

**UNIVERSIDADE DE SOROCABA
PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO E ASSUNTOS ESTUDANTIS
CURSO DE COMÉRCIO EXTERIOR**

**Ewerton Kaique Ribeiro dos Santos
Jorge Luiz Silva Pereira
Karoliny de Albuquerque Brito Souza**

**IMPACTOS DO ACORDO AUTOMOTIVO
BRASIL X ARGENTINA**

**Sorocaba/SP
2022**

**Ewerton Kaique Ribeiro dos Santos
Jorge Luiz Silva Pereira
Karoliny de Albuquerque Brito Souza**

**IMPACTOS DO ACORDO AUTOMOTIVO
BRASIL X ARGENTINA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência parcial para obtenção do Diploma de Graduação em Comércio Exterior, da Universidade de Sorocaba.

Orientadora: Prof^a. Meirecler Mieto

**Sorocaba/SP
2022**

**Ewerton Kaique Ribeiro dos Santos
Jorge Luiz Silva Pereira
Karoliny de Albuquerque Brito Souza**

**IMPACTOS DO ACORDO AUTOMOTIVO
BRASIL X ARGENTINA**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado
como requisito parcial para obtenção do
Diploma de Graduação em Comércio
Exterior, da Universidade de Sorocaba.

Aprovado em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA:

Prof^a. Ma. Meirecler Mieto - orientadora
Universidade de Sorocaba

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	4
2 GLOBALIZAÇÃO.....	7
2.1 Comércio Exterior.....	9
2.2 Relação pré MERCOSUL da Argentina e Brasil.....	10
2.3 Indústria automobilística.....	12
3 ACORDO AUTOMOTIVO - ACE - 14.....	15
3.2 Barreiras do acordo automotivo.....	17
3.3 Acordo nos dias atuais.....	17
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	18
REFERÊNCIAS.....	23

IMPACTOS DO ACORDO AUTOMOTIVO: BRASIL X ARGENTINA

Ewerton Kaique Ribeiro dos Santos¹
Jorge Luiz Silva Pereira²
Karoliny de Albuquerque Brito Souza³

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo apresentar um estudo sobre o acordo automotivo entre Brasil e Argentina, dando ênfase desde a globalização e como tudo foi tomando sua forma até chegar na criação do acordo trazendo para o cenário dos dias atuais e seus possíveis impactos em tais países. Se torna mais fácil o entendimento com obras que nos auxiliem na busca pelas informações sendo assim, obras de Leonel e Emilia Regina Cabral foram muito importantes, juntamente com diversos artigos, nos quais foi aplicado métodos qualitativos para extrair informações e discorrer o conteúdo com mais entendimento e clareza. A partir das informações obtidas, foi realizado uma reflexão em relação às vantagens e desvantagens juntamente com as consequências que o acordo pode causar.

Palavras-chave: MERCOSUL. ACE-14. Livre Comércio.

1 INTRODUÇÃO

Guiada pela ascensão da globalização e do ideal do neoliberalismo durante a guerra fria, o movimento de regionalização dos estados e dos blocos econômicos cresce, e partindo desse pressuposto, a importância de acordos comerciais se tornam cada vez mais necessários para estados se manterem competitivos nesta cadeia de suprimentos mais ampla e expandida, além, de multinacionais começaram a ser uma das principais pautas na área da macroeconomia.

[...] a tendência mundial de formação dos blocos econômicos integra uma nova divisão internacional do mercado dentro de uma perspectiva globalizada, na qual o aumento da competição contribui para acelerar o processo de regionalização (...) os espaços econômicos regionais, formados sob essa ótica de aumento da competição internacional, procuram uma rápida integração comercial como forma de competir no mercado global (BORTOTO, VASQUES, REBONO, 2004, p)

No período de 1970 a 2010, países da América Latina não ficaram reclusos deste movimento mundial que surgiu ao longo das décadas, é perceptível, principalmente, com a criação da ALADI (Associação Latino Americana de Integração, criada em 1980) que de acordo com Castilho (2012) trata-se da criação de acordos comerciais preferenciais entre os países membros, que são todos pertencentes a América Latina, no qual o Brasil e a Argentina fazem parte. Este avanço no movimento

de regionalização da América Latina avançou de forma bastante significativa após a criação da ALADI, e diversas outras iniciativas de integração, como a Comunidade Andina (CAN) e o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), e também por acordos feitos no âmbito exclusivo da ALADI, conforme cita Castilho (2012)

Entre todos os países da América do Sul, se destacam incontestavelmente seus dois maiores membros territoriais e econômicos, Brasil e Argentina, que por sua vez não deixaram o movimento de regionalização de lado, pelo contrário, seguiram de forma coletiva, mantendo acordos bilaterais e mantendo acordos por intermédios de blocos econômicos, como o Mercosul.

Brasil e Argentina são os países que apresentam maior grau de integração aos fluxos mundiais de comércio de bens, partes e componentes. Esse fato se explica pelo peso das indústrias desses países, por sua diversificação e, em grande parte, pelo Mercosul, que, embora não tenha adotado políticas deliberadas de promoção industrial, acabou por incentivar – ou consolidar – alguma articulação produtiva entre as indústrias dos dois países. A indústria automobilística – essa, sim, objeto de uma política específica é um bom exemplo disso” (CASTILHO, Marta, 2012, p)

Em conjunto ao crescimento do neoliberalismo, conforme anteriormente citado, e a grande influência que as grandes multinacionais começaram a exercer ao redor dos países capitalistas na economia, o setor automotivo estava em grande fomento desde o fim da segunda guerra mundial, principalmente no mercado norte-americano com a ascensão de sua economia após se tornar de fato o mais beneficiado nesta guerra.

Por diversos fatores, como: o fim de ditaduras militares acontecidas por volta das décadas de 1960 a 1980 no Brasil e na Argentina, a abertura comercial de ambos os países fomentado pelo ideal do neoliberalismo e a internacionalização de multinacionais estrangeiras, com enfoque as montadoras de veículos automotores japonesas e europeias, a integralização que já estava ocorrendo, se tornou uma das principais pautas de discussões para que ambos os países pudessem desenvolver suas respectivas economias, que por ventura, se tornou no começo da década de 1990 a formação do Mercosul e de outros novos acordos bilaterais entre ambos. Destes adversos ao Mercosul, podemos citar o ACE 14, que se baseia primeiramente

em um acordo bilateral entre os ambos os países, porém posteriormente, se torna o acordo bilateral automotivo entre Brasil e Argentina.

É de suma importância compreender o papel que o setor automobilístico como um todo influencia economicamente os dois países, seja indiretamente, com a geração de empregos nas indústrias que fornecem a montadoras em ambos os países, como também diretamente na produção de veículos nessas empresas multinacionais. De acordo com o portal de estatísticas de comércio exterior brasileiro, (COMEXSTAT (2022) , no ano de 2020 veículos automóveis para transporte de mercadorias ficou em primeiro lugar dos principais produtos importados da Argentina, gerando cerca de USD 1,59 bilhões em valor FOB, também aparecendo nos dez primeiros lugares veículos automóveis passageiros em terceiro com USD 637 milhões em valor FOB e partes e acessórios dos veículos automotivos em quinto lugar com USD 278 milhões em valor FOB. Apesar da renovação do acordo em 2016, ele não abrange o pleno livre comércio de todas as partes automotivas, porém, propõem uma meta para que este feito seja finalizado até 2030 e ambos os países seguirem com a livre comercialização.

Diante desta meta que ainda não foi alcançada entre ambos os países e entendendo sua devida importância para a economia dos dois países sul-americanos, visamos buscar e entender, quais são os benefícios e os entraves deste acordo? Qual foi o contexto histórico para se suceder ao atual acordo? De que forma este acordo impacta as transações comerciais entre o Brasil e a Argentina? Em um âmbito especulativo, como se sucederia um possível cenário na não renovação do acordo automotivo, conseqüentemente o seu fim

1.3 Objetivos do estudo

¹ Aluno(a) do curso de Comércio Exterior da Universidade de Sorocaba – Uniso (ewertonkaique80@gmail.com)

² Aluno(a) do curso de Comércio Exterior da Universidade de Sorocaba – Uniso (jorgelspereira.JLSP@gmail.com)

³ Aluno(a) do curso de Comércio Exterior da Universidade de Sorocaba – Uniso (karol10brito@hotmail.com)

Analisarmos a história do Brasil e Argentina, relacionando a globalização, principais tratados e negociações de ambos os países até o início do acordo automotivo trazendo os entraves e benefícios durante o surgimento do mesmo até os dias atuais.

Para responder os questionamentos feitos e explorarmos mais a fundo sobre o tema, foram abordadas questões como a conceituação do comércio exterior, introdução do acordo automotivo entre Brasil e Argentina, trazendo história, influências e negócios, embasamento do acordo nos dias atuais e reflexões sobre possíveis impactos futuros com a ausência do acordo.

Para discorrermos os conceitos e trazeremos o tema de maneira mais clara e objetiva, fez-se necessário o uso de métodos que facilitam o entendimento. Com isso, a pesquisa qualitativa nos auxiliou nas buscas de temas sociais e econômicos

Esta pesquisa permite saber o que se passou entre Brasil e Argentina em relação às negociações, acordos e história de ambos os países, trata-se de um tema de grande importância no comércio internacional. Temas como este é relevante não só para assuntos estudantis ou dentro de companhias, mas sim para a sociedade como um todo, saber de acordos e tratados principalmente do país no qual vivemos é necessário para enxergarmos o contexto internacional com outros olhos e entender o "porquê" de tais situações acontecerem.

2 GLOBALIZAÇÃO

As últimas 5 décadas do século XX foram marcadas por diversos acontecimentos históricos e essencialmente importantes para entendermos o desenrolar das relações comerciais entre Brasil e Argentina, especificamente o acordo bilateral automotivo, podemos citar como eles: o fim da segunda guerra mundial, trazendo consigo uma relevância maior para os estados das américas, por conta da reconstrução e derrota dos países europeus.

Contudo, isso se dá também, pelo avanço do ideal do neoliberalismo como tendência macroeconômica pelas nações de todo o mundo. Um forte movimento guiado principalmente pela integralização dos estados ao redor do mundo, seja pela as cadeias logísticas expandidas a até mesmo pela cultura, movimento este chamado de globalização.

O processo de globalização ganhou maior repercussão a partir do final da década de 80, reforçado pela expansão do neoliberalismo no mundo inteiro. Este processo não é uniforme e vem se desenvolvendo até os dias de hoje, com diferentes impactos entre os países. (Emilia Regina Cabral, 2007, p.10)

Este movimento estimulado principalmente pela redução de custos pelas empresas ao redor do mundo e no enfoque ao lucro, começaram a expandir suas cadeias de suprimentos, levando suas empresas a outros estados, visando a mão de obra mais barata e integralização direta com clientes naquelas regiões escolhidas para a internacionalização da empresa. Sendo escolhidos principalmente os países subdesenvolvidos do sudeste asiático e da América Latina pela mão de obra barata.

Presenciou-se uma rápida reorganização do capitalismo mundial, com o aumento do poder das multinacionais (...) as multinacionais adquiriram uma mobilidade a nível global (...) assim, as empresas multinacionais passaram a exercer um papel fundamental na reorganização da economia mundial. (Emilia Regina Cabral, 2007, p.10)

Essas dinâmicas econômicas exercidas com influência da globalização nos mostram o grande crédito que as multinacionais foram adquirindo ao longo do século XX sobre as economias de seus respectivos estados, por serem, às vezes, fatores determinantes para o desenvolvimento econômico de tal.

Todos esses fatores anteriormente citados a globalização, pode explicar, de certa forma as tendências de regionalização em diversas partes do mundo, buscando assim maior e melhor integralização da cadeia de suprimentos de empresas transnacionais e também com o objetivos dos estados protegerem suas respectivas economias da exclusão no comércio exterior, isso é possível ser visto com a criação do MERCOSUL e NAFTA (RAIMUNDO, 2007, p17).

2.1 Comércio Exterior

Se limitar a apenas ao mercado interno deixou de ser um plano viável de negócios para diversas empresas que queriam diversificar seus clientes e aumentar seus lucros, com isso, o movimento milenar de comércio exterior se veio com maior força durante o século XX e seu principal motivo foi a globalização. O mundo está mais conectado, revoluções nas maneiras de se produzir intensificaram este processo, juntamente a quantidade excessiva de produção que agora era possível com as máquinas mais avançadas que o dinheiro poderia comprar.

O ideal do neoliberalismo foi mais um fator importante para abertura de mercado de grandes estados. Permitir a concorrência internacional fez com que empresas tivessem que melhorar a qualidade e diversos outros aspectos de seu produto, a concorrência estava maior e mais ampla, se comparado aos séculos anteriores.

A premissa essencial do mundo econômico na atualidade é a de que uma empresa tem que ser competitiva no plano global para ser também no mercado doméstico. Deve acompanhar a dinâmica dos diferentes mercados externos para orientar sua estratégia de produção e de marketing. (Carlos, 2006, p. 07)

Com essas demandas do mundo corporativo e dos estados para produtos que alguns tinham em escassez ou excesso, surgiu a necessidade de proteger as indústrias nacionais de produtos estrangeiros e também de promover a exportação de certos produtos. Isso primeiramente surgiu com a criação de barreiras de entrada a mercadorias estrangeiras e a políticas internas de incentivos para a exportação de bens.

O protecionismo encontrou sua racionalidade e justificativa no campo da economia política do desenvolvimento e na prática histórica de diversas nações. No final das contas, tanto a arrancada industrial de países como os Estados Unidos da América, Alemanha e Japão quanto os processos de industrialização por substituição de importações de países em desenvolvimento decorreram da ruptura dos cânones econômicos clássicos e da criação ativa de vantagens competitivas pela intervenção da “mão invisível” do Estado. (Carlos, 2006, p. 13)

Carlos também cita que os “pais fundadores” da economia política clássica, Adam Smith e David Ricardo, interpretam o comércio em geral como um motor

fundamental do fomento da produtividade das nações, e por conseqüentemente maior desenvolvimento econômico.

A importância do mercado para o desenvolvimento econômico é inegável, e a revolução nos meios de produção só intensificou mais essa dependência do estado do mercado e também a grande necessidade do estado regular, até certa forma, o mercado em questão, afim de promover sua produção nacional com produtos para exportação e proteger sua indústria com barreiras tarifárias e não tarifárias.

2.2 Relação pré MERCOSUL da Argentina e Brasil

Os dois maiores países da América do Sul, tanto em habitantes, economia e em extensão territorial, levam consigo marcos e cicatrizes ambíguas, apesar das diferenças culturais e linguísticas entre ambos. Brasil e Argentina, estados que foram ex-colônias europeias, de Portugal e Espanha, respectivamente, agora se tornam as duas maiores economias de um continente. Suas relações começam desde a época do colonialismo do século XVIII e que apesar de diversos conflitos e até mesmo guerra, suas relações perduram até os dias atuais. Com o intuito de entender, de forma intrínseca essa relação bilateral entre o Brasil e Argentina, e analisar de forma contextual como a relação de ambos os países se tornou favorável para que em 1990 fosse assinados um dos principais acordos comerciais da América Latina, que é o acordo automotivo Brasil e Argentina, iremos desmembrar esta história em quatro diferentes partes.

A primeira fase no qual iremos explorar se passa na década de 1970, e se trata do tratado de Itaipu, firmado entre Brasil e Paraguai, para a construção da usina binacional de Itaipu. Apesar de diretamente não ter nenhuma relação direta com a Argentina, se afirmou uma certa rivalidade entre o Brasil e a Argentina com este acordo, por conta, de que a construção desta usina não afetava somente estes dois países que são banhados pelo Rio Paraná, mas também a Argentina, que tem como sua foz a cidade de Buenos Aires, capital da Argentina, que naquele determinado período não foi incluída no tratado e também por conta de que previamente a este a

acordo, a relação entre Argentina e Brasil já não estava no melhor dos cenários por problemas ideológicos.

A rigor, as divergências bilaterais vinham se agravando veladamente desde 1971, quando a política brasileira de “fronteira ideológica” entrou em rota de colisão com a diplomacia argentina de “convivência no pluralismo ideológico” [...]a construção de uma gigantesca usina binacional a 17 quilômetros da fronteira argentina e o risco de um completo alinhamento paraguaio a política brasileira, visto por Buenos Aires como uma séria ameaça ao equilíbrio geopolítico platino, transformaram-se no pomo de discórdia da rivalidade entre ambos os países durante a década de 1970. (Leonel, 1996, p. 15)

A segunda fase podemos chamar como um talvez momento de virada da relação bilateral dos dois países, quando foi assinado o acordo da tripartite em 1979, o mesmo também é chamado como a resolução da “questão de Itaipu” criada com a construção da usina binacional com o Brasil e Paraguai em 1973, anteriormente citada. Neste acordo teve como premissa a integração da usina de Corpus da Argentina, que também estava localizada no Rio Paraná.

Em 1979, a negociação de um Acordo Tripartite (assinado também pelo Paraguai) compatibilizou tecnicamente as usinas de Itaipu e Corpus, situadas a montante e a jusante do rio Paraná, abrindo-se assim uma nova fase de distensão das relações brasileiro-argentinas. Ao solucionar o conflito diplomático-geopolítico (...) a solução da denominada “questão de Itaipu” propiciou a normalização do relacionamento brasileiro-argentino e a retomada da cooperação bilateral no começo da década de 80. (Leonel, 1996, p.16)

O mesmo autor denomina como a terceira fase a Ata de Integração entre a Argentina e Brasil, ocorrida em 1986. Após o fim da ditadura militar na Argentina em 1983 e o fim da ditadura militar no Brasil em 1985, ambos os países com início em suas redemocratizações visavam fortalecer suas relações bilaterais, com isso, se criou a Ata de integração, um acordo que tinha como premissa a integração econômica e multissetorial entre os dois países. “Em 1986, a assinatura da Ata e dos Protocolos oficializou o projeto de integração econômica bilateral e de cooperação multissetorial, a ser viabilizado de forma gradual, equilibrada e mutuamente vantajosa” (Leonel, 1996, p.16).

A quarta fase é a mais atual das três citadas anteriormente, se trata do acordo do MERCOSUL, que por conta da ascensão das relações comerciais e diplomáticas entre Brasil e Argentina no final da década de 1980, deixou de forma mais conveniente

a adesão do Uruguai ao acordo, que coincidiu com o início da democratização do Paraguai, tendo este último acontecimento, sido um alavanque para o surgimento de uma proposta para a criação de um mercado comum dos estados da América do Sul, assinada no início de 1991 pelo tratado de Assunção, e tendo como os 4 países fundadores do tratado os mesmo citados anteriormente, Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

A implementação do processo de integração bilateral no fim da década de 1980 delineou a matriz original que, com a adesão do Uruguai e a democratização do Paraguai, serviu de arcabouço à proposta de criação de um mercado comum dos países do Cone Sul, sacramentada no início de 1991 pelo Tratado de Assunção. (Leonel, 1996, p.17)

Nos dias de hoje, a quarta fase não se distancia do que atualmente ocorre na década de 2020. Ao longo da história o Brasil e Argentina, em diversos momentos obtiveram um bom relacionamento diplomático e comercial, que apesar de surgirem alguns entraves que ocasionaram alguns desafios nas relações diplomáticas e nas suas crises econômicas das décadas de 1950 a 2020 entre ambos, ainda assim observa-se um forte laço diplomático que gere essa forte aliança histórica no cone sul e um volume grande das exportações realizadas entre eles.

2.3 Indústria automobilística

A relevância do setor automobilístico é de enorme importância para as economias de países desenvolvidos, mas também não menos importante para economias de países emergentes, conforme veremos mais adiante ao longo deste capítulo.

É de suma importância compreendermos os reais impactos deste setor para com os mais diversos setores que compõem a economia de um estado atualmente, abrangendo desde a quantidade de matéria-prima utilizada na fabricação dos veículos, a até mesmo o quanto a produção de peças automobilística aumenta empregos diretos e indiretos nesta indústria. De acordo com uma pesquisa feita pelo BNDES, no ano de 2008, cerca de 8 milhões de funcionários estavam empregados

diretamente neste setor, e a cada funcionário direto empregado são gerados mais 5 indiretos.

[...]consumo de matéria-prima não são menos impressionantes. Estima-se que 50% do total de borracha, 25% do total de vidro e 15% do total de aço produzidos no mundo se destinem a essa indústria. Para movimentar essa gigantesca engrenagem, mais de 8 milhões de funcionários estão empregados diretamente e, para cada emprego direto, mais de cinco indiretos são gerados (BNDES Setorial, RJ N28, 2008, p.149)

Após a revolução que Henry Ford gerou na indústria automobilística americana no começo do século XX, organizando o processo produtivo de um carro em uma linha de montagem, tornando assim a fabricação de veículos mais rápida e menos custosa conforme era praticado na época, foi a vez do mesmo setor de outros continentes “entrarem de cabeça” no fordismo após a segunda guerra mundial, por conta da grande influência que o Estados Unidos da América começou a gerar entre os países do Ocidente e alguns do Oriente, como Japão, Coréia do Sul, Austrália, Singapura, entre outros.

Conforme citado, essa influência chegou a alguns países orientais, que tinham, de certa forma, uma realidade diferente do oriente, seja desde quantidade de mão de obra qualificada a espaço para grandes fábricas e estoques, conforme era prescrito no modelo fordismo. Por conta disso, remodelações foram surgindo para que fosse possível aplicar o tal nestes países, com isso, após a segunda guerra mundial o Japão se destacou em inovações no setor, que acabariam por surgir o berço da Terceira Revolução Industrial.

Essas remodelações partiam da realidade vivida pelos japoneses no pós guerra, como a impossibilidade de grandes fábricas, grandes estoques e número alto de funcionários nas indústrias. Por isso que, empresas como a Toyota revolucionaram o setor automobilístico, implementando um modelo de produção mais enxuto com estoque zero e o investimento em tecnologia para reduzir a necessidade de mão de obra humana em setores que não eram essenciais.

Toyota, fabricante japonesa de veículos, apostou num sistema de produção mais enxuto. Para driblar a inexistência de escala, optou-se pela flexibilização da produção, na qual pequenas quantidades de uma grande variedade de bens eram fabricadas. O alto custo da matéria-prima exigiu a aplicação de técnicas de controle da produção que reduzam os desperdícios

gerados ao longo da cadeia. Os estoques, que demandam complexa organização logística e excessivo número de pessoal empenhado, foram eliminados, assim como, conseqüentemente, os custos a eles associados. O sistema intensivo em mão-de-obra deu lugar a um sistema intensivo em capital e tecnologia (BNDES Setorial, RJ N28, 2008, p.150)

O próximo e mais recente avanço no setor automobilístico se dá a criação de consórcio modular pela Volkswagen em 1996, conforme é explicado pelo BNDS em 2007, em resumo, o consórcio modular consiste em trazer as mais diversas áreas de produção que abrangem a produção do veículo para perto da fábrica montadora dos veículos, ou seja, trazer por exemplo a fábrica de janelas, pneus, bancos, etc. para perto da montagem final do veículo. Este modelo se mostrou ser um sucesso, que logo começaram a ser implantados nos mais diversos países que essas multinacionais estavam.

De certa maneira, o modelo de consórcio modular cresceu especialmente em países emergentes e subdesenvolvidos, por conta da falta de investimento na locomoção de mercadorias que estes em sua maioria sofrem, como é o caso do Brasil, tendo sido feito como experimento o primeiro modelo de consórcio modular pela Volkswagen, conforme citamos.

Novos “players” surgiram ao longo da segunda metade do século XX, afetando os grandes oligopólios tradicionais do ocidente do setor automobilístico, surgindo principalmente no oriente, com enfoque a China e Índia, que se demonstraram ótimos concorrentes no setor principalmente pela massiva quantidade mercado consumidor em seus respectivos países e mão de obra barata para as multinacionais tradicionais do setor se estabelecerem.

Isso fez com que as indústrias tradicionais tivessem que mudar o seu modelo de negócio e se adaptar para não ficarem para trás, sendo uma delas o investimento de começar a comercialização de carros em países emergentes/subdesenvolvidos, já uma vez esquecidos pelo baixo poder de compra que seus consumidores teriam. Todavia, isso foi ultrapassado com a redução de margens de lucro, visando à quantidade vendida, e a redução de custos na fabricação dos veículos, porém, conseqüentemente reduzindo também o tamanho e alta luxuosidade apresentada nos países desenvolvidos.

Isso se tornou efetivo, após empresas multinacionais como GM, FIAT, Ford e Volkswagen diminuírem suas perdas nas vendas nos países desenvolvidos com a venda no mercado de países subdesenvolvidos, diversificando sua carteira de clientes.

No primeiro trimestre de 2008, os mercados emergentes salvaram os balanços das grandes montadoras. As perdas da Ford na América do Norte (US\$ 45 milhões) acabaram compensadas pelos ganhos na Ásia, África e América do Sul (US\$ 145 milhões). O mesmo aconteceu com a GM, que experimentou fortes perdas na América do Norte (US\$ 812 milhões), mas lucro recorde na América Latina, na África e no Oriente Médio (US\$ 517 milhões). Os prejuízos da Fiat na Itália foram contrabalançados pelo aumento nas vendas do Brasil. E o aumento de demanda na China, no Brasil e em países do Leste Europeu permitiu à Volkswagen obter um lucro líquido geral de US\$ 1,48 bilhão no trimestre (BNDES Setorial, RJ N28, 2008, p.149)

Estes investimentos de multinacionais do setor automobilístico em países emergentes como Brasil e Argentina, formaram após a década de 1980 uma grande necessidade de colaboração entre os dois estados para potencializar suas indústrias nacionais, gerando assim um crescimento abundante na geração de empregos diretos e indiretos, que especialmente se tratando do setor automobilístico, gera muito, e também na venda e comercialização destes produtos manufaturados em seus mercados internos específicos.

3 ACORDO AUTOMOTIVO - ACE 14

A década de 1990 foi um marco para o Brasil em relação as negociações e acordos bilaterais e multilaterais firmados no âmbito internacional. Entre essas negociações podemos citar o tratado de Assunção que consistiu na criação de um mercado comum entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, formando assim o tão popularmente conhecido, MERCOSUL (Mercado Comum do Sul).

Os acordos bilaterais são compromissos que dois países assumem entre si com o intuito de beneficiar ambas as partes em relação ao que está sendo acordado. Deste modo pode-se ocorrer uma aceleração nas transações comerciais dos países envolvidos com o propósito de abranger o mercado interno e externo. Com os acordos

bilaterais sendo intensificados, a balança comercial recebe um grande incentivo para permanecer positiva, incentivando ainda mais as importações.

No dia 20 de dezembro de 1990, Brasil e Argentina assinam o acordo e dão início no ACE 14 (Acordo de complementação econômica número 14), que tem como objetivo ser um facilitador no estabelecimento de um mercado comum entre os dois países, ou seja, as condições necessárias se tornaram mais fáceis de serem criadas e aceitas, como por exemplo todo o universo tarifário e tinha como foco o setor automobilístico, o acordo tinha como tempo de duração até 31 de dezembro de 1994 que foi o ano foi estabelecido o mercado comum entre ambos os países. Em 1991 a ACE-14 manteve a mesma cota de 10 mil veículos exportados para os dois países, nos anos seguintes as cotas foram reajustadas para os seguintes valores: 1992 - 18 mil, 1993 - 26 mil, 1994 - 38 mil.

O acordo tinha como objetivo também praticar medidas de defesa comercial, como o antidumping (medidas para combater o dumping, ou seja, evitar que um produto exportado tenha o preço inferior ao preço do mercado interno), junto ao antidumping, podemos citar medidas de salvaguardas, é o ato de aumentar a proteção da indústria em relação a ameaças ou grande prejuízo causado pelo aumento das importações ou em relação a produção do mercado interno.

A ACE-14 contou com a criação de 41 protocolos, entre eles o 28º, que após o seu aceite, se tornou livre a livre circulação de veículos montados com origem tanto do Brasil, como da Argentina com alíquota de importação de zero por cento, porém esta situação só seria aceita se houvesse encaixe com o artigo 2, que dizia:

Artigo 2º.- A partir de 01/01/1996 e até 31/12/1999, inclusive, os veículos montados originários de uma das Partes terão livre acesso ao mercado da outra, com alíquota do imposto de importação de zero por cento, sempre que as importações se realizem mediante compensação com exportações a qualquer destino, conforme o que estabelece a legislação nacional vigente em cada uma delas. (MIDIC, 1996).

O 30º protocolo adicional dizia que ambos os países haviam concordado em estabelecer impostos de importação de produtos do setor automotivo de países que não faziam parte do Mercosul, sendo as seguintes alíquotas:

Tabela 1 – Alíquotas

Alíquotas de 35%	Automóveis e veículos comerciais leves (até 1500 kg de capacidade de carga); Ônibus; Caminhões. Tratores rodoviários para semirreboques; Chassis com motor, inclusive os com cabina; Reboques e semirreboques; Carrocerias.
Alíquotas de 14%	Tratores agrícolas, colheitadeiras, máquinas agrícolas autopropulsadas; Máquinas rodoviárias autopropulsadas.
Alíquotas estabelecidas na TEC	Autopeças.

Fonte: MDIC, 2000

Assim ambos os países seguiram juntos nesta parceria com o acordo automotivo e seus protocolos, colaborando para os bons processos do setor automotivo, ajudando no resultado da balança comercial positiva, nos incentivos às importações e aumento significativo das exportações.

3.2 Barreiras do acordo automotivo

O acordo é segmentado de algumas normas para que haja fluidez nas exportações e importações de veículos e componentes, tais como as taxas cambiais, a proteção do mercado interno, que necessita de mais atenção, como dito anteriormente, combater o dumping, que causa muito transtorno no mercado interno.

Segundo a ministra da indústria da Argentina, Débora Giorgi informou que o Brasil estaria dificultando as relações, "Com a aplicação de licenças não-automáticas para o setor de autopeças e automotivo, o ministério do Desenvolvimento e Indústria

do Brasil menciona que este quesito está afetando 50% do total do comércio bilateral", essa implementação foi imposta pelo governo brasileiro no ano de 2011.

No ano de 2012, as medidas protecionistas de ambas nações foram afetadas, pois com a intensificação da proteção do mercado interno acabou prejudicando outros países do Mercosul, com isso, os governos resolveram colocar como principal meio para que houvesse concordância entre seus incentivos à indústria para que ambos países fiquem satisfeitos e prontos para dar segmento ao acordo e ao longo dos anos melhorar suas intenções.

A Argentina forçou restrições de importações do Brasil, segundo o presidente da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), Luiz Carlos Moraes, relatou que pela falta de reservas cambiais implementou uma medida que autoriza uma prévia das entradas de produtos importados. Essa restrição acaba dificultando a chegada de novos produtos ao mercado Argentino.

Restrições são corriqueiras para ambas nações, para se proteger de possíveis problemas que possam acontecer durante o processo de negociação. Em um cenário que venha acontecer de alguma parte do acordo apresentar problemas, acaba gerando uma defesa que impedirá o prosseguimento do acordo.

3.3 Acordo na atualidade

Após alguns anos de transtorno e controvérsias entre as nações, no ano de 2019 ambos os países fecharam o acordo que a partir de 2029, será instaurado o livre comércio entre os países. Segundo Paulo Guedes, menciona que a Argentina é o principal destino das exportações de automóveis e autopeças, passando de 51,6% do comércio entre as duas nações nos primeiros 11 meses de 2018, chegando a marca de US\$ 6,4 bilhões. No cenário atual, o setor que gera empregos, exportações de grande relevância para os países citados, foi colocado em vigor uma maneira para isso corra de maneira orgânica e fácil entendimento para ambos, conhecido como Flex, ele é o sistema que controla o volume de comércio, funciona basicamente na seguinte forma, para cada 1 dólar importado, a outra nação pode exportar 1,5 dólar, assim a tarifa externa comum a TEC, para países que não fazem parte do Mercosul,

a média para as transações é de 35% relacionada a TEC. Assim gradativamente os dois países irão subindo até 3 dólar em 2028, para no ano de 2029 começar o livre comércio.

Em 2019 as transações comerciais segundo a CNI (Confederação Nacional da Indústria) teve uma queda de US\$ 3,3 bilhões, sendo assim no ano de 2019, foi exportado US\$ 3,18 bilhões. A redução das exportações com a Argentina, se deve muito da crise que sobre o país, deixando de comprar do Brasil e prejudicando o país.

No ano de 2020 as exportações houve um aumento para US\$ 3,3 bilhões, mesmo com uma queda das exportações no geral.

Para que o acordo passe por acertos e entraves, ambos países necessitam criar laços ainda mais fortes, assim colocando mais naturalidade em suas negociações. Realizado o congresso latino-americano de negócios da indústria automotiva em 15 de agosto de 2022, o presidente da Associação de Fábricas Argentinas de Componentes – AFAC, colocou argumentos relevantes ao cenário automotivo, segundo Raúl Amil, a América Latina precisa muito de competitividade no mercado internacional, pois isso gera mais empregos e oportunidades para uma grande variedade em relacionamentos com outras nações, grandes potências que podem gerar essa falta de preocupação com o setor na América Latina.

Com isso, colocando em prática o acordo entre Brasil e Argentina é perceptível que a necessidade de expansão e à melhoria contínua de suas relações pode vir a colocar o Mercosul em evidência entre as grandes potências que geram lucro e mostram que é necessário delicadeza nos pequenos detalhes para acabar fechando um acordo ou mesmo uma breve concordância entre nações.

Assim, é evidente que, a não renovação do acordo, ocasionaria em uma diminuição drástica nas relações comerciais, políticas e econômicas das nações envolvidas. Diante os dados informados, Brasil e Argentina, são parceiros ativos que geram lucro e empregos diretamente ou indiretamente, no entanto, para que o acordo não siga um caminho que seja benéfico, o encerramento de projetos que auxiliam o desenvolvimento das indústrias automotivas poderia causar o fechamento das produções de automóveis e peças. Assim as relações poderiam seguir uma não

flexibilidade para ceder benefícios e a maneira como se faz todo o processo de aquisição de projetos para os países.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O assunto tratado é de vital importância para o entendimento das tratativas comerciais entre o Brasil e Argentina, envolvendo uma área que tem grande representatividade na economia de ambos. As relações diplomáticas percorridas nos primeiros capítulos deste trabalho entre os dois países, nos mostram que nem sempre uma boa relação se faz apenas de momentos bons para ambos os lados, houveram as divergências diplomáticas que ambos os países tiveram nas últimas cinco décadas do século XX, e nos mostram a real complexibilidade de como é a relação bilateral de dois países de grande importância para a economia da América do Sul, como Brasil e Argentina. O estudo atual nos mostrou a grande evolução que as relações bilaterais Brasil e Argentina tiveram. Isso fica claro quando vemos que nas décadas de 1960 e 1970 as relações não eram tão boas, mas que nos dias atuais o cenário não é mais o mesmo, e ambos os países seguem firmes nesta aliança que se perpetua até os dias atuais.

A globalização nos afeta desde o começo da revolução industrial, é inegável dizer após estudos, o quanto ela se torna cada vez mais atual e influente nas atuais economias mais participativas no comércio global. A globalização influenciou no movimento de regionalização de diversos países do mundo e nos mostra que é inegável a forte demanda que se surgiu, até mesmo em países de certa forma esquecidos por países desenvolvidos antes do século XX, como os da América latina, com a criação do Mercosul, por exemplo.

As multinacionais do setor automobilístico têm de certa forma, uma grande participação no PIB de grandes economias mundiais, desde o dinheiro direto movimentado entre essas empresas, até mesmo a ligação na geração de empregos diretos e indiretos. Discorrer, mesmo que de forma breve, a história do setor automobilístico nos possibilitou compreender a importância do estudo desta área, pesquisar e estudar sobre nos leva a reflexões que no futuro possa nos trazer

revoluções e inovações no setor, conforme exemplificadas e citadas nos primeiros capítulos deste estudo.

O comércio exterior é a base de praticamente tudo que estamos estudando neste trabalho, é de suma importância entender a contribuição que este tema traz para outros conceitos mencionados aqui. Fortes mudanças desde o começo da globalização impactaram na ordem econômica, política e cultural do mundo e as formas de comercialização e alianças estratégicas entre os países também tiveram essa influência. Vemos os números de importações e exportações do setor automobilístico entre Brasil e Argentina, guiada principalmente pela forte presença deste setor na economia de todos os estados que se tenha investido o mesmo.

De acordo com informações retiradas no portal de estatísticas de comércio exterior, Comex Stat, fluxo comercial de Brasil x Argentina no ano de 1991 era de USD 3.085 bilhões de dólares, no ano de 1998 houve um aumento para USD 14.772 bilhões de dólares. O valor do fluxo comercial dos dois países fica entre altos e baixos ao longo da década de 2000 e 2010. Atualmente, de acordo com o IPEA, em uma pesquisa feita no ano de 2021, o valor corresponde a USD 16,38 bilhões de dólares.

O acordo automotivo tornou-se um grande aliado entre os dois países, benefícios como estabelecimento de um mercado comum, facilitando que novas condições e negociações sejam feitas, as exportações de ambos os países tenham um aumento e resultado significativo, melhorando a balança comercial e fazendo com que as transações comerciais se tornem mais rápidas e eficazes. Por mais que os obstáculos como taxas cambiais, pensar em medidas para combater o dumping, proteção do mercado interno possam ter sido desafiadores a ponto de afetar as medidas protecionistas de cada país, o objetivo de formar parceria entre ambos é muito maior, os países buscaram soluções para eliminar ou amenizar os efeitos destes problemas, obtendo sucesso nas suas estratégias.

Trazendo para os dias atuais, depois de muita conturbação, o acordo vem trazendo muitas novidades como a instauração do livre comércio entre Brasil e Argentina a partir do ano de 2029, tendo menos burocracia nos processos e com objetivo de amenizar a intervenção dos Estados a fim de agilizar processos, fortalecer

parcerias e aumentar a lucratividade de ambos os países no setor automobilístico baseado nas importações, exportações de cada país.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, José. **A implantação da indústria automobilística no Brasil**. Janeiro, 2017. Acesso em: 08 out, 2022.
- AUTODATA. Brasil e Argentina tem oportunidade de ampliar localização de componentes. Disponível em: <https://www.autodata.com.br/noticias/2022/08/15/brasil-e-argentina-tem-oportunidade-de-ampliar-localizacao-de-componentes/43990/>. Acesso em: 10 out, 2022.
- BARROS, Daniel Chiari. **As mudanças estruturais do setor automotivo, os impactos das crises e as perspectivas para o Brasil**. BNDES. 2008. Acesso em: 28 set, 2022.
- BET365. **O que são os acordos comerciais bilaterais**. Disponível em: <https://conselhosrapidos.com.br/o-que-sao-os-acordos-comerciais-bilaterais/>. Acesso em: 27 out, 2022.
- CASOTTI, Bruna Pretti. **Panorama do Setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil**. BNDES. 2008. Acesso em: 28 set, 2022)
- CASTILHO, Marta. **Comércio Internacional e integração produtiva: uma análise dos fluxos comerciais dos países da ALADI**. janeiro, 2012. Acesso em: 19 set, 2022.
- CORDOVIL, Leonor Augusta Giovine. **O interesse público no antidumping**. São Paulo, 2009. Acesso em: 07 set, 2022
- FORBES. **Brasil e Argentina assinam acordo automotivo que prevê livre comércio em 2029**. Disponível em: <https://forbes.com.br/negocios/2019/09/brasil-e-argentina-assinam-acordo-automotivo-que-preve-livre-comercio-em-2029/?amp>. Acesso em: 16 out, 2022.
- GUERRA, Oswaldo. **Indústria automobilística brasileira: conjuntura recente e estratégias de desenvolvimento**. Janeiro, 2006. Acesso em: 08 out, 2022
- G1. **Argentina critica Brasil por barreiras a importação de automóveis**. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2011/05/argentina-critica-brasil-por-barreiras-a-importacao-de-automoveis.html>. Acesso em: 07 out, 2022.
- MDIC. **Brasil e Argentina - ACE 14**. Disponível em: www.mdic.gov.br. 2022. Acesso em: 07 set, 2022.
- MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **ACE-14 - Brasil e Argentina**. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/regimes-de-origem/certificado-de-origem/cdo-ace-14-brasil-argentina>. Acesso em: 16 out, 2022.
- RAIMUNDO, Emília Regina Cabral. **A globalização e seus impactos sobre o mercado de trabalho brasileiro na década de 1990**. Julho, 2007. Acesso em: 19 set, 2022.
- SENADO FEDERAL. **Há 30 anos, criação do Mercosul pós fim as tensões históricas entre Brasil e Argentina**. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/arquivo-s/ha-30-anos-criacao-do->

mercosul-pos-fim-as-tensoes-historicas-entre-brasil-e-argentina. Acesso em: 16 out, 2022.

SERAPIÃO, Carlos. **Comércio Exterior e negociações internacionais**. São Paulo, Saraiva, 2006. Acesso em: 13 out, 2022.