chrysler, Ford e General Motors, com a indefinição do regime automotivo comum para o Mercosul. A Ford, por exemplo, dependia dessa decisão para analisar se deslocava a produção do

---

<sup>78</sup> “Brasil e Argentina fecham acordo dos carros”, O Estado de São Paulo, 24/12/1999.

<sup>79</sup> “Regime automotivo comum do Mercosul ainda está em negociação”, O Estado de São Paulo, 31/12/1999.

modelo Escort sedan para o Brasil, assim como a da versão station wagon que foi deslocada para São Bernardo do Campo.<sup>80</sup>

Uma modificação feita este ano pelo presidente Fernando Henrique, diz respeito à criação de um novo cargo exclusivo para o tratamento de assuntos do Mercosul, o cargo de embaixador extraordinário do Mercosul. O cargo foi ocupado por José Botafogo Gonçalves.<sup>81</sup>

Uma das primeiras reuniões deste ano foi realizada no Rio de Janeiro, com os chanceleres Luiz Felipe Lampreia e Adalberto Giavarini. Nesta reunião os chanceleres estudaram as razões da quase estagnação do Mercosul nos últimos meses, além de resolverem alguns mecanismos para mudar o dinamismo do bloco.

As negociações sobre o regime automotivo comum recomeçaram dia 18 de janeiro em São Paulo, mas nessa reunião surgiu um novo impasse entre os representantes do Brasil e da Argentina, cada lado insistia que o outro havia dado mais incentivos para a indústria automobilística. Para resolver este problema, os governos resolveram contratar uma consultoria para analisar a quantidade de incentivos que cada país deu às montadoras. Com isso, o acordo para o regime automotivo não ficaria pronto antes de agosto. O regime transitório que acabaria em 29 de fevereiro teria que ser prorrogado.<sup>82</sup>

Com o novo governo argentino, o ministro da economia da Argentina passou a ser José Luis Machinea. Depois da declaração da União Industrial Argentina de que muitas empresas argentinas estavam se transferindo para o Brasil, o novo ministro falou que a declaração era um disparate. Segundo o ministro, o Brasil não atraiu tantas empresas, e nenhuma empresa de porte, fora o setor de autopeças.<sup>83</sup>

O Brasil vinha sofrendo constantes reclamações da Argentina por causa da desvalorização do real em janeiro de 1999. O embaixador do Brasil no Mercosul, José Botafogo Gonçalves, anunciou que o Brasil considerava inaceitável compensar a Argentina em virtude da desvalorização. A concessão de compensações era sugerida por uma parte do governo argentino, mas o presidente Fernando de la Rúa não compartilhava dessa idéia.<sup>84</sup>

Finalmente em Buenos Aires, em março, Brasil e Argentina chegaram a um acordo para o regime automotivo comum, estabelecendo algumas concessões à Argentina. Ao invés de durar quatro anos, como previsto inicialmente, o regime durará seis anos e será

---

<sup>80</sup> Montadoras pedem acordo no Mercosul”, O Estado de São Paulo, 11/01/2000.

<sup>81</sup> “Governo cria cargo para tratar do Mercosul”, O Estado de São Paulo, 14/01/2000.

<sup>82</sup> “Brasil e Argentina vão contratar assessoria”, O Estado de São Paulo, 21/01/2000.

<sup>83</sup> “O bom senso de Machinea”, O Estado de São Paulo, 13/03/2000.

válido até o dia 31 de dezembro de 2005, a partir desta data deverá haver o livre comércio entre os quatro países do bloco. Ainda faltava concluir as negociações com o Paraguai e o Uruguai.

Segundo o secretário de Política Industrial do Ministério da Indústria e Comércio Exterior do Brasil, Hélio Mattar, o regime transitório visava a estimulação do equilíbrio entre proteção e estímulo à competitividade. Nos primeiros quatro anos do regime transitório o comércio bilateral vai ser flexibilizado, afim de impedir desequilíbrios na balança dos dois países. A variação permitida no primeiro ano será de 6,2%, no segundo de 10,5%, no terceiro de 16,2% e no quarto de 22,2%. Ainda não estava definido o percentual de variação para os anos de 2004 e 2005. As exportações acima do permitido serão multadas em 70% da alíquota para importação de países de fora do bloco para os automóveis, e em 75% para as autopeças.

A Tarifa Externa Comum para automóveis e comerciais leves seria de 35% nos dois países. No Brasil a alíquota para ônibus e caminhões também seria 35%, enquanto que na Argentina variaria entre 18% ou 25%, aumentando gradativamente até 2005 para o patamar de 35%. Para máquinas agrícolas e rodoviárias, a tarifa externa seria de 14% para o Brasil a partir de 2001, e na Argentina essa já era a tarifa vigente. As tarifas para importação de autopeças de fora do Mercosul, convergiriam gradualmente para 15%, 16% e 18%, no prazo de seis anos, exceto para as autopeças não produzidas no bloco que possuiriam tarifa externa de 2%. A respeito do conteúdo regional ficou estabelecido o índice de 60% e o conteúdo local ficou em 30% para automóveis e 25% para caminhões.<sup>85</sup>

Porém as negociações em torno do regime automotivo comum sofreram novo impasse em Montevideú. O Uruguai insistia em manter o tratamento especial que possuía há cinco anos, o país importava quatro mil carros brasileiros sem tarifas em contrapartida aos quatorze mil que exportava para o Brasil. O Uruguai também não estava concordando com a TEC de 35% para caminhões, já que não produzia ônibus e caminhões. Brasil e Argentina pretendiam, ainda, conseguir fechar o acordo automotivo comum até o dia 30 de junho.<sup>86</sup>

Em 2000 a Argentina estava cortando gastos públicos afim de diminuir o seu déficit. O governo brasileiro declarou que, apesar da possível diminuição do comércio bilateral,

---

<sup>84</sup> “País não vai compensar por desvalorização”, O Estado de São Paulo, 23/03/2000.

<sup>85</sup> “Brasil e Argentina fecham acordo automotivo”, O Estado de São Paulo, 24/03/2000.

<sup>86</sup> “Argentina e Brasil ainda não fecharam acordo automotivo”, O Estado de São Paulo, 03/05/2000.

apoiava a Argentina devido aos ganhos que seriam obtidos com a estabilidade que seria propiciada à região.<sup>87</sup>

Nos dias 7 e 9 de junho, em Buenos Aires, o embaixador especial para o Mercosul, José Botafogo Gonçalves, iria se reunir com os representantes do Mercosul de Argentina, Paraguai e Uruguai, para discutir o relançamento do Mercosul, tema mais importante das negociações neste ano. O relançamento do Mercosul envolvia a convergência macroeconômica. Seria também discutido o regime automotivo e as divergências quanto ao açúcar.

O Brasil queria tirar do regime compensatório, já acertado, as autopeças e máquinas agrícolas, e levantaria essa possibilidade na reunião dos ministros de Economia do Mercosul do dia 9 de junho. Porém, Buenos Aires já havia deixado claro que não aceitaria esse pedido.

No dia 26 de junho começaram, em Buenos Aires, as reuniões do Grupo do Mercado Comum (GMC). Entre os temas abordados pelo GMC, estavam o acesso aos mercados internos, a possível incorporação do Chile ao Mercosul e os aspectos da convergência macroeconômica, além de negociações sobre o futuro do regime automotivo.<sup>88</sup>

Para o Paraguai e o Uruguai aderirem ao regime automotivo praticamente acordado entre Brasil e Argentina, deveria ser divulgado, nesta reunião, concessões temporárias para o Uruguai e o Paraguai. A tarifa de importação de carros de países de fora do Mercosul, seria de 20% para o Paraguai e 23% para o Uruguai.<sup>89</sup>

Um importante objetivo do Mercosul, a médio prazo, é a adoção de uma Tarifa Externa Comum (TEC) plana, ou seja, uma única alíquota de importação para todos os produtos. As alíquotas da TEC que variavam entre zero e 20%, e até 35% no caso de exceções, tenderiam para uma tarifa média mais baixa e com menos exceções.

No dia 28 de junho, Brasil, Argentina e Paraguai firmaram o acordo automotivo. A Anfavea declarou que a definição deste acordo seria importante para o desenvolvimento do setor, que representava 35% do comércio do Mercosul. Verifica-se a importância da definição do acordo devido ao volume de investimento do setor, entre 1996 e 1999, foram

---

<sup>87</sup> “Para Botafogo, estabilidade maior compensa custos para o Mercosul”, O Estado de São Paulo, 31/05/2000.

<sup>88</sup> “Começam hoje as reuniões do GMC em Buenos Aires”, O Estado de São Paulo, 26/06/2000.

<sup>89</sup> “Agenda de cúpula do Mercosul será polêmica”, O Estado de São Paulo, 27/06/2000.

investidos US\$ 20 bilhões no Brasil e US\$ 6 bilhões na Argentina, para o desenvolvimento da indústria automobilística.<sup>90</sup>

O regime automotivo comum do Mercosul corria o risco de ser assinado pelo Brasil, Argentina e Paraguai sem a adesão do Uruguai. O Uruguai não aceitava os termos do acordo e queria mais privilégios.

Até agosto, quando o presidente Fernando de la Rúa decretou um aumento do índice de nacionalização de autopeças de 30% para até 55%, o acordo sobre o regime automotivo ainda não tinha sido formalizado. O Brasil esperava resolver as desavenças com a Argentina numa reunião, no Rio de Janeiro no dia 16 de agosto. O Brasil não iria aceitar o índice de nacionalização de 55%, mas aceitaria o índice já acordado de 30%. Além disso, o embaixador José Botafogo Gonçalves pretendia também voltar à questão da participação do Paraguai e Uruguai ao regime automotivo do Mercosul. Mas não se chegou a uma conclusão final nessa reunião.<sup>91</sup>

Enquanto o acordo automotivo entre Brasil e Argentina não era definido, a indústria automobilística brasileira avançava nas negociações com outros blocos e países, como México, Chile, União Européia, entre outros.

Montadoras com fábricas no Brasil e na Argentina já estavam ficando preocupadas com a indefinição do regime automotivo. Segundo os executivos das principais montadoras, como Volkswagen, Fiat, Ford, General Motors, Renault, Scania e Mercedes – Benz, o índice de nacionalização de mais de 30% na Argentina poderia tornar a produção inviável devido ao aumento de custos e perda de competitividade.<sup>92</sup>

As negociações em relação ao regime automotivo comum para o Mercosul voltariam a ser abordadas nos dias 20 e 21 de novembro no Rio de Janeiro. Tanto o Brasil quanto a Argentina, concordavam na criação de um regime automotivo que impedisse a falência da indústria automobilística argentina. Para solucionar este problema era necessário estabelecer um índice de conteúdo nacional para a Argentina.<sup>93</sup>

Foi assinado, no dia 21 de novembro, o acordo automotivo entre Brasil e Argentina. O acordo definitivo iria ser assinado pelos presidentes do Mercosul no dia 15 de dezembro, em Florianópolis, onde ocorreria a reunião de cúpula do bloco. Ficou definido que a medição do conteúdo local poderia ser feita de duas formas. A primeira determinava que o

---

<sup>90</sup> “Anfavea aprova regime comum”, O Estado de São Paulo, 29/06/2000.

<sup>91</sup> “Governo tenta salvar o acordo automotivo”, O Estado de São Paulo, 09/08/2000.

<sup>92</sup> “Montadoras exigem solução rápida para acordo”, O Estado de São Paulo, 04/10/2000.

<sup>93</sup> “Brasil e Argentina vão negociar regime automotivo do Mercosul”, O Estado de São Paulo, 14/11/2000.

conteúdo líquido de peças argentinas, para carros fabricados nesse país, deveria ser de 30% para carros e utilitários leves e de 25% para os outros veículos. A outra opção, seria o estabelecimento de 44% de peças argentinas por processo, ou seja, é possível um conjunto ou subconjunto de peças para um automóvel utilizando peças de fora, para carros e utilitários e de 37% para outros veículos. Esse acordo, porém, provocou reação das montadoras argentinas, mas seria discutido em âmbito interno da Argentina.

Finalmente, o regime automotivo comum para o Mercosul foi assinado pelos presidentes dos países do bloco, em Florianópolis a 15 de dezembro de 2000. Também foi criado o Comitê Automotivo que funcionará permanentemente e em conjunto com os países do bloco.

O comércio entre Brasil e Argentina terá uma margem de flexibilidade. Um determinado número de produtos terão preferência tarifária não pagando impostos. Os limites de variação estabelecidos foram de 5% para 2001, 7,5% para 2002 e 10% para 2003. Os índices para 2004 e 2005 ainda não tinham sido resolvidos. O valor das exportações que ultrapassarem o limite pagarão uma tarifa correspondente a 25% da Tarifa Externa Comum (TEC).

Em relação ao Uruguai, ficou decidido que a TEC seria de 20% para a importação de veículos e de 2% para autopeças. O país também exportará para o Brasil e Argentina por meio de cotas a serem definidas.<sup>94</sup>

---

<sup>94</sup> “Integrantes chegam a consenso sobre o setor automobilístico”, O Estado de São Paulo, 16/12/2000.

## CAPÍTULO IV – UMA ANÁLISE DO COMÉRCIO AUTOMOTIVO NO MERCOSUL

Este capítulo tentará consolidar tudo o que foi dito anteriormente através de dados para o comércio automotivo.

A Tabela 4.1 mostra os valores do comércio total do Brasil com os países do Mercosul.

**Tabela 4.1**

<b>Intercâmbio comercial brasileiro com os países do Mercosul – em US\$ milhões FOB</b>												
Anos	Argentina			Paraguai			Uruguai			Total		
	Exp.	Imp.	Saldo	Exp.	Imp.	Saldo	Exp.	Imp.	Saldo	Exp.	Imp.	Saldo
1994	4.136	3.662	474	1.054	353	701	732	569	163	5.921	4.583	1.338
1995	4.041	5.591	-1.550	1.301	515	786	812	738	74	6.154	6.844	-690
1996	5.170	6.805	-1.635	1.325	552	773	811	944	-133	7.305	8.301	-996
1997	6.770	8.032	-1.262	1.407	518	889	870	967	-97	9.047	9.517	-470
1998	6.748	8.033	-1.294	1.249	349	900	881	1.042	-161	8.879	9.421	-546
1999	5.364	5.814	-450	744	260	484	670	647	23	6.778	6.721	57
2000	6.233	6.843	-610	832	351	481	669	602	67	7.773	7.796	-63

*Fonte: SECEX*

Para poder-se ver se este comércio é realmente significativo, deve-se compará-lo com a balança comercial brasileira apresentada na Tabela 4.2.

**Tabela 4.2**

<b>Balança comercial brasileira – em US\$ milhões FOB</b>					
Anos	Exp.	Imp.	Saldo	Variação Relativa sobre o Ano Anterior (%)	
				Exp.	Imp.
1994	43.545	33.079	10.466	12,94	30,97
1995	46.506	49.972	-3.466	6,80	51,07
1996	47.747	53.346	-5.599	2,67	6,75
1997	52.994	59.746	-6.752	10,99	12,00
1998	51.140	57.746	-6.606	-3,50	-3,35
1999	48.011	49.272	-1.261	-6,12	-14,67
2000	55.086	55.783	-697	14,74	13,21

Fonte: SECEX

A Tabela 4.3 mostra o percentual das exportações brasileiras para cada país do Mercosul e para o bloco todo em relação às exportações totais brasileiras.

**Tabela 4.3**

<b>Exportações brasileiras para o mundo e países do Mercosul – em US\$ milhões FOB</b>									
Anos	Total	Argentina		Paraguai		Uruguai		Mercosul	
	(A)	(B)	(B)/(A)%	(C)	(C)/(A)%	(D)	(D)/(A)%	(E)	(E)/(A)%
1994	43.545	4.136	9,50	1.054	2,42	732	1,68	5.921	13,60
1995	46.506	4.041	8,69	1.301	2,80	812	1,75	6.154	13,23
1996	47.747	5.170	10,83	1.325	2,78	811	1,70	7.305	15,30
1997	52.994	6.770	12,78	1.407	2,66	870	1,64	9.047	17,07
1998	51.140	6.748	13,20	1.249	2,44	881	1,72	8.879	17,36
1999	48.011	5.364	11,17	744	1,55	670	1,40	6.778	14,12
2000	55.086	6.233	11,32	832	1,51	669	1,21	7.773	14,11

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da SECEX.

A partir da Tabela 4.3, pode-se verificar claramente que o maior parceiro comercial do Brasil no Mercosul é a Argentina. O comércio com este país é de ordem significativa,

sendo importante para a balança comercial brasileira. Apesar de trivial, pode-se lembrar que o Brasil deve sempre analisar as medidas de políticas comerciais considerando as possíveis consequências que serão causadas na balança comercial com a Argentina.

Com relação aos outros países do Mercosul, pode-se dizer que eles não são muito importantes, mas deve-se considerar que o fato de bloco não contar apenas com dois países pode torná-lo mais forte na hora das negociações com outros países e blocos.

Depois dessa breve análise do comércio total, pode-se partir para a avaliação do comércio do setor automotivo.

A Tabela 4.4 apresenta os dados sobre as exportações brasileiras do setor automotivo para todo o mundo.

**Tabela 4.4**

<b>Exportação brasileira do setor automotivo – em US\$ milhões FOB</b>							
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TOTAL GERAL.....	43.545	46.506	47.747	52.994	51.140	48.011	55.086
Automóveis.....	530	422	619	1.463	1.619	1.139	1.768
Autopeças.....	1.087	1.209	1.306	1.400	1.429	1.229	1.206
Chassis e carrocerias para veículos automóveis.....	330	259	257	378	359	216	365
Motores para automóveis...	853	921	1.208	1.137	1.119	1.043	1.064
Ônibus.....	262	101	71	131	193	126	123
Tratores.....	127	123	169	254	258	134	159
Veículos de carga.....	612	517	558	895	1.018	626	696
Motocicletas.....	23	22	25	25	30	39	71
SUBTOTAL.....	3.824	3.574	4.213	5.683	6.025	4.552	5.452
Variação Relativa sobre o Ano Anterior (%)......	-	-6,54	17,88	34,89	6,02	-24,45	19,77

*Fontes: SECEX e FUNCEX*

Comparando os dados das Tabelas 4.2 e 4.4, pode-se notar que as taxas de crescimento anuais das exportações do setor automotivo foram normalmente maiores que as taxas de crescimento das exportações. Para verificar-se a importância do setor automotivo na

balança comercial pode-se calcular o percentual das exportações do setor em relação às exportações totais, como na Tabela 4.5.

**Tabela 4.5**

**Representatividade do setor automotivo nas exportações - em US\$ milhões FOB**

Anos	Exportação		
	Total (A)	Setor Automotivo (B)	(B)/(A)%
1994	43.545	3.824	8,78
1995	46.506	3.574	7,69
1996	47.747	4.213	8,82
1997	52.994	5.683	10,72
1998	51.140	6.025	11,78
1999	48.011	4.552	9,48
2000	55.086	5.452	9,90

*Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da SECEX e FUNCEX.*

A partir dos dados da Tabela 4.5 verificamos a importância do setor automotivo para as exportações totais do País.

Na Tabela 4.6, finalmente, verificam-se as exportações do setor automotivo para os países do Mercosul.

**Tabela 4.6****Exportação brasileira principais produtos e países – em US\$ milhões FOB**

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TOTAL GERAL.....	43.545	46.506	47.747	52.994	51.140	48.011	55.086
Automóveis de passageiros....	530	422	619	1.463	1.619	1.139	1.768
Argentina.....	247	179	334	671	641	341	422
Paraguai.....			17	31			
Uruguai.....	52	47	53	45	51	18	22
Demais países.....	231	196	215	716	927	780	1.324
Partes e peças para veículos							
automóveis e tratores.....	1.087	1.209	1.306	1.400	1.429	1.229	1.206
Argentina.....	388	421	535	566	551	363	334
Paraguai.....	12	22	19	20			
Uruguai.....			20	21	31	16	15
Demais países.....	687	766	732	793	847	850	857
Motores para veículos							
automóveis e tratores.....	853	921	1.208	1.137	1.119	1.043	1.064
Argentina.....					266	166	155
Demais países.....					853	877	909
Veículos de carga.....	612	517	558	895	1.018	626	696
Argentina.....	196	87	239	440	562	292	268
Paraguai.....	22	35	21	36	26	6	10
Uruguai.....	29	40	46	56	58	21	18
Demais países.....	365	355	252	363	371	307	400

Fonte: SECEX

Nota: Os dados que não estão presentes são irrelevantes, pois na balança comercial só aparecem as exportações para os principais países dos principais produtos.

Com os dados da Tabela 4.6, pode-se verificar o peso do Mercosul nas exportações do setor automotivo. Isto vai ser mostrado na tabela 4.7.

**Tabela 4.7****Representatividade das exportações para o Mercosul nas exportações totais do setor automotivo**

Exportação	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Automóveis de passageiros							
Total (A).....	530	422	619	1.463	1.619	1.139	1.768
Mercosul (B).....	299	226	404	747	692	359	444
(B)/(A) %.....	56,42	53,55	65,27	51,06	42,74	31,52	25,11
Partes e peças para veículos automóveis e tratores							
Total (C).....	1.087	1.209	1.306	1.400	1.429	1.229	1.206
Mercosul (D).....	400	443	574	607	582	379	349
(D)/(C) %.....	36,80	36,64	43,95	43,36	40,73	30,84	28,94
Veículos de carga							
Total (E).....	612	517	558	895	1.018	626	696
Mercosul (F).....	247	162	306	532	646	319	296
(F)/(E) %.....	40,36	31,33	54,84	59,44	63,46	50,96	42,53

*Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da SECEX*

As exportações para o Mercosul do setor automotivo em geral diminuíram em relação às exportações do setor para todo o mundo. Mas isso não significa que o País está exportando menos para o Mercosul, pelo contrário, em valor absoluto as exportações para os países do Mercosul do setor automotivo aumentaram em geral. O que ocorreu na realidade, foi que o Brasil obteve um crescimento maior nessas exportações para o mundo inteiro do que para o Mercosul, por exemplo, as exportações de automóveis totais aumentaram, entre 1994 e 2000, 233,59%, mais que triplicaram, enquanto que para o Mercosul aumentaram somente 48,50%. Apesar do crescimento das exportações do setor totais, o Mercosul continua a ser um grande mercado para o Brasil, pois, apesar da queda, os índices de participação do Mercosul nas exportações totais continuam altos.

O mesmo processo deverá ser feito para as importações brasileiras.

A Tabela 4.8 apresenta os dados para verificar-se a importância do Mercosul nas importações do Brasil.

**Tabela 4.8****Importações brasileiras do mundo e países do Mercosul – em US\$ milhões FOB**

Anos	Total	Argentina		Paraguai		Uruguai		Mercosul	
	(A)	(B)	(B)/(A)%	(C)	(C)/(A)%	(D)	(D)/(A)%	(E)	(E)/(A)%
1994	33.079	3.662	11,07	353	1,07	569	1,72	4.583	13,85
1995	49.972	5.591	11,19	515	1,03	738	1,48	6.844	13,70
1996	53.346	6.805	12,76	552	1,03	944	1,77	8.301	15,56
1997	59.746	8.032	13,44	518	0,87	967	1,62	9.517	15,93
1998	57.746	8.033	13,91	349	0,60	1.042	1,80	9.421	16,31
1999	49.272	5.814	11,80	260	0,53	647	1,31	6.721	13,64
2000	55.783	6.843	12,27	351	0,63	602	1,08	7.796	13,98

*Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da SECEX.*

Com os dados da Tabela 4.8 verifica-se que grande parte das importações brasileiras são da Argentina. Considerando os resultados desta Tabela e da Tabela 4.3, vê-se que a participação do Mercosul na balança comercial brasileira não mudou muito, mas isso não quer dizer que o comércio no Mercosul não tenha aumentado. O comércio do Brasil com os outros países do Mercosul aumentou, tanto as exportações quanto importações, como visto na Tabela 4.1, mas o comércio brasileiro com o mundo todo também aumentou, por isso não vemos uma diferenciação na participação do Mercosul. As exportações e importações para todo o mundo aumentaram, no período de 1994 a 2000, 26,50% e 68,64% respectivamente, e para o Mercosul, 31,28% e 70,11%. Em ambos os casos as importações cresceram mais do que as exportações, refletidas em saldos cada vez menores até 1998, e começando a se recuperar a partir de 1999.

A Tabela 4.9 apresenta os dados sobre as importações brasileiras do setor automotivo do mundo todo.

**Tabela 4.9**

<b>Importação brasileira do setor automotivo – em US\$ milhões FOB</b>							
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TOTAL GERAL.....	33.079	49.972	53.346	59.746	57.746	49.272	55.783
Automóveis.....	1.470	3.040	1.589	2.444	2.677	1.214	1.211
Autopeças.....	1.025	1.312	1.614	1.653	1.557	1.423	1.580
Chassis e carrocerias para veículos automóveis.....	83	94	98	30	43	46	72
Motores para automóveis...	398	556	749	1.048	974	843	802
Ônibus.....	56	114	82	217	252	120	176
Tratores.....	37	35	17	46	69	59	36
Veículos de carga.....	258	698	423	720	856	449	498
Motocicletas.....	34	42	21	31	28	16	12
SUBTOTAL.....	3.361	5.891	4.593	6.189	6.456	4.170	4.387
Variação Relativa sobre o Ano Anterior (%)......	-	75,28	-22,03	34,75	4,31	35,41	5,20

*Fontes: SECEX e FUNCEX*

Para comparar-se a taxa de crescimento anual das importações do setor automotivo com a taxa de crescimento das exportações totais, deve-se voltar às Tabelas 4.2 e 4.9. A taxa de crescimento das importações totais, como dito anteriormente, foi de 68,64% entre 1994 e 2000, e a das importações do setor automotivo foi de 30,53%, apesar de a taxa anual ter sido normalmente maior para as importações deste setor.

A Tabela 4.10 apresenta a importância do setor automotivo nas importações totais do País.

**Tabela 4.10****Representatividade do setor automotivo nas importações - em US\$ milhões FOB**

Anos	Importação		
	Total (A)	Setor Automotivo (B)	(B)/(A)%
1994	33.079	3.361	10,16
1995	49.972	5.891	11,79
1996	53.346	4.593	8,61
1997	59.746	6.189	10,36
1998	57.746	6.456	11,18
1999	49.272	4.170	8,46
2000	55.783	4.387	7,86

*Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da SECEX e FUNCEX.*

A Tabela 4.11 apresenta os dados sobre as importações brasileiras do setor automotivo dos países do Mercosul.

**Tabela 4.11****Importação brasileira principais produtos e países – em US\$ milhões FOB**

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TOTAL GERAL.....	33.079	49.972	53.346	59.746	57.746	49.272	55.783
Automóveis.....	1.470	3.040	1.588	2.444	2.677	1.214	1.211
Argentina.....	146	208	765	1.325	1.529	599	598
Paraguai.....					2		
Uruguai.....	23	20	36	17	21	36	34
Demais países.....	1.301	2.813	788	1.102	1.125	580	579
Autopeças.....	1.025	1.312	1.614	1.653	1.557	1.423	1.580
Argentina.....	313	366	279	313	254	223	245
Uruguai.....		1	1	1	1	1	
Demais países.....	712	945	1.334	1.339	1.302	1.199	1.335

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Chassis e carrocerias para							
veículos automóveis.....	83	94	98	30	43	46	72
Argentina.....	70	85	86	18	7	5	8
Demais países.....	13	9	12	12	36	41	64
Motores para automóveis.....	398	556	749	1.048	974	843	802
Argentina.....	107	144	200	281	169	178	149
Demais países.....	291	412	549	767	805	665	653
Ônibus.....	56	114	82	217	252	120	176
Argentina.....				74	101	64	67
Demais países.....	56	114	82	143	151	56	109
Tratores.....	37	35	17	46	69	59	36
Argentina.....	2	3		1	13	27	21
Demais países.....	35	32	17	45	56	32	15
Veículos de carga.....	258	698	423	720	866	449	498
Argentina.....	135	359	231	554	722	384	456
Uruguai.....	2				13	2	1
Demais países.....	120	339	192	166	131	63	41
Motocicletas.....	34	42	21	31	28	16	12
Argentina.....			1				
Demais países.....	34	42	20	31	28	16	12

*Fonte: SECEX e FUNCEX*

*Nota: Os dados que não estão presentes são irrelevantes, pois na balança comercial só aparecem as exportações para os principais países dos principais produtos.*

Utilizando-se os dados da Tabela 4.11, pode-se verificar o peso do Mercosul nas importações do setor automotivo, como na Tabela 4.12.

**Tabela 4.12****Representatividade das importações do Mercosul nas importações totais do setor automotivo**

Importação	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Automóveis</b>							
Total (A).....	1.470	3.040	1.589	2.444	2.677	1.214	1.211
Mercosul (B).....	169	228	801	1.342	1.552	635	632
(B)/(A) %.....	11,50	7,50	50,41	54,91	57,98	52,31	52,19
<b>Autopeças</b>							
Total (C).....	1.025	1.312	1.614	1.653	1.557	1.423	1.580
Mercosul (D).....	313	367	280	314	255	224	245
(D)/(C) %.....	30,54	27,97	17,35	19,00	16,38	15,74	15,51
<b>Chassis e carrocerias para veículos automóveis</b>							
Total (E).....	83	94	98	30	43	46	72
Mercosul (F).....	70	85	86	18	7	5	8
(F)/(E) %.....	84,34	90,43	87,76	60,00	16,28	10,87	11,11
<b>Motores para automóveis</b>							
Total (G).....	398	556	749	1.048	974	843	802
Mercosul (H).....	107	144	200	281	169	178	149
(H)/(G) %.....	26,88	25,90	26,70	26,81	17,35	21,12	18,58
<b>Tratores</b>							
Total (I).....	37	35	17	46	69	59	36
Mercosul (J).....	2	3	0	1	13	27	21
(J)/(I) %.....	5,41	8,57	0,00	2,17	18,84	45,76	58,33
<b>Veículos de carga</b>							
Total (M).....	258	698	423	720	856	449	498
Mercosul (N).....	137	359	231	554	735	386	457
(N)/(M) %.....	53,10	51,43	54,61	76,94	85,86	85,97	91,77

*Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da SECEX e FUNCEX.*

As importações do setor automotivo do Mercosul aumentaram a sua participação em relação às importações do setor do mundo todo, ao contrário do que ocorreu com as

exportações. Mas o Brasil não está importando menos do mundo todo, já que, em valor absoluto, as importações totais do setor automotivo aumentaram. O que ocorreu de fato, foi que as importações do mundo todo cresceram menos do que as importações do Mercosul, neste setor no período entre 1994 e 2000, as importações do mundo cresceram 28,37%, enquanto que as do Mercosul, 89,47%.

## CONCLUSÃO

Após toda a análise apresentada, viu-se que o regime automotivo comum para o Mercosul obteve, enfim, uma solução. As negociações, porém, não acabaram, ainda há muito o que se resolver até 2005, quando acaba o período de transição.

Toda a dificuldade envolvida na chegada de um acordo comum é um reflexo de quão importante e forte é o setor automotivo. Cada país queria garantir um parque industrial significativo, pois a indústria automobilística emprega muitas pessoas.

Mas todas as discórdias entre os países do Mercosul, principalmente Argentina e Brasil, não simbolizam que o Mercosul está em risco. Os benefícios do Mercosul são muito grandes para serem postos em risco por causa de desavenças em alguns setores. Pelo contrário, essas controvérsias podem ser vistas como uma integração maior entre os países, agora cada país se preocupa com a sua posição nos outros países do bloco.

Os dirigentes dos países integrantes não devem deixar de considerar a importância que o Mercosul adquiriu, um bloco econômico que alcançou sucesso. Ainda há muito para onde se desenvolver, não há dúvidas, mas os benefícios já estão à vista.

O Mercosul deve ampliar o seu comércio com outros países e blocos, o que não tem ocorrido com muita frequência, mas, para isso, era necessária uma política de desenvolvimento industrial. O fortalecimento do bloco dará maior poder de negociação com outros blocos, além de possibilitar a defesa de ataques especulativos. O fato dos EUA não terem conseguido uma integração entre o Mercosul e a Área de Livre Comércio das Américas, abriu espaço para a Europa conquistar seu espaço no Mercosul.

Em 1999, um ano crítico para o Mercosul, muito em parte devido a desvalorização do real acusada de causar muito desgaste entre os países do bloco, o compromisso de fortalecer o Mercosul foi reafirmado pelos presidentes do Brasil e Argentina, Fernando

Henrique Cardoso e Carlos Menem, respectivamente. Como Menem sintetizou, “a solução para os problemas do Mercosul é mais Mercosul”.<sup>95</sup>

A questão da moeda única ainda é um objetivo distante, mas as condições devem ser gradativamente realizadas. Para haver uma moeda única é necessário que haja uma coordenação macroeconômica entre os países, como déficit público, grau de endividamento e taxas de juros. Para que possa ocorrer uma integração cada vez maior é necessário que haja o equilíbrio das finanças públicas.

Um problema que o Brasil deve resolver é a autonomia algumas vezes prejudicial dos Estados brasileiros. Um bloco econômico não pode estar sujeito a ser abalado por medidas como a instalação da fábrica da Ford na Bahia após o encerramento do prazo de adesão ao regime automotivo especial.

Para se avançar no processo de integração mostra-se necessária a criação de órgãos regulatórios, a fim de evitar irregularidades que atrasem as negociações levando a crises no Mercosul.

O Brasil não pode mais reclamar dos saldos superavitários da Argentina em relação ao Brasil, isto não é razão para o País gerar contenciosos.

Em relação ao objetivo central desenvolvido aqui, pode-se dizer que, resumidamente, que em 1994, ainda se pensava que até o ano 2000 chegaria-se ao livre comércio. Isto, de fato, se mostrou irreal. Decidiu-se então, em 1998, que seria estabelecido um acordo para um período de transição, até o final de 1999. Porém o regime automotivo comum só vai ser assinado em dezembro de 2000.

Enfim, o regime automotivo conseguiu chegar a um consenso e o Mercosul conseguiu se manter. As negociações entre os países de um bloco são normalmente intensas, cada país quer preservar seus direitos, porém o objetivo maior, a integração, nunca deve ser esquecido.

---

<sup>95</sup> “Em busca de mais Mercosul”, O Estado de São Paulo, 09/06/1999.

**BIBLIOGRAFIA**

- KRUGMAN, Paul, “*Internacionalismo Pop*”, Editora Campus, Terceira edição, 1997.
- KRUGMAN, Paul R. & OBSTEFELD, Maurice, *Economia Internacional: Teoria e Política*, Makron Books, Quinta edição, 2001.
- PERLINI, Claudio, *O Comércio Intra-Indústria na Esfera do Mercosul no Período de 1990-1996: O Caso Particular da Indústria Automobilística*, Pontifícia Universidade Católica, 1997.
- FONSECA, Ethel Maia da, *Política Comercial e a Evolução da Indústria Automobilística Brasileira: Uma Análise da Experiência Recente*, Pontifícia Universidade Católica, 1999.