

Panorama da indústria automobilística na América do Sul

Angela Maria Medeiros M. Santos
Caio Márcio Pinhão

PANORAMA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NA AMÉRICA DO SUL

Angela Maria Medeiros M. Santos
Caio Márcio Pinhão*

INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

**Respectivamente, gerente e engenheiro da Gerência Setorial de Indústria Automobilística e Comércio e Serviços do BNDES.
Os autores agradecem a colaboração da estagiária Carolina Barbosa Matos.*

Resumo

Nos últimos anos, a América do Sul tem apresentado crescimento e renovação da indústria automobilística, aumentando sua participação na produção mundial: de 3,7% em 1993 para 4,9% em 1996. Em função de instabilidades políticas e econômicas, o potencial da região ainda não foi atingido, verificando-se fortes flutuações das vendas e da produção em alguns países. Aqueles que se destacam como maiores mercados e maiores produtores, com uma participação de 92% na produção da região, são o Brasil e a Argentina, onde as empresas estão investindo com o objetivo de integrar suas plantas e fornecer partes e componentes para os demais países da América do Sul. As políticas específicas e os acordos comerciais vêm estimulando também a racionalização e o aumento do comércio entre os países da região.

Panorama Geral

A década de 80 foi um período de estagnação econômica nos países sul-americanos, provocada por instabilidades políticas e problemas econômicos, como o constante processo inflacionário e a dependência do capital externo. A estagnação também afetou significativamente a indústria automobilística, que registrou queda de produção, de demanda e de investimentos. Uma das alternativas utilizadas pelas montadoras de veículos neste período para a redução de custos e riscos foi a formação de *joint-ventures*, como a Autolatina, formada pela Volkswagen e pela Ford, e a Sevel, formada pela Peugeot e pela Fiat, na Argentina e no Uruguai.

A entrada na década de 90 trouxe um novo cenário. A bem-sucedida implantação de planos de estabilização econômica em toda a região, principalmente no Brasil e na Argentina, e as políticas governamentais específicas, como os acordos setoriais e multilaterais de comércio, contribuíram para a elevação da demanda doméstica e a modernização industrial como um todo e da cadeia automotiva em particular.

Os acordos de comércio vêm tendo um importante papel na racionalização das plantas e na reestruturação da produção dos fabricantes de veículos na região, aproveitando-se das facilidades de comercialização entre os integrantes de cada bloco regional e alcançando economias de escala. Passou a ocorrer maior integração entre as unidades instaladas na América do Sul, que deixaram de operar nos diferentes países como entidades independentes sem qualquer comunicação ou complementaridade.

A crise do México, em 1994, repercutiu fortemente na América do Sul, porém seus reflexos ocorreram de maneira diferenciada de um país para outro. Enquanto na Argentina verificou-se, em 1995, contração na demanda e contenção no crescimento da indústria automobilística – que começou a se recuperar em 1996 –, no Brasil este crescimento não foi interrompido. Com relação aos países andinos, todos apresentaram retrações no mercado em 1994, com exceção do Equador, que só sentiu os efeitos da crise em 1995 (Tabelas 1 e 2).

O Chile, por sua vez, recuperou-se rapidamente e vem mantendo um ritmo de crescimento que o consolida como terceiro mercado sul-americano, superando as instáveis vendas na Colômbia e na Venezuela, que haviam crescido bastante no período 1990/94 e recuaram acentuadamente nos anos seguintes.

Tabela 1

Vendas de Veículos por País – 1990/97

(Em Unidades)

	BRASIL	ARGENTINA	CHILE	COLÔMBIA	VENEZUELA	EQUADOR	TOTAL
1990	712.600	95.960	65.500	50.693	41.075	16.458	982.286
1991	770.800	165.806	94.208	65.960	70.597	27.910	1.195.281
1992	740.500	349.245	136.144	82.051	106.587	47.754	1.462.281
1993	1.061.400	420.850	129.383	180.681	126.310	45.183	1.963.807
1994	1.206.800	508.152	108.327	177.086	74.084	65.018	2.139.467
1995	1.359.300	327.982	146.460	133.993	88.866	46.931	2.103.532
1996	1.506.800	376.143	162.000	119.540	67.951	25.209	2.257.643
1997	1.878.916	426.338	170.000		157.059		

Fontes: *Asociación de Fabricantes de Automotores (Adefa)*, *Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea)* e *South American Motor Industry Association*.

Tabela 2

Produção de Veículos por País – 1990/97

(Em Unidades)

	BRASIL	ARGENTINA	CHILE	COLÔMBIA	VENEZUELA	EQUADOR	TOTAL
1990	914.466	99.639	11.048	49.133	43.140	16.816	1.134.242
1991	960.219	138.958	12.809	44.191	73.652	20.659	1.250.488
1992	1.073.861	262.022	18.945	50.394	92.179	25.785	1.523.186
1993	1.391.435	342.344	20.913	78.275	93.041	27.631	1.953.639
1994	1.581.389	408.777	19.547	80.969	71.924	33.867	2.196.473
1995	1.629.008	285.435	21.574	79.832	96.403	26.210	2.138.462
1996	1.813.900	313.152	21.781	78.445	71.392	18.924	2.317.594
1997	2.067.452	445.869	25.000 ^a		114.000 ^a		

Fontes: *Adefa*, *Anfavea* e *South American Motor Industry Association*.

^aDados estimados.

Em função de crises relativas à instabilidade econômica e política, o potencial da região ainda não foi atingido, observando-se, por exemplo, quedas significativas na Venezuela e na Colômbia, que ocupam o terceiro e o quarto lugares na América do Sul em termos de PIB e de população. A recuperação destes países tem forte impacto regional, principalmente na indústria automobilística, uma vez que são os que possuem maior produção e mercado na região andina.

Mais recentemente, a crise asiática e as condições climáticas adversas atingiram de forma diferenciada a região, tendo em vista as características dos países, como o peso da produção agrícola e das *commodities*, a importância das receitas do petróleo, o impacto da queda de preços das *commodities*, a desvalorização de moedas e os fluxos de capital. De modo geral, houve elevação das taxas de juros, desaceleração da economia nos principais mercados

e expectativa de redução da produção na indústria automobilística para 1998 e início de 1999.

Apesar de o Chile atualmente ser o maior mercado em termos de vendas, com aproximadamente 170 mil unidades comercializadas em 1997, sua indústria automobilística possui uma produção pequena, com um total estimado em 25 mil unidades produzidas naquele ano. O abastecimento do mercado interno é feito, principalmente, por veículos importados, sobretudo do Brasil e da Argentina, embora haja importações de outras regiões.

Apesar da falta de dados recentes sobre as quantidades importadas pelos países sul-americanos, sabe-se que, seguindo o movimento geral do continente, houve redução das tarifas de importação da Colômbia, do Equador e da Venezuela, e as importações têm representado percentual significativo das vendas.

As indústrias automobilísticas brasileira e argentina concentram-se na produção de automóveis de passeio, representando, respectivamente, 81,2% e 82,1% do total de veículos produzidos em 1997 (Tabela 3). Já nos países andinos os veículos comerciais leves possuem uma participação expressiva na produção, atingindo 45% do total produzido na região, enquanto os automóveis representam 49% e os comerciais pesados 6%. Porém, a demanda não acompanha esta distribuição, observando-se que as vendas de automóveis são superiores à produção e que o inverso ocorre com relação aos veículos comerciais.

A América do Sul possui uma frota de quase 30 milhões de veículos e uma população superior a 300 milhões de pessoas, como mostra a Tabela 4. Com uma relação habitante por veículo estimada em 10,7 (na Europa, este índice é da ordem de 2,0 e, nos Estados Unidos, de apenas 1,2), a América do Sul apresenta um mercado com potencial de expansão e margens atrativas para os fabricantes mundiais, considerando, principalmente, que o crescimento do mercado automobilístico dos países da OCDE é praticamente vegetativo.

Tabela 3

Produção e Venda de Veículos por Tipo – 1997

(Em %)

	BRASIL	ARGENTINA	COLÔMBIA	CHILE	VENEZUELA
Produção					
Automóveis	81,2	82,1	58,9	24,0	45,6
Veículos Comerciais	18,8	17,9	41,1	76,0	54,4
Venda					
Automóveis	82,2	75,4	59,6	65,3	54,1
Veículos Comerciais	17,8	24,6	40,4	34,7	45,9

Fontes: Adefa, Anfavea e South American Motor Industry Association.

Tabela 4

Frota Sul-Americana de Veículos – 1995

PAÍS	FROTA (Milhares)	POPULAÇÃO (Milhões)	HABITANTES/ VEÍCULO
Brasil	16.123	156,4	9,7
Argentina	5.903	34,9	5,9
Venezuela	1.997	22,0	11,0
Colômbia	1.700	36,9	21,7
Chile	1.358	14,4	10,6
Peru	736	24,5	33,3
Bolívia	547	7,2	13,1
Uruguai	491	3,2	6,6
Equador	480	11,5	23,9
Paraguai	125	5,5	44,0
Suriname	66	0,4	6,6
Guiana	33	0,7	21,6
Total	29.559	317,5	10,7

Fonte: Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças).

No entanto, a região apresenta ainda problemas como flutuações de venda e produção e nível de renda baixo na maioria dos países, o que dificulta o estabelecimento de estratégias de longo prazo em alguns deles. Como uma das políticas atuais das montadoras é a ampliação de sua área geográfica de atuação, este indicador tem sido um dos dados considerados, porém a grande disparidade na relação habitantes/veículo – varia de 5,9 na Argentina a 44,0 no Paraguai – faz com que outros aspectos também sejam considerados, e Brasil e Argentina têm sido os países privilegiados para investimento.

Analisando o peso da indústria automobilística de cada país do continente, percebe-se que o mercado brasileiro é o mais significativo, chegando a um total de vendas de quase 1,9 milhão de unidades em 1997, quatro vezes mais que no mercado argentino, que é o segundo maior.

A Tabela 5 mostra a distribuição das montadoras pelos países sul-americanos. As maiores possuem diversas unidades na região, porém no Brasil e na Argentina estão as plantas produtivas. Some-se a isso os planos de investimento que também estão dirigidos para o eixo Brasil-Argentina, concentrados principalmente na região Sul do Brasil (Tabela 6), o que se justifica pela proximidade com os grandes mercados consumidores da América do Sul, quer sejam a Argentina ou as regiões Sul e Sudeste do Brasil. A Tabela 7 apresenta a distribuição da frota de veículos dos estados destas regiões do país, podendo-se observar que a densidade (7,0 habitantes/veículo) aproxima-se da encontrada na Argentina (5,9 habitan-

tes/veículo) e no Uruguai (6,6 habitantes/veículo). Só o Estado de São Paulo possui uma população equivalente à da Argentina e uma frota maior, demonstrando que, para a indústria automobilística, a localização nos estados das regiões Sul e Sudeste é bastante interessante, uma vez que são o centro geográfico do Mercosul.

Tabela 5

Principais Fábricas de Veículos da América do Sul

MONTADORA	PAÍS	CIDADE	CAPACIDADE ANUAL (Unidades)
Volkswagen	Brasil	Anchieta	276.000
		Taubaté	240.000
		Resende	20.000
	Argentina	General Pacheco	140.000
Fiat	Brasil	Betim	480.000
	Argentina	Córdoba	200.000
	Venezuela	Mariera	12.000
General Motors	Brasil	São Caetano do Sul	150.000
		São José dos Campos	220.000
	Argentina	Córdoba	25.000
	Venezuela	Valência	30.000
	Chile	Santiago	25.000
	Colômbia ^a	Bogotá	35.000
Ford	Uruguai	Montevideu	10.000
	Brasil	São Bernardo do Campo	228.000
		Ipiranga	86.000
Peugeot/Citroën	Argentina	General Pacheco	100.000
	Venezuela	Valência	43.000
	Argentina	Villa Bosch	165.000
	Uruguai		3.000
Renault	Chile	Santiago	6.000
	Equador	Manta	15.000
	Argentina	Santa Isabel	110.000
	Colômbia ^b		18.000
Toyota	Brasil	Indaiatuba	30.000
		São Bernardo do Campo	4.000
	Argentina		20.000
	Venezuela	Cumana	21.000
Honda	Brasil	Sumaré	30.000
	Venezuela	Valência	2.000
Chrysler	Brasil		12.000
	Argentina		11.000
	Venezuela	Valência	20.000

Fontes: Donaldson, Lufkin & Jenrette/Cavenez, Gazeta Mercantil e BNDES.

^aA General Motors possui participação majoritária na empresa Colmotores.

^bA Colômbia monta veículos da Renault e da Toyota na empresa Sofasa, controlada por empresários locais.

Tabela 6

Investimentos das Montadoras de Veículos no Brasil e na Argentina

MONTADORA	OBJETIVO	VALOR (US\$ Milhões)
Brasil (1997/2000)		
Volkswagen/Audi	Ampliação e modernização de fábricas e construção de nova unidade com capacidade de produção de 150 mil veículos/ano dos modelos Vento, Audi A3 e Golf	2.500
Chrysler	Implantação de fábrica com capacidade de produção de 12 mil veículos/ano da picape Dakota	315
Fiat	Modernização e expansão da fábrica e construção de fábrica de comerciais leves com capacidade de produção de 20 mil veículos/ano	2.500
Ford	Ampliação e modernização da fábrica de motores e nova fábrica de carro médio (100 mil veículos/ano)	2.500
General Motors	Construção de fábricas de estampados e de motores, modernização das existentes e construção de nova planta (100 mil veículos/ano)	3.000
Honda	Construção de fábrica com capacidade de produção de 30 mil veículos/ano do modelo Civic	300
Mercedes-Benz	Construção de fábrica com capacidade de produção de 80 mil veículos/ano do modelo Classe A	800
Peugeot/Citroën	Construção de fábrica com capacidade de produção de 100 mil veículos/ano (Citroën XSara e novo modelo Peugeot)	600
Renault	Construção de fábrica com capacidade de produção de 120 mil veículos/ano (modelo Mégane)	1.000
Argentina (1995/98)		
Chrysler	Construção de planta com capacidade de produção de seis mil veículos/ano do Jeep Cherokee	100
Fiat	Construção de planta com capacidade de produção de 200 mil veículos/ano do modelo Siena	600
Ford	Expansão e modernização de planta de produção dos modelos da família Escort e da picape Ranger	1.000
General Motors	Construção de planta para a produção do modelo Corsa e de picapes	1.000
Mercedes-Benz	Modernização de planta para a produção da Sprinter	100
Renault	Modernização e expansão da capacidade de produção dos modelos Clio e Mégane	450
Scania	Construção de planta para a produção de novo caminhão	60
Sevel/Peugeot	Modernização e expansão de planta para a produção dos modelos Peugeot 306 e Citroën van	300
Toyota	Construção de planta para a produção da picape Hilux (20 mil unidades/ano)	400
Volkswagen	Construção de nova planta para a produção dos modelos Gol e Polo	500

Fontes: Gazeta Mercantil e BNDES.

Tabela 7

Densidade de Veículos nas Regiões Sul e Sudeste do Brasil – 1995

ESTADO	FROTA	POPULAÇÃO	HABITANTES/VEÍCULO
Rio Grande do Sul	1.359.965	9.634.688	7,1
Santa Catarina	580.130	4.875.244	8,4
Paraná	994.605	9.003.804	9,1
Subtotal Sul	2.934.700	23.513.736	8,0
São Paulo	6.255.111	34.119.110	5,5
Rio de Janeiro	1.960.037	13.406.308	6,8
Espírito Santo	228.450	2.802.707	12,3
Minas Gerais	1.542.733	16.672.613	10,8
Subtotal Sudeste	9.986.331	67.000.738	6,7
Subtotal Sul + Sudeste	12.921.031	90.514.474	7,0
Total Brasil	16.123.000	156.000.000	9,7
Distrito Federal	421.529	1.821.946	4,3

Fontes: BNDES e IBGE.

Como ilustração, observa-se, ainda na Tabela 7, que no Distrito Federal (Brasília) encontra-se a menor relação habitantes por veículo do Brasil (apenas 4,3).

Além de atender ao mercado interno dos países em que estão instaladas, principalmente Brasil e Argentina, as montadoras adotam a estratégia de exportar para outros mercados sul-americanos, aproveitando a estrutura dos parques automotivos argentino e brasileiro. A produção automobilística dos demais países sul-americanos está baseada, de modo geral, no sistema de montagem *completed knocked down* (CKD).

Há 19 fabricantes instalados na região andina e muitos modelos sendo ofertados entre carros de passeio, picapes, caminhões e ônibus, totalizando, por exemplo, uma produção em 1996 superior a 190 mil veículos, podendo-se verificar, portanto, a pequena escala por modelo. Assim como vem ocorrendo no Mercosul, espera-se maior integração e racionalização das plantas desta região, com maior fluxo de exportações e importações entre os países.

Enquanto a General Motors é a montadora com atuação no maior número de países, as empresas japonesas e coreanas estão mais presentes na região andina, onde os modelos japoneses predominam nos segmentos de automóveis pequenos, picapes compactas e veículos esportivos pequenos. A General Motors, inclusive, monta os modelos japoneses através do sistema CKD, sendo abastecida pela Suzuki e pela Isuzu, enquanto a Renault tem associação com a Toyota, ambas na Colômbia.

A Fiat e a General Motors, por exemplo, utilizam em suas plantas da América do Sul (com exceção do Brasil e da Argentina) o sistema CKD, que é interessante para a montadora por propiciar

pequenas escalas de produção e não necessitar de uma rede local de fornecedores de peças. Entretanto, o efeito disseminador na economia interna do país é bastante baixo, já que o veículo é apenas montado na unidade do fabricante, a partir de *kits* importados.

Analisando o destino das exportações brasileiras em 1991 e em 1996, verifica-se que em 1991, do total de veículos exportados pela indústria automobilística, 68% e 43% foram para o mercado sul-americano e argentino, respectivamente, enquanto em 1996 estas participações situavam-se em 85% e 68%, respectivamente (Tabela 8). Já em 1997, no entanto, 60% das exportações de veículos do Brasil dirigiram-se para a Argentina.

Tabela 8

Destino das Exportações Brasileiras de Veículos – 1991/96

(Em Milhares de Unidades)

PAÍS	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Argentina	84	205	232	267	160	199
Chile	16	26	15	11	11	13
Uruguai	10	14	15	16	13	12
Venezuela	13	14	9	7	11	12
Colômbia	4	5	9	4	6	9
Equador	5	6	4	7	6	7
Subtotal	132	271	283	312	207	250
Total	193	342	332	378	263	296

Fonte: Secex.

Acordos Comerciais

Entre os acordos comerciais da América do Sul, são destacados a seguir aqueles realizados no âmbito do Mercosul e do Pacto Andino e que abrangem políticas específicas de estímulo ao setor automotivo. De modo geral, eles objetivam um comércio regional mais livre entre os países membros, sua expansão intrapaíses e a racionalização da produção. Há ainda discussões com o objetivo de ampliar a integração no continente, como, por exemplo, entre o Mercosul e o Pacto Andino, porém em caráter ainda preliminar.

Instrumentos comuns vêm sendo utilizados, como o comércio regional livre de tarifas, os índices mínimos de conteúdo local e os programas de investimento. Além disso, houve redução das tarifas de importação de produtos originários de países não-membros, o que promoveu o aumento das importações do setor e maior concorrência.

Mercosul

O Mercosul é o acordo comercial mais significativo no continente e consiste no desenvolvimento de uma área de livre

comércio entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, tendo ainda a Bolívia e o Chile como países associados. Na indústria automobilística, ainda são aplicadas barreiras internas, bem como tarifas diferenciadas, para países não-membros que devem ser extintas a partir do ano 2000. Há entre os países acordos comerciais no âmbito do setor automotivo, como, por exemplo, Argentina e Brasil, que procuraram integrá-lo através de um sistema de trocas compensadas e de cotas estabelecidas para veículos a serem importados com tarifa zero. Para autopeças, no entanto, foram consideradas como sendo de origem local, para efeito do cálculo de índice de conteúdo local, as peças produzidas, indiferentemente, em ambos os países. Brasil e Uruguai também realizaram acordos regendo este comércio através de cotas.

Brasil e Argentina traçaram ainda políticas automotivas próprias para estimular o investimento e o crescimento de suas indústrias, calçados, principalmente, em tarifas de importação, índices de conteúdo local ou de nacionalização, relações balanceadas entre importações e exportações e programas de investimento acordados com o governo.

As montadoras dividiram a produção entre ambos os países de modo a atender às condições impostas e maximizar os benefícios concedidos pelas tarifas preferenciais. Os Regimes Automotivos estabelecidos, que serão comentados no próximo item, têm prazo de validade até 1999, devendo haver a partir do ano 2000 um regime único para os países do Mercosul. As discussões já se iniciaram entre os governos e empresas do setor, porém, dada a diversidade dos países e suas indústrias, existem pontos ainda conflitantes, como, por exemplo, a tarifa a ser aplicada a países não-membros e o índice de conteúdo local.

Com relação às tarifas de importação de veículos, previa-se sua redução para 20% a partir do ano 2000, mas vem sendo pleiteada por Brasil e Argentina sua elevação para 35%, prorrogando, portanto, a proteção que a indústria vem tendo nestes países. Com relação à indústria de autopeças, acredita-se que prevalecerão as tarifas de 14%, 16% e 18% de acordo com o produto.

O Pacto Andino (1993), cujos integrantes são Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Bolívia, também tem traçada uma política automotiva, incluindo peças e componentes, e cria, ainda, um mercado comum, que procura racionalizar as fábricas e as novas oportunidades de investimento. Os instrumentos principais são tarifas de importação a países não-membros e índices de conteúdo regional:

- tarifas de importação diferenciadas: 35% para carros de passeio e comerciais leves importados e 15% para comerciais pesados;

Pacto Andino

- tarifas de importação de 3% para componentes e kits de CKD; e
- índice de conteúdo local de 33% para carros de passeio e comerciais leves e de 18% para comerciais pesados, em 1998, observando que partes adquiridas dos países membros são consideradas como locais.

Os membros do Pacto Andino possuem, ainda, outros acordos, como o G3, estabelecido entre Venezuela, Colômbia e México em 1994, objetivando o livre comércio em alguns setores industriais, com efeitos na indústria automobilística, e acordos preferenciais de comércio, como os existentes entre o Chile e a Colômbia, que fixa um índice de conteúdo local de 50% sobre o valor do carro para comércio sem tarifas de carros de passeio, e entre o Chile e o México, que estabelece o comércio de veículos livre de tarifas até determinadas cotas.

Origem do Mercosul e Principais Efeitos na Estratégia das Montadoras

As primeiras tentativas de integrar os setores automotivos datam dos anos 80, porém foi a partir do Protocolo 21, em 1988, que se efetivou um regime comercial e produtivo, especificando formas de intercâmbio de veículos, partes e peças que visava à expansão e à racionalização da produção.

Paralelamente, em 1991 o governo argentino adotou uma política específica para o setor, enquanto o Brasil só veio a criá-la em dezembro de 1995. Até então eram renovados os acordos bilaterais existentes, como o de Ouro Preto, que vinha favorecendo a Argentina quanto aos novos investimentos.

Ambas as políticas, chamadas de Regimes Automotivos, objetivavam o crescimento da produção no país, da exportação e dos investimentos e encorajavam a realocação de linhas de produção entre os dois países.

A reestruturação apoiada nestes Regimes vem tendo como resultado maior integração entre as unidades instaladas pelas montadoras, as quais começaram a produzir modelos complementares e a utilizar as mesmas bases tecnológicas. Até então, elas operavam nos diferentes países como entidades independentes, não havendo qualquer tipo de complementaridade na produção.

As empresas passaram a investir em aumento da capacidade produtiva e ganhos de escala regional, impulsionadas pelos seguintes fatores:

- o acesso à maioria dos mercados sul-americanos foi facilitado, ampliando suas potenciais áreas de atuação; e

- a diminuição das barreiras comerciais de importação, permitindo que a produção de determinados veículos ou autopeças se concentrasse em diferentes plantas, de modo a racionalizar sua utilização.

A produção automobilística argentina cresceu significativamente entre 1990 e 1997, passando de quase 100 mil unidades para 446 mil. Da mesma forma, verificou-se aumento das exportações, principalmente a partir de 1995, que passaram de pouco mais de mil unidades em 1990 para 208 mil em 1997, representando mais de 45% da produção local (Gráfico 1).

Argentina

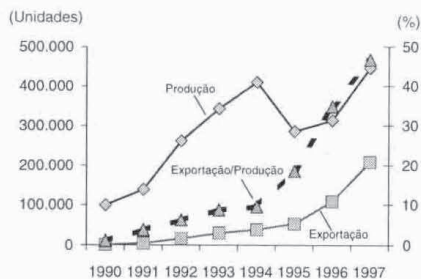
As vendas também registraram aumento, tanto as referentes à produção interna como as originárias de importações, conforme pode ser visto no Gráfico 2. As importações, que representavam em 1991 uma parcela mínima das vendas, em 1997 tinham um peso superior a 46%, sendo que as montadoras com plantas no país dominam 90% deste mercado de importados.

Apesar da redução observada em 1995, em 1996 a indústria automobilística argentina começou a recuperar-se e já em 1997 registrou o significativo crescimento de 42%. A recente crise asiática, que vem afetando a região de forma diversa, não chegou a comprometer seu desempenho no primeiro semestre de 1998, pois até junho, em relação a igual período do ano anterior, as vendas cresceram 25%, a produção 20% e as exportações 53%.

A Argentina reaparece, portanto, como produtor mundial de veículos após ter desaparecido nos anos 80. Este crescimento é ainda mais significativo a partir dos investimentos realizados entre

Gráfico 1

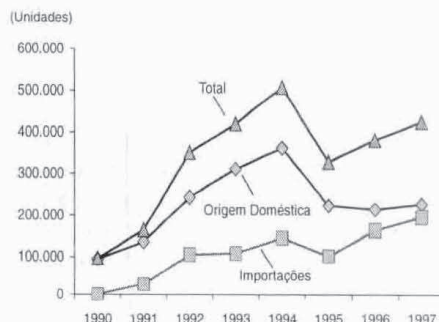
Produção e Exportação de Veículos da Argentina – 1990/97



Fonte: Adefa.

Gráfico 2

Vendas Totais no Mercado Argentino – 1990/97



Fonte: Adefa.

1995 e 1998, quando se criou um novo pólo produtor em processo de substituição de plantas antigas voltadas sobretudo para o mercado interno. Além disso, o parque de fornecedores, embora ainda pequeno, também vem sendo renovado.

Esta mudança foi resultado da implementação de políticas governamentais gerais e específicas para o setor, bem como das estratégias adotadas pelas montadoras tendo em vista o Mercosul. A expansão do comércio bilateral com o Brasil, que absorveu aproximadamente 90% das exportações argentinas em 1997, foi um fator importante também para este desempenho, já que só o mercado doméstico não fornece escala suficiente de algumas operações.

A integração entre estes mercados tem sido, portanto, crescente, e assim é que, por exemplo, em 1995 as exportações do Brasil, também voltadas principalmente para a Argentina, sofreram uma queda, com a taxa de crescimento da produção e da exportação reduzindo-se atualmente em função do desempenho da indústria brasileira.

Com relação às montadoras, o mercado argentino, em 1997, estava dividido, como mostram o Gráfico 3 e a Tabela 9. A Fiat, após romper sua parceria com a Sevel em 1996 e construir uma planta própria em Córdoba, tornou-se a maior fabricante de veículos na Argentina. Por outro lado, a Sevel, que concentrou sua produção nos modelos Peugeot a partir de 1996, sofreu uma queda significativa no *ranking* das maiores montadoras argentinas, passando a ocupar a quinta posição.

Houve também uma renovação dos produtos após a implantação do Mercosul. O modelo mais fabricado na Argentina em 1997, no entanto, foi o Escort (88 mil unidades), da Ford, vindo a

Gráfico 3

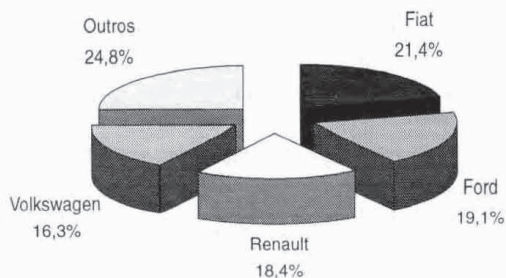
Mercado Automotivo Argentino – 1997

Tabela 9

Produção por Montadora na Argentina – 1995/97

(Em Unidades)

EMPRESA	1995	1996	1997
Fiat	—	22.654	97.631
Ford	30.504	66.450	96.381
Volkswagen	49.159	68.913	89.772
Ciadea (Renault)	67.443	66.624	79.226
Sevel (Peugeot-Citroën)	117.724	63.495	29.010
General Motors	11.074	14.719	20.258
Mercedes-Benz	6.078	7.008	17.125
Toyota	—	—	9.899
Chrysler	—	—	2.610
Scania	1.906	1.729	1.877
Iveco	1.251	1.340	1.700
El Datalle	210	194	349
Decaroli	86	26	31
Total	285.435	313.152	445.869

Fonte: Adefa.

seguir o Gol (50 mil) e o Polo (40 mil), da Volkswagen, e o Siena (35 mil), da Fiat.

A distribuição da produção é semelhante à do Brasil, em que os carros de passeio representam a maior parcela (82%), seguidos dos comerciais leves (16%) e caminhões e ônibus (2%). Espera-se o crescimento da produção de comerciais leves devido aos novos projetos, assim como a redução no que se refere aos ônibus e caminhões.

Regime Automotivo Argentina

Com o objetivo de estimular a demanda e o crescimento da indústria automobilística, em 1991 foi assinado um acordo entre governo, setor privado e trabalhadores, assim como criado um Regime Automotriz para regular as importações e modernizar a indústria no país. Foram estabelecidos regime de cotas, índice mínimo de conteúdo local, produção de modelos em nível compatível com o das matrizes, programa de investimento e plano de produção. Os principais pontos do Regime são:

- o índice de nacionalização foi estabelecido em 60%, com alíquota de importação de 2%;
- a importação de componentes deve ser totalmente compensada por exportações (US\$ 1:US\$ 1) e ter no mínimo 25% de produção local;
- os fabricantes podem complementar linhas de produção com modelos importados idênticos aos fabricados localmente, pagando 2% de alíquota se tais importações forem compensadas;
- os fabricantes que não possuem fábricas na Argentina estão limitados a cotas de importação (10% do mercado local) e têm que pagar tarifa de 22%.

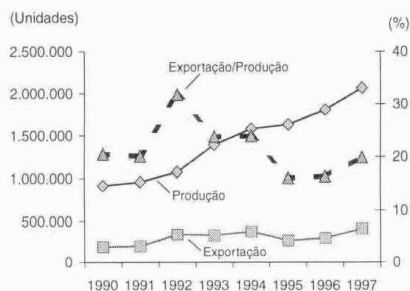
Brasil

A produção e as vendas da indústria automobilística brasileira apresentaram aumentos de 126% e 163%, respectivamente, no período 1990/97 (Gráficos 4 e 5), quando ocorreram várias mudanças, conforme já destacado em outros trabalhos, relativas a focos de produção e modernização de plantas e produtos internos. Também se alterou a origem destes produtos, verificando-se a participação significativa da Argentina no total. As exportações crescentes neste período também apresentaram modificações quanto ao seu destino, destacando-se o aumento da parcela destinada à América Latina, em especial à Argentina.

Desde o final de 1997 até hoje, as vendas internas e a produção estão apresentando queda, contrariamente à situação observada na Argentina, em função das políticas econômicas adotadas após a crise asiática. Grande parcela da produção de carros está voltada para modelos pequenos e de até 1.000 cc, que foram significativamente afetados pelo aumento das taxas de juros e dos impostos. No período janeiro/junho de 1998 foram registrados decréscimos de 25% e 17% nas vendas e na produção de carros de passeio, respectivamente. Com relação a caminhões e ônibus observaram-se aumentos de produção de 25% e 39%, respectivamente, puxados sobretudo pelas exportações.

Gráfico 4

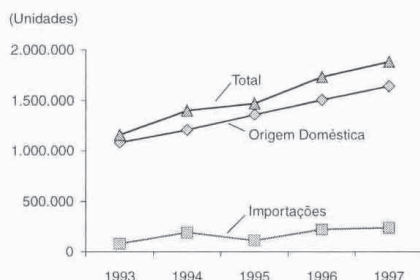
Produção e Exportação de Veículos do Brasil – 1990/97



Fonte: Anfavea.

Gráfico 5

Vendas Totais no Mercado Brasileiro – 1993/97



Fonte: Anfavea.

Na Tabela 10, que apresenta a produção brasileira por montadora em 1997, pode-se verificar que há também uma concentração da produção em carros de passageiros, que representou 81% do total em 1997, enquanto os comerciais leves participaram com 15%, seguidos de caminhões e ônibus, com 3% e 1%, respectivamente, do total produzido.

Em 1990, o governo brasileiro adotou a política de abertura econômica com redução das barreiras à importação, alterando-se também a da indústria automotiva. Com relação à política governamental, foram realizados acordos nas Câmaras Setoriais em 1992 e

Regime Automotivo Brasileiro

Tabela 10

Produção por Montadora no Brasil – 1997

(Em Unidades)

EMPRESA	AUTOMÓVEIS	VEÍCULOS COMERCIAIS	PRODUÇÃO TOTAL
Fiat	552.099	68.120	620.019
Ford	168.553	61.691	230.244
General Motors	405.502	98.554	504.056
Honda	837	–	837
MBB	–	40.477	40.477
Scania	–	9.532	9.532
Toyota	–	3.779	3.779
Volkswagen	552.575	98.397	650.972
Volvo	–	6.713	6.713

Fonte: *Anfavea*.

1993, que procuraram estimular a demanda e o investimento. Porém, ao contrário do regime argentino, as importações permaneciam liberadas, com reduções contínuas de tarifas e sem legislação específica quanto a índices de nacionalização.

Em 1995, no entanto, o governo mudou sua estratégia devido aos déficits verificados na balança comercial, nos quais as importações realizadas pela indústria automobilística tinham grande peso. As tarifas de importação de automóveis foram elevadas e estabelecidas, naquele ano, quotas máximas para a importação de veículos, inclusive provenientes da Argentina. Além disso, os novos investimentos das montadoras vinham sendo postergados no país.

O Regime Automotivo brasileiro, que seguiu o modelo argentino, tem um caráter protecionista e visa possibilitar o desenvolvimento e a modernização da indústria automobilística, assim como o incremento das exportações. Seus principais pontos são:

- redução gradativa do imposto de importação de veículos no período entre 1996 e 1999, variando de 70% a 35%, com a exceção de que as montadoras com plantas no país, ou com projetos de investimentos aprovados pelo Regime, podem importar veículos com redução de 50% da alíquota vigente;
- redução do imposto de importação de autopeças (de 2,4% em 1996 para 9,8% em 1999);
- redução do imposto de importação de insumos e bens de capital;
- programa de compensação entre importações e exportações; e
- índice médio de nacionalização de 60%.

A indústria automobilística uruguaia foi afetada pela recessão da década de 80, causando redução drástica da demanda interna e da produção doméstica. Embora na década de 90 apresente pequena recuperação, a produção, porém, ainda é reduzida.

Uruguai

Existem apenas três plantas de quatro montadoras instaladas no país, todas em associação com empresários locais e operando em regime de CKD: Ayax (Toyota), Nordex (Renault) e Sevel (Peugeot e Fiat).

Em 1997 foram montadas 5.645 unidades, destinadas principalmente aos mercados brasileiro e argentino, com exportações de 1.516 automóveis das marcas Citroën e Peugeot para o Brasil e 3.182 para a Argentina.

Sua demanda interna é atendida, basicamente, pelas importações, principalmente do Brasil e da Argentina, uma vez que a variedade de modelos produzida internamente é bastante restrita.

O Paraguai, país sul-americano com menor densidade de veículos por habitante, possui um mercado bastante reduzido, com uma frota de apenas 125 mil veículos. A demanda é totalmente atendida pelas importações.

Paraguai

Houve uma mudança significativa na estrutura de oferta da indústria automobilística no âmbito do Mercosul. Até o início dos anos 90, tanto a produção brasileira quanto a argentina estiveram voltadas para carros médios e grandes com escala de produção inadequada.

Conclusão

Os investimentos recentes da indústria no Brasil e na Argentina vêm sendo realizados em um processo de reestruturação de suas atividades, buscando atingir os seguintes objetivos:

- maximização dos benefícios concedidos por ambos os países;
- equilíbrio nas relações de exportação e importação, como estabelecem as políticas setoriais; e
- metas globais, traçadas para o continente por suas matrizes.

Os programas de investimento em ambos os países guardam, de modo geral, as seguintes características:

- meta de forte crescimento das atividades dentro do Mercosul;

- planos visando à integração das operações na América Latina, podendo incluir em alguns casos o México;
- produtos dedicados por fábrica;
- recebimento para montagem do mesmo componente, com facilidades de intercâmbio entre os fornecedores das diversas plantas;
- base de fornecimento integrada à planta; e
- fornecedores internacionais, programas globalizados de produção e plataformas mundiais;

Além disso, os novos investimentos seguem a tendência de especialização das plantas:

- na Argentina, a produção de veículos de passeio médios e compactos e de comerciais leves, com produção em menor escala; e
- no Brasil, as séries de maior escala (carros pequenos e de até 1.000 cc) e comerciais pesados (ônibus e caminhões).

Nos anos 90, introduziu-se no Brasil o conceito de um carro pequeno e simples, de preço reduzido, que passou a atender a um mercado existente mas até então não atendido. Este tipo de veículo veio ganhando participação nas linhas de produção das montadoras, principalmente a partir de 1993, proporcionando escalas econômicas. Além disso, a fabricação de várias versões de veículos sobre uma mesma plataforma contribuiu ainda mais para obtenção de escala, elevação da produtividade das plantas e ganhos de rentabilidade.

Ao mesmo tempo, verificou-se no Brasil uma queda acentuada da produção de carros compactos, que vem sendo transferida para a Argentina, mercado que é, portanto, atendido principalmente por importações de montadoras instaladas no país (Tabela 11).

Em relação ao segmento de médios, apesar de também se registrar uma queda acentuada de participação da produção, observa-se uma provável retomada em função dos projetos previstos de novos fabricantes como Renault, Honda e Toyota.

Tabela 11

Produção de Carros de Passeio – 1992 e 1997

(Em %)

CATEGORIA	MODELO	1992	1997
Pequeno	Chevette/Corsa, 147/Palio, Fiesta, Fusca/Gol	42,9	82,8
Compacto	Kadett, Prêmio/Tipo, Escort/Verona, Voyage/Logus	38,1	7,2
Médio	Monza/Vectra, Tempra, Versailles, Santana	17,2	9,7
Grande	Omega	1,8	0,3

No momento, observa-se o seguinte comportamento das principais montadoras em relação à oferta de veículos no Mercosul, incluindo as novas plantas em instalação (Tabela 12):

Tabela 12

MONTADORA	MODELO	BRASIL	ARGENTINA	OUTROS
Ford	Pequeno	Ka e Fiesta		
	Compacto		Escort	
	Médio e Grande			Mondeo e Taurus
	Comercial Leve	Ranger e F1000	Ranger	
	Pesado	Todos		
Fiat/Iveco	Pequeno	Pálio	Uno, Pálio	
	Compacto	Tipo	Duna, Siena	
	Médio e Grande	Tempira, Marea		Tempira SW
	Comercial Leve			
	Pesado			
General Motors	Pequeno	Corsa		
	Compacto	Kadett		
	Médio e Grande	Vectra e Ômega		
	Comercial Leve	S-10, Blazer	C-20, D-20, Silverado	
	Pesado			Todos
Volkswagen/Audi	Pequeno	Gol	Gol	
	Compacto	Audi A3 e Golf		Golf
	Médio e Grande	Santana	Polo	Passat
	Comercial Leve	Kombi		
	Pesado	Todos		
Renault	Pequeno	Clio	Clio	
	Compacto	Renault 19	Renault 19	
	Médio e Grande		Renault 21	
Peugeot/Citroën	Pequeno	Peugeot 205	Peugeot 306	
	Compacto	Citroën ZX		
	Médio e Grande		Peugeot 405 Peugeot 504	Todos (França)
Mercedes	Compacto	Classe A		
	Médio e Grande			Todos (Alemanha)
	Comercial Leve		Sprinter	
	Pesado	Todos		
Scania	Pesado	Todos	Todos	
Volvo	Pesado	Todos		Outros
Honda	Médio e Grande	Civic		
Toyota	Médio e Grande	Corola		
	Comercial Leve	Bandeirante	Hi-Lux	
Chrysler	Comercial Leve	Dakota	Gran Cherokee	