

EVERTON DE ANDRADE

**CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO NO MERCOSUL: UMA
ANÁLISE DAS RELAÇÕES BRASIL E ARGENTINA ENTRE 1990 E
2007**

Monografia apresentada como requisito parcial à conclusão do curso de Ciências Econômicas, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Mello Garcias

**CURITIBA
2009**

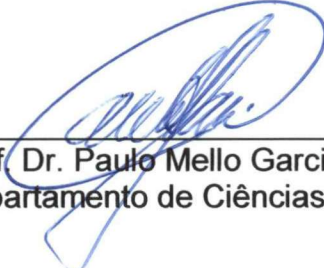
TERMO DE APROVAÇÃO

EVERTON DE ANDRADE

CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO NO MERCOSUL: UMA ANÁLISE DAS RELAÇÕES BRASIL E ARGENTINA ENTRE 1990 E 2007

Monografia aprovada como requisito parcial à conclusão do curso de graduação de Ciências Econômicas, Setor de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:

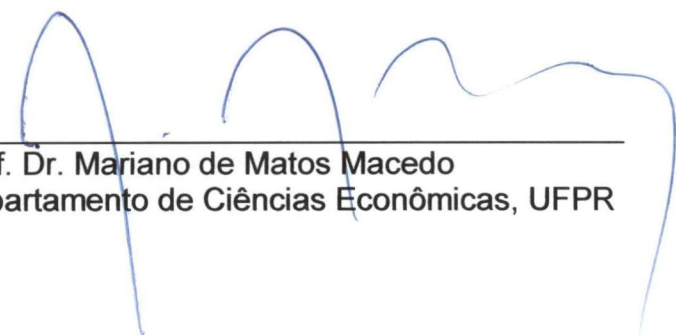
Orientador:



Prof. Dr. Paulo Mello Garcias
Departamento de Ciências Econômicas, UFPR



Prof.ª Dr.ª Angela Welters
Departamento de Ciências Econômicas, UFPR



Prof. Dr. Mariano de Matos Macedo
Departamento de Ciências Econômicas, UFPR

Curitiba, dezembro de 2009.

Ao ex-secretário da chefia de Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Paraná, Nelson Gomes de Castro (*in memoriam*), pela amizade e apoio dados, até mesmo nos momentos difíceis de minha vida acadêmica.

AGRADECIMENTOS

Aos meus familiares, Ataíde de Andrade, Maria Helena de Andrade e Jones de Andrade, pela colaboração e convivência ao longo de minha vida estudantil.

Ao Prof. Dr. Paulo Mello **Garcias**, um exemplo de servidor público e de docente: sempre tratou a todos com muita educação e respeito, procurando ouvir cada aluno e ajudar da melhor forma possível, seja na função de professor, de orientador de monografia ou na função de coordenador do curso de Ciências Econômicas.

Aos servidores e estagiários da Biblioteca do Setor de Ciências Sociais Aplicadas. Particularmente, à Moema Bassfeld, pelo auxílio nas pesquisas e pela amizade que fizemos desde meu ingresso na universidade.

À Dr.^a Emmanuelle R. B. Pacher, pelo apoio prestado no momento mais difícil de minha vida, em que tudo parecia perdido.

RESUMO

O presente estudo analisou as conseqüências da integração comercial do MERCOSUL em termos de criação e desvio de comércio. Especificamente, foi considerado o volume comercial entre Brasil e Argentina, no setor automobilístico, entre 1990 e 2007. Primeiramente, foi calculado o índice de vantagens comparativas com base no método proposto por Balassa. Na seqüência, tendo como referência esse índice e a diferença entre as exportações presumidas e as exportações efetivas, foram determinados os valores da criação ou desvio de comércio para cada um dos anos em análise. Em termos de resultados, verificou-se que o MERCOSUL ampliou de forma significativa o volume de comércio da indústria automobilística entre Brasil e Argentina. Tal fato sugere a ampliação das atividades da cadeia produtiva do setor analisado em ambos os países. Por outro lado, observou-se que tanto na indústria automobilística brasileira como na argentina predominou a característica de “desvio de comércio”, ou seja, na maior parte do período estudado, a indústria automobilística de ambos os países foi menos competitiva do que as indústrias do mesmo setor do resto do mundo.

Palavras-chave: Integração econômica. União aduaneira. MERCOSUL. Criação de comércio. Desvio de Comércio.

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - VALOR ANUAL DAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS PROVENIENTES DO MERCOSUL E DA ARGENTINA 1985-2008.....	20
TABELA 2 - VALOR ANUAL DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA O MERCOSUL E A ARGENTINA 1985-2008.....	21
TABELA 3 - VANTAGEM COMPARATIVA BRASIL E ARGENTINA 1990-2007.....	25
TABELA 4 - CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASIL- ARGENTINA 1990-2007.....	26
TABELA 5 - CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO ARGENTINA- BRASIL: 1990-2007.....	28

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	8
2. MERCOSUL E OS EFEITOS DE CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO.....	9
3. OBJETIVOS.....	10
4. REFERENCIAL TEÓRICO.....	11
4.1. FORMAS DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA.....	11
4.2. IMPLICAÇÕES DA INTEGRAÇÃO ECONÔMICA.....	12
4.3. CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO.....	13
4.3.1. Conceito.....	13
4.3.2. Metodologias de Cálculo.....	14
5. METODOLOGIA.....	17
6. O MERCOSUL E O SETOR AUTOMOBILÍSTICO.....	19
6. 1. MERCOSUL: ANTECEDENTES.....	19
6.2. INSTALAÇÃO DO MERCOSUL.....	20
6.3. A IMPORTÂNCIA DO COMÉRCIO ARGENTINA-BRASIL PARA O MERCOSUL.....	21
6.4. CARACTERÍSTICAS ESTRUTURAIS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA.....	23
6.5. POLÍTICAS DO MERCOSUL PARA O SETOR AUTOMOBILÍSTICO.....	24
7. VANTAGEM COMPARATIVA REVELADA E CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO ENTRE BRASIL e ARGENTINA.....	26
8. CONCLUSÃO.....	31
ANEXOS.....	33
REFERÊNCIAS.....	50

1. INTRODUÇÃO

A integração econômica está relacionada ao processo de eliminação de barreiras econômicas entre dois ou mais países, objetivando-se a ampliação do comércio entre essas nações. O interesse por se estabelecerem acordos neste nível surgiu na Europa a partir do término da Segunda Guerra Mundial, em meados das décadas de 1940-50.

Em 1991, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai assinaram o Tratado de Assunção com a finalidade de criar o Mercado Comum do Sul – MERCOSUL. Assim, segundo Machado (2000), pretendia-se facilitar e implementar as relações comerciais entre os países-membros, através da padronização da legislação de cada país.

A partir de então, houve um aumento considerável de comércio entre estes países. Segundo Krugman e Obstfeld (2001), em quatro anos o valor de comércio entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai triplicou.

O presente trabalho visa analisar como este aumento de comércio impactou no volume comercial dos países-membros, especificamente, Brasil e Argentina considerando-se o setor automobilístico. Será analisado o volume de importação e exportação do setor automotivo tentando compreender se os acordos tarifários proporcionaram efeitos de criação ou desvio de comércio.

De acordo com Salvatore (2000, p. 175), entende-se por criação de comércio o fenômeno em que “parte da produção interna de uma nação-membro da união aduaneira é substituída por importações de custo inferior de outra nação-membro”. Desvio de comércio, por sua vez, ocorre “quando importações de custo inferior de nações não-integrantes da união aduaneira são substituídas por importações de custo superior de uma nação-membro da união”.

A escolha dos países Brasil e Argentina deve-se ao fato de que o comércio entre esses países representou em média, entre 1990 e 1997, 65% do volume de comércio do MERCOSUL, de acordo com Machado (2000).

2. MERCOSUL E OS EFEITOS DE CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO

Krugman e Obstfeld (2001) argumentam que, embora o MERCOSUL tenha aumentado o volume de comércio na região, houve um comprometimento do bem-estar social devido ao fato de que os consumidores dos países-membros foram induzidos a comprar dos países vizinhos bens manufaturados produzidos com alto custo, em vez de produtos mais baratos, porém com altas tarifas, provenientes de outros países. Exemplificam isso a partir da indústria automobilística brasileira no final da década de 1980 até a metade da década de 1990. Segundo eles, ela era altamente protegida e ineficiente. Mas, graças ao acordo surgido, foi possível vender em grande quantidade para a Argentina, desbancando as importações de todos os outros países. Em outras palavras, segundo estes autores, o MERCOSUL proporcionou um efeito de desvio de comércio.

Machado (2000) estudou no período de 1985 a 1997 os setores produtivos alimentos e animais vivos, matérias-primas, combustíveis minerais, gorduras e ceras, produtos químicos, produtos manufaturados, equipamentos de transporte e outros produtos manufaturados; e o comércio bilateral Argentina – Brasil antes e após o surgimento do MERCOSUL. Concluiu também que o efeito desvio de comércio superou o efeito criação de comércio. Assim, “o processo de integração no MERCOSUL gerou perda de bem-estar para os dois principais parceiros comerciais.” Dos setores analisados, o setor de material de transporte representou mais da metade dos impactos de desvio de comércio. Já os setores de alimentos/animais vivos e gorduras/ceras representaram os maiores efeitos de criação de comércio.

Diante dos fatos acima, a questão que se pretende responder com essa pesquisa é a seguinte: Considerando o volume de exportações e importações do setor automotivo do período 1990-2007, houve efeito de criação ou de desvio de comércio nas relações Brasil - Argentina?

3. OBJETIVOS

Geral:

Analisar as implicações do MERCOSUL, em termos de criação e desvio de comércio, nas relações comerciais entre Brasil e Argentina para o setor automobilístico, entre 1990 e 2007.

Específicos:

Verificar a evolução do volume comercial entre os dois países no setor automobilístico, antes e após a implantação do MERCOSUL nesse período.

Identificar se houve criação ou desvio de comércio entre os dois países no setor e período analisados.

4. REFERENCIAL TEÓRICO

4.1. FORMAS DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA

De acordo com Machado (2000, p. 10), conforme o nível de acordo estabelecido entre os países participantes da integração, este processo pode ser classificado conforme as seguintes etapas:

a) zona preferencial de comércio, ou acordos de cooperação comercial: “caracteriza-se pela eliminação parcial das barreiras alfandegárias em geral, sob a forma de concessões mútuas (ou não) de redução de alíquotas, com ou sem fixação de cotas de importação” (Machado, 2000, p. 21). Neste nível, há independência político-tarifária em relação ao resto do mundo;

b) zona de livre comércio: há a eliminação “das tarifas aduaneiras e outras restrições ao comércio entre os países participantes do acordo” (Machado, 2000, p. 21). Todavia, cada país preserva a autonomia na gestão da política comercial em relação a terceiros países, mantendo tarifas aduaneiras diferenciadas;

c) união aduaneira: quando os países participantes estabelecem a ausência de barreiras ao comércio, combinando a criação de uma tarifa externa comum (TEC). Pressupõe, também, “a harmonização dos instrumentos de política comercial e um elevado grau de convergência sobre os efeitos de outras políticas nacionais que possam afetar o fluxo comercial entre os países participantes” (MACHADO, 2000, p. 21);

d) mercado comum: há a supressão de barreiras ao intercâmbio de mercadorias e fatores de produção. De acordo com o autor:

pressupõe a harmonização dos instrumentos de política comercial, fiscal, financeira, trabalhista e de previdência social. Ou, pelo menos, a convergência de resultados em termos de gestão das políticas que possam afetar direta e indiretamente o fluxo intra-regional de fatores de produção. (MACHADO, 2000, p. 22);

e) união econômica: caracteriza-se pelo estabelecimento de uma autoridade supranacional que harmoniza ou mesmo unifica as políticas monetárias e fiscais dos estados que a integram;

f) integração econômica total – “caracteriza-se pela criação de uma moeda única e um banco central regional independente, configurando a formação de uma união monetária” (MACHADO, 2000, p. 22);

g) união política – nas palavras de MACHADO (2000, p. 22):

instituição de uma federação de Estados com autoridade política unificada ou formação de uma confederação de Estados na qual apenas as áreas acordadas passam a ser objeto de controle de instituições supranacionais.

De acordo com Machado (2000), quanto mais complexo for o processo de integração pretendido, maior será o esforço para acomodar os diferentes interesses em torno das políticas comuns a serem implementadas. E maior será o processo em que “diversos estados nacionais serão responsáveis pela gestão conjunta e concertada” dos vários instrumentos e políticas comuns.

4.2. IMPLICAÇÕES DA INTEGRAÇÃO ECONÔMICA

Segundo Salvatore (2000), a integração econômica gera dois tipos de efeitos, os estáticos e os dinâmicos. Os efeitos estáticos estão relacionados à redução de gastos com o funcionamento de alfândegas e o aumento do poder de barganha dos países membros do acordo de integração diante de negociações comerciais internacionais com os demais países (SALVATORE, 2000). Os efeitos dinâmicos decorrem “do aumento da concorrência, economias de escala surgidas pela expansão do mercado, estímulo aos investimentos e melhor utilização dos recursos econômicos” (SALVATORE, 2000, p. 179).

Quando a integração econômica é estabelecida e as barreiras comerciais são eliminadas entre as nações participantes, os produtores de cada nação-membro têm três opções: aumentar a eficiência do processo produtivo, unir-se a outros produtores ou mudar de ramo de atividade. Assim, haverá o estímulo ao desenvolvimento de novas tecnologias e redução dos custos de produção, o que favorece os consumidores da região. Porém, leis antitrustes devem ser elaboradas para que práticas oligopolistas em nível regional não venham a anular os efeitos benéficos da integração econômica (SALVATORE, 2000).

A economia de escala se deve ao fato de que, com a ampliação do mercado, poderá ocorrer elevação da capacidade de operação empresarial, maior divisão do trabalho e especialização. Assim, poderá ocorrer o aumento da produtividade na região (SALVATORE, 2000).

O estímulo ao investimento na região onde ocorre integração econômica acontece pela iniciativa empresarial a partir da expansão de mercado e do crescimento da concorrência. Outro aspecto é o surgimento das “fábricas tarifárias”, ou seja, são empresas que, antes da integração, não tinham nenhuma unidade de produção na região; porém, após o acordo, diante da incidência de barreiras comerciais discriminatórias sobre produtos de origem externa aos países-membros, essas empresas mudam de estratégia e passam a estabelecer unidades produtivas na região (SALVATORE, 2000).

Outra vantagem é a de que há maior eficiência na utilização dos recursos econômicos da região integrada, a partir da livre mobilidade de capital e mão-de-obra.

4.3. CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO

A seguir, é apresentado o conceito de criação e desvio de comércio, bem como as diferentes metodologias de estimação destes fenômenos econômicos

4.3.1. Conceito

A realização de acordos de integração comercial entre países provoca efeitos econômicos tanto para aqueles que fazem parte do acordo como para o resto do mundo. Balassa (1961) descreve os efeitos da integração assumindo as seguintes hipóteses:

A) concorrência perfeita;

B) custos constantes;

C) custos de transportes nulos;

D) dois países A e B que formam uma união aduaneira e um terceiro país, C, que não faz parte da integração.

A criação de comércio ocorre quando, “depois do estabelecimento da união o produtor ineficiente, por exemplo, o país A, deixará de produzir este bem e toda a

sua procura será satisfeita através do que importa do país B” (Balassa, 1961, p. 45). Em outras palavras, a criação de comércio “representa uma aproximação ao regime de livre comércio, uma vez que implica um desvio das fontes de produção de custos mais altos para as de mais baixos custos” (Balassa, 1961, p. 46). De maneira oposta, “o desvio de comércio acarreta a mudança das compras dos produtores com custos mais baixos para os produtores com custos superiores” (BALASSA, 1961, p. 47).

Combinando-se as variações no volume de comércio e as diferenças de custos, pode-se avaliar se a união aduaneira teve efeito benéfico na eficiência do comércio internacional.

Salvatore (2000, p. 175) argumenta que a criação de comércio ocorre

quando parte da produção interna de uma nação-membro da união aduaneira é substituída por importações de custo inferior de outra nação-membro. Supondo que todos os recursos econômicos tenham sido plenamente utilizados antes e depois da união aduaneira, isto elevará o bem-estar das nações integrantes porque acarreta a maior especialização na produção com base nas vantagens comparativas. A união aduaneira criadora de comércio aumenta, também, o bem-estar das nações não integrantes, porque parte do aumento de sua receita real (devido à sua maior especialização na produção) se transforma em importações crescentes do resto do mundo.

Em relação ao desvio de comércio, o mesmo autor argumenta que:

ocorre quando importações de custo inferior de nações não-integrantes da união aduaneira são substituídas por importações de custo superior de uma nação-membro da união. Isto se dá devido ao tratamento comercial preferencial concedido às nações-membro. O desvio de comércio, por si só, reduz o bem-estar porque desloca a produção dos produtores mais eficientes não-integrantes da união para os produtores menos eficientes que dela participam. Assim, o desvio de comércio deteriora a alocação internacional de recursos e afasta a produção das vantagens comparativas. (SALVATORE, 2000, p.176).

4.3.2. Metodologias de Cálculo

Truman e Resnik¹ (apud ROBSON, 1985), com a finalidade de mensurar criação e desvio de comércio, analisaram as percentagens da despesa no consumo

¹ TRUMAN, E.M.; RESNIK, S. A. An Empirical Examination of Bilateral Trade in Western Europe. *Journal of International Economics*, Amsterdam, v. 3, n. 4, p. 305-335, nov. 1973.

aparente. Esta despesa C é definida pelo produto interno bruto (V), menos as exportações (B) mais as importações vindas de países parceiros (M_p) e as importações vindas de países não-membros da união aduaneira (M_w); ou seja:

$$C = V - B + M_p + M_w$$

As percentagens básicas são:

- a) (interna) = $(V - B) / C$;
- b) (parceiro) = $(M_p) / C$;
- c) (não-membro) = $(M_w) / C$.

Em qualquer ano, a soma das três percentagens tem de ser igual à unidade. A soma das variações das percentagens entre dois anos quaisquer tem de ser igual a zero. Assim, se a variação da percentagem do parceiro (equação B) for maior que zero, há uma criação bruta de comércio; se a percentagem interna (equação A) for menor que zero, haverá uma criação líquida de comércio; se a percentagem do país não-membro (equação C) for menor que zero, haverá desvio de comércio.

Um dos problemas desta abordagem adotada por Truman e Resnik é que não se considera nestas percentagens nenhuma tendência de variação associada aos efeitos de rendimento da integração ou ao crescimento geral das economias.

Balassa² (apud ROBSON, 1985) propôs o método de elasticidade-rendimento *ex post* importações. Esta elasticidade é definida como “a relação entre a taxa média de variação anual das importações e o produto nacional bruto a preços constantes” (Robson, 1985, p. 298). Este método considera implicitamente a existência de tendências de variação nas percentagens ao longo do tempo, em vez de tendências verificadas nas quotas de comércio no princípio e no fim do período.

Considerando-se:

- A) r_1 e r_2 – taxa média de variação anual das importações antes e depois da integração, respectivamente;
- B) R_1 e R_2 – taxa média de variação anual do produto nacional bruto antes e depois da integração, respectivamente.

² BALASSA, B. **Teoria da Integração Económica**. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1961.

De acordo com Robson (1985), se no comércio total (r_1/R_1) for menor do que (r_2/R_2), haverá criação de comércio. Se no comércio no interior da área (r_1/R_1) for menor do que (r_2/R_2), haverá criação de comércio. Se no comércio com países não-membros (r_1/R_1) for maior do que (r_2/R_2), haverá desvio de comércio.

Balassa considera essas elasticidades “para o conjunto de todas as mercadorias e para os principais grupos de mercadorias, utilizando em cada caso o produto nacional bruto como a variável de rendimento.” (Robson, 1985, p. 299).

Machado (2000) utilizou o índice de vantagem comparativa revelada (IVCR) proposto por Balassa (1965 e 1977) para apontar a criação e ou desvio de comércio nas relações entre Brasil e Argentina entre 1991 e 1995. Este índice é calculado da seguinte forma:

$$IVCR_{i,a} = \frac{(X_{i,a}) / X_a}{M_i / M}$$

Em que:

$X_{i,a}$: exportações do produto “i” pelo país “a”;

X_a : exportações totais do país “a”;

M_i : importações mundiais do produto “i”;

M : importações mundiais

Se o $IVCR_{i,a} > 1$: o país “a” apresenta vantagens comparativas reveladas nas exportações do produto “i”;

Se o $IVCR_{i,a} < 1$: o país “a” não apresenta vantagens comparativas reveladas nas exportações do produto “i”.

Haverá desvio de comércio quando o índice de vantagem comparativa do setor “i” do país “a” for menor do que 1.

Segundo Machado (2000) haverá criação de comércio quando o índice de vantagem comparativa revelada do setor “i” do país “a” for maior do que o índice de vantagem comparativa revelada do setor “i” do país “b”, considerando que este setor do país “b” não apresenta vantagem comparativa revelada no comércio internacional.

5. METODOLOGIA

As vantagens comparativas foram obtidas a partir da fórmula do índice de vantagem comparativa revelada (IVCR) proposto por Balassa, conforme exposto anteriormente no referencial teórico.

A partir dos valores encontrados, verificou-se se houve vantagem comparativa em cada ano analisado (índices com valores maiores que 1) ou desvantagem comparativa, quando o índice é menor que 1. Se, num mesmo ano, nenhum dos dois países obteve vantagem comparativa, destacou-se o país que teve um valor mais próximo de 1. Neste caso haveria uma desvantagem comparativa menor para o país que obtivesse índice mais próximo de 1. Será considerada a ocorrência de criação de comércio quando o índice de vantagem comparativa for maior do que 1 e desvio de comércio quando esse índice for menor do que 1.

A magnitude da criação ou desvio de comércio é encontrada pela diferença entre o total de exportações do setor automobilístico e o valor das exportações presumidas calculada para o ano estudado

O valor das exportações presumidas do setor automobilístico é obtido pela multiplicação do valor das exportações do ano analisado e o quociente do total de importações do país no ano considerado e o total de importações do mesmo país no ano-base de 1990.

Para determinar o valor da criação/desvio de comércio, as fontes de dados foram o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e a Organização Mundial do Comércio. Em termos de procedimento de cálculo, utilizaram-se os dados anuais de exportação de automóveis do Brasil para a Argentina e vice-versa, e o total anual de importações de cada país no período 1990-2007.

Diante de mudanças e ajustes ocorridos na composição do capítulo 87 da Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), que aborda os veículos automotores e seus componentes, optou-se por considerar o total do capítulo ao se estruturar as equações desenvolvidas neste trabalho.

Os dados referentes à importação total da Argentina foram obtidos a partir da Organização Mundial do Comércio. Utilizou-se o total de exportação do resto do

mundo para a Argentina para encontrar os valores anuais. Este procedimento foi adotado devido à indisponibilidade dos dados de importação da Argentina para o resto do mundo.

O valor anual de importação mundial total e do setor automobilístico estão no padrão CIF (*cost, insurance and freight*), ou seja, estão incluídos os valores de fretes e seguros. Para todos os demais itens utilizados, o padrão utilizado foi o FOB (*free on board*), ou seja, considera-se o custo da mercadoria isento de fretes e seguros (GREMAUD et al., 2003). Devido a essa diferença entre CIF E FOB haverá uma pequena defasagem nos resultados encontrados do Índice de Vantagem Comparativa Revelada (IVCR).

6. O MERCOSUL E O SETOR AUTOMOBILÍSTICO

6. 1. MERCOSUL: ANTECEDENTES

Em 1960, os países da América do Sul – com exceção das Guianas - e o México criaram a Associação Latino-Americana de Livre Comercio (ALALC). O contexto da criação desta entidade, de acordo com Machado (2000, p. 59-60), era a estratégia de desenvolvimento nacional baseada no modelo de “industrialização por substituição de importações” (ISI). Este modelo se refere ao problema de que os países de economias periféricas e subdesenvolvidas eram especializados na produção e exportação de bens primários, de baixo valor agregado, enquanto os países desenvolvidos se especializavam na produção e exportação de produtos industrializados, de valor agregado maior. Para obter níveis de emprego e renda maiores, os países subdesenvolvidos deveriam criar um sistema de produção nacional baseado na proteção aos mercados locais vinculados a instrumentos de política industrial que operariam como mecanismos de indução à substituição de importações.

Outra causa da prática do modelo de industrialização por substituição de importações foi o enfrentamento das crises cambiais ocorridas a partir da década de 1930, “quando se esgota a etapa de crescimento econômico baseada no modelo agro-exportador” (MACHADO, 2000, p. 60). O aumento dos níveis de produção ocorrido para enfrentar situações emergenciais no balanço de pagamentos acabou por “aprofundar” o processo de industrialização.

Teoricamente, os objetivos do modelo de substituição de importações não eram contraditórios à integração via ALALC, pois “a criação de mercados integrados permitiria às indústrias operar com escalas de produção mais elevadas, atendendo a mercados regionais mais amplos, e, portanto, com custos de produção mais baixos” (MACHADO, 2000, p. 60). Na prática, os governos “relutavam em apresentar listas de bens que viabilizassem o aprofundamento do processo de liberalização do comércio intra-regional” (MACHADO, 2000, p. 61). Esta situação, aliada à instabilidade política da região, fracassaram a criação da área de livre comércio a partir da ALALC (MACHADO, 2000).

Em 1980 foi criada a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI). O regimento desta entidade permitiu aos Estados-membros “ampla liberdade na formulação das políticas comerciais e maior flexibilidade para a celebração de acordos bilaterais ou entre grupos de países” (MACHADO, 2000, p. 61). Mesmo com esta maior flexibilidade, este acordo enfrentou dificuldades de operacionalização principalmente em função de problemas econômicos conjunturais surgidos no final da década de 1970. O segundo choque do petróleo em 1979, a recessão das economias desenvolvidas, a elevação das taxas de juros internacionais, o crescente endividamento externo dos países da América Latina provocaram o aumento do protecionismo na região (MACHADO, 2000).

A partir da década de 1980, o processo de redemocratização e a introdução de reformas econômicas de caráter liberalizantes produziram um ambiente propício à implementação de projetos de integração entre Brasil e Argentina. Em 1985, os presidentes dos dois países lançaram a Declaração de Iguazu, comprometendo-se a acelerar o processo de integração bilateral (MACHADO, 2000).

Cinco anos depois é assinada a Ata de Buenos Aires. Este documento estabeleceu um programa de rebaixamento de tarifas de forma generalizada, linear e automática e eliminou qualquer tipo de barreiras não tarifárias. Foi criado o Grupo Mercado Comum, o qual reuniu os ministros da Economia dos dois países, e o Estatuto das Empresas Binacionais Argentino-Brasileiras (MACHADO, 2000).

O entendimento das autoridades na época era de que a modernização econômica e a inserção competitiva na economia mundial seriam facilitadas se os países estivessem comprometidos com os objetivos da integração. Assim, as mudanças no modelo de desenvolvimento a partir da abertura externa, da liberalização comercial e da transformação do Estado, operadas de maneira independente em cada um dos países, “funcionaram como catalisadores do processo de integração bilateral cujos desdobramentos iriam conduzir, em 1991, à instituição do MERCOSUL” (MACHADO, 2000, p. 67).

6.2. INSTALAÇÃO DO MERCOSUL

O Tratado de Assunção firmado em 26/03/1991 celebrou o acordo nos quais se criou o Mercado Comum do Sul entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. O

objetivo era implementar um programa de liberalização comercial que consistia em reduções tarifárias progressivas, lineares e automáticas, “acompanhadas da eliminação de restrições não tarifárias ou de medidas equivalentes” (MACHADO, 2000, p. 69). Além disso, houve negociações para a implantação de uma tarifa externa comum (TEC). O objetivo era a formação de um acordo de união aduaneira entre os quatro países (MACHADO, 2000). A entrada em vigor do MERCOSUL ocorreu em 1º de janeiro de 1995. Segundo Machado (2000, p. 76), o que houve de fato foi a criação de uma “área que combina características de uma zona de livre comércio incompleta com uma TEC definida apenas para uma fração do universo tarifário”.

6.3. A IMPORTÂNCIA DO COMÉRCIO BRASIL-ARGENTINA PARA O MERCOSUL

Nesta seção é apresentada a participação das importações brasileiras de produtos argentinos e em comparação ao total de importações de produtos provenientes do MERCOSUL, tanto em termos de valores como em percentual, entre 1985 a 2008. Estas informações estão presentes na tabela 1. Na tabela 2, há a comparação do valor brasileiro exportado para a Argentina em comparação com o exportado para o MERCOSUL em termos totais e em percentual.

TABELA 1 – VALOR ANUAL DAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS PROVENIENTES DO MERCOSUL E DA ARGENTINA 1985-2008 (continua)

Em US\$ milhões FOB

ANO	IMPORTAÇÕES DO MERCOSUL	IMPORTAÇÕES DA ARGENTINA	IMP. ARG/IMP.MERCOSUL(%)
1985	683,4	471,0	69
1986	1.185,9	742,9	63
1987	882,8	574,3	65
1988	1.135,8	706,6	62
1989	2.191,5	1.238,7	57
1990	2.311,8	1.399,7	61
1991	2.242,8	1.609,4	72
1992	2.228,6	1.731,6	78
1993	3.378,3	2.717,3	80
1994	4.583,3	3.662,0	80
1995	6.843,9	5.591,4	82
1996	8.301,6	6.805,5	82
1997	9.517,0	8.032,2	84
1998	9.427,7	8.034,2	85
1999	6.719,2	5.812,2	87
2000	7.796,2	6.843,2	88
2001	7.009,7	6.206,5	89
2002	5.611,7	4.743,8	85
2003	5.685,2	4.672,6	82

TABELA 1 – VALOR ANUAL DAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS PROVENIENTES DO MERCOSUL E DA ARGENTINA 1985-2008 (conclusão)

Em US\$ milhões FOB

ANO	IMPORTAÇÕES DO MERCOSUL	IMPORTAÇÕES DA ARGENTINA	IMP. ARG/IMP.MERCOSUL(%)
2004	6.390,5	5.569,8	87
2005	7.053,7	6.241,1	88
2006	8.967,8	8.053,7	90
2007	11.630,2	10.410,0	90
2008	14.933,6	13.257,9	89

FONTE: FUNCEX (2009)

De acordo com os dados da tabela 1, pode-se perceber que o percentual de importações do Brasil provenientes da Argentina, em relação aos dados do MERCOSUL, representou no final da década de 1980 mais da metade das importações dos países formadores do bloco. E, a partir de 1995, este percentual fica acima de 80% das importações, chegando ao pico de 90% nos anos 2006-2007.

Em relação à Tabela 2, sobre o valor das exportações brasileiras em termos de MERCOSUL e da Argentina, pode-se verificar que a partir de meados de 1996 os valores do comércio Brasil-Argentina ficaram acima de 70% do total de exportações do Brasil aos países do acordo.

TABELA 2 – VALOR ANUAL DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRA PARA O MERCOSUL E A ARGENTINA 1985-2008 (continua)

Em US\$ milhões FOB

ANO	IMP. DO MERCOSUL	IMP. DA ARGENTINA	IMP. ARG/IMP.MERCOSUL(%)
1985	683,4	471,0	69
1986	1.185,9	742,9	63
1987	882,8	574,3	65
1988	1.135,8	706,6	62
1989	2.191,5	1.238,7	57
1990	2.311,8	1.399,7	61
1991	2.242,8	1.609,4	72
1992	2.228,6	1.731,6	78
1993	3.378,3	2.717,3	80
1994	4.583,3	3.662,0	80
1995	6.843,9	5.591,4	82
1996	8.301,6	6.805,5	82
1997	9.517,0	8.032,2	84
1998	9.427,7	8.034,2	85
1999	6.719,2	5.812,2	87
2000	7.796,2	6.843,2	88
2001	7.009,7	6.206,5	89
2002	5.611,7	4.743,8	85
2003	5.685,2	4.672,6	82
2004	6.390,5	5.569,8	87
2005	7.053,7	6.241,1	88

TABELA 2 – VALOR ANUAL DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRA PARA O MERCOSUL E A ARGENTINA 1985-2008 (conclusão)

Em US\$ milhões FOB

ANO	IMP. DO MERCOSUL	IMP. DA ARGENTINA	IMP. ARG/ IMP.MERCOSUL(%)
2006	8.967,8	8.053,7	90
2007	11.630,2	10.410,0	90
2008	14.933,6	13.257,9	89

FONTE: FUNCEX (2009)

6.4. CARACTERÍSTICAS ESTRUTURAIS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

O setor automobilístico, de acordo com Pyndyck e Rubinfeld (1994), está inserido na estrutura de mercado conhecida como oligopólio. Nele, poucas empresas são responsáveis pela “maior parte ou pela totalidade da produção” (PYNDYCK; RUBINFELD, 1994, p. 560). As empresas que fazem parte dessa estrutura, predominantemente multinacionais e de porte global, auferem lucros substanciais a longo prazo devido às barreiras à entrada de novas empresas.

De acordo com os referidos autores, o setor automotivo envolve constantes inovações tecnológicas, e o acesso a novas tecnologias pode ter custos elevados, o que caracteriza um exemplo de barreira à entrada à produção de automóveis. Além disso, outras barreiras à entrada nesse setor são: os altos custos para tornar a nova marca conhecida e obter reputação no mercado; a falta de lucratividade no curto e médio prazo em termos de economia de escala de produção e até mesmo a ampliação da produção das empresas estabelecidas, e a conseqüente redução nos preços do mercado concorrente podem ser outros exemplos de barreiras à entrada na indústria automobilística.

Ainda segundo Pyncyck e Rubinfeld (1994), a gestão da indústria automotiva torna-se muito complexa pelo fato de que os gestores precisam considerar a forma pela qual as ações tomadas afetarão as concorrentes e de que forma elas reagirão à política de preços, propaganda, produção e investimentos que a empresa apresentar.

Outro aspecto a ser considerado é o de que os automóveis são bens de consumo duráveis. De acordo com Sandroni (2006, p. 79), são bens que são utilizados por um período de tempo “relativamente longo”. Segundo este autor, os

automóveis diferem dos demais por não serem consumidos uma única vez e pela sua comercialização ser influenciada por “oscilações muito maiores, devido a modismos, à situação econômica geral” por exemplo.

Em termos de Brasil, de acordo com Fiuza (2002, p. 1), em 1998 a indústria automotiva representou 9,99% do produto interno bruto referente ao setor industrial. Em termos de arrecadação de impostos, entre 2003 e 2008 a participação da indústria automobilística atingiu em 2008 o patamar de 15% na composição da arrecadação do Imposto sobre Produtos Industrializados (IRI), de acordo com dados da Receita Federal. Tal percentual representa o maior entre todos os seguimentos da indústria brasileira.

Analisando-se o MERCOSUL, de acordo com a ANFAVEA (2009, p. 175), entre 2006 e 2007 somente Brasil e Argentina produziram e exportaram automóveis. Assim, justifica-se analisar o comportamento da indústria automotiva desses dois países no âmbito deste mercado comum.

6.5. POLÍTICAS DO MERCOSUL PARA O SETOR AUTOMOBILÍSTICO

De acordo com Comin (1998), o efeito da implantação do MERCOSUL no setor automobilístico ocorreu com a assinatura do Protocolo 21 entre Brasil e Argentina, o qual posteriormente recebeu a denominação de Anexo VIII do Acordo de Complementação Econômica nº. 14.

Os objetivos desse acordo, conforme Comin (1998) eram a ampliação da escala de produção, com elevação da oferta dos produtos nos dois países a preços menores e o fortalecimento da indústria de autopeças, a partir do incentivo à modernização da produção.

Comin (1998, p. 35)) cita os principais destaques do acordo:

- eliminação completa das tarifas de importação entre os dois países;
- eliminação de barreiras não-tarifárias, exceto aquelas mantidas de comum acordo;
- necessidade de consultas ao parceiro em caso de alteração de regras econômicas (câmbio, tarifas de importação etc) que afetassem as trocas comerciais do setor;

- constituição de um grupo de trabalho intergovernamental de caráter permanente que seria encarregado de acompanhar a execução do acordo; estabelecer metas anuais de intercâmbio; harmonizar os critérios de mediação do índice de nacionalização de veículos; propor aperfeiçoamentos ao acordo para os governos dos dois países;
- o acordo inclui as partes e peças de reposição aos veículos trocados, em volume não superior a 15% do valor anual das exportações de veículos montados.

Brasil e Uruguai assinaram o Pacto de Expansão Econômica (PEC), o qual possibilitou a anulação de impostos sobre a importação de veículos uruguaios que “atendessem a limites mínimos de nacionalização” (COMIN, 1998). Em relação ao Paraguai, nenhum acordo em nível de setor automobilístico foi assinado, pois aquele país não possui atividade industrial ligada ao setor.

7. VANTAGEM COMPARATIVA REVELADA E CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO ENTRE BRASIL E ARGENTINA

A Tabela 3 apresenta a evolução dos índices de vantagem comparativa revelada entre Brasil e Argentina.

TABELA 3 – VANTAGEM COMPARATIVA BRASIL E ARGENTINA 1990-2007

ANO	RESULTADO BRASIL	RESULTADO ARGENTINA
1990	0,561564	0,177668
1991	0,571039	0,245427
1992	0,838190	0,346939
1993	0,561564	0,674604
1994	0,770665	0,689790
1995	0,675750	0,751741
1996	0,561564	0,817204
1997	0,971342	1,232487
1998	1,015380	1,257600
1999	0,561564	0,809219
2000	0,924152	0,917900
2001	0,859047	0,878017
2002	0,561564	0,696497
2003	0,890046	0,552213
2004	0,965696	0,702934
2005	0,561564	0,895608
2006	1,108147	1,110450
2007	0,981623	1,159936

Fontes: MDIC(2009) e OMC(2009). Dados desenvolvidos pelo autor

Os dados acima foram encontrados a partir do desenvolvimento do índice de vantagens comparativas reveladas utilizado por Machado (2000). Eles referem-se às relações comerciais entre Brasil e à Argentina nos anos de 1990 a 2007.

Optou-se por incluir os dados a partir de 1990 porque este foi o ano que antecedeu a criação do MERCOSUL. Além disso, a disponibilidade de dados para calcular o índice de vantagens comparativas reveladas foi possível apenas a partir deste ano.

A partir dos resultados obtidos, verificou-se que na maior parte do período não houve vantagem comparativa para ambos os países. Isso aconteceu porque, como pode ser visto na tabela 1, o valor encontrado para IVCR é menor do que 1, tanto para o comércio Brasil/Argentina como, no sentido inverso, Argentina/Brasil, no setor de automóveis. Assim, somente em 1998 e em 2006 o Brasil teve vantagem

comparativa na produção de automóveis e componentes automotivos (IVCR maior do que 1). A Argentina teve vantagem comparativa em 1997, 1998, 2006 e 2007³.

Considerando-se tanto a menor desvantagem comparativa e a vantagem comparativa, a Argentina obteve, em termos relativos, melhores índices em 11 anos. O Brasil conseguiu melhores índices, em termos relativos, em 7 anos.

Em termos práticos, na maioria dos anos estudados, ambos os países não são os mais eficientes em termos de produção de automóveis e componentes automotivos. Mesmo com o surgimento do MERCOSUL, tal realidade permaneceu.

A melhor iniciativa para Brasil e Argentina seria comprar esses componentes de outra nação com efetiva vantagem comparativa no decorrer desses anos.

Entretanto, ao considerar apenas as situações dos dois países, observa-se que a produção de automóveis e componentes automotivos deveria acontecer na Argentina, pela menor desvantagem comparativa obtida. O Brasil, então, se especializaria na produção de outros bens nos quais ele tivesse vantagem comparativa ou menor desvantagem em relação à Argentina.

A tabela 4 apresenta o comércio de automóveis e componentes automobilísticos entre Brasil e Argentina, em termos de criação e desvio de comércio.

TABELA 4 – CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASIL-ARGENTINA 1990-2007 em US\$ mil (continua)

ANO	EXP BR-AR	EXP ANO CORRENTE/ EXP1990	IMP ARGENTINA	IMP ANO CORRENTE/ IMP1990	EXP PRESUMIDA	CRIAÇÃO/ DESVIO
1990	64.244,86	-	4.076.000,00	-	-	-
1991	259.446,85	4,04	8.275.000,00	2,03	130.428,41	129.018,44
1992	881.378,18	13,72	1.487.200,00	3,65	234.408,62	646.969,56
1993	899.874,59	14,01	16.784.000,00	4,12	264.545,07	635.329,52
1994	987.879,54	15,38	21.527.000,00	5,28	339.303,01	648.576,53
1995	770.684,05	12,00	20.122.000,00	4,94	317.157,76	453.526,29
1996	1.255.959,37	19,55	23.762.000,00	5,83	374.530,50	881.428,87
1997	1.901.032,93	29,59	30.450.000,00	7,47	479.945,03	1.421.087,91
1998	2.036.759,75	31,70	31.404.000,00	7,70	494.981,73	1.541.778,03
1999	1.179.187,27	18,35	25.508.000,00	6,26	402.050,50	777.136,77
2000	1.214.290,32	18,90	25.154.000,00	6,17	396.470,84	817.819,48

³ As situações de vantagem comparativa foram destacadas em negrito. Os valores em itálico destacam qual país, anualmente, teve "menor desvantagem comparativa", no caso de valores anuais obtidos menores que um para ambos os países. E, quando ambos os países tiveram vantagem comparativa, o país que obteve o maior índice está destacado em negrito e em itálico.

TABELA 4 – CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASIL- ARGENTINA 1990-2007 em US\$ mil (conclusão)

ANO	EXP BR-AR	EXP ANO CORRENTE/ EXP1990	IMP ARGENTINA	IMP ANO CORRENTE/ IMP1990	EXP PRESUMIDA	CRIAÇÃO/ DESVIO
2001	766.165,98	11,93	20.320.000,00	4,99	320.278,59	445.887,39
2002	332.724,79	5,18	8.990.000,00	2,21	141.698,06	191.026,74
2003	991.404,17	15,43	13.834.000,00	3,39	218.047,93	773.356,24
2004	2.036.163,54	31,69	22.445.200,00	5,51	353.775,44	1.682.388,10
2005	2.836.218,15	44,15	28.688.700,00	7,04	452.183,87	2.384.034,28
2006	3.416.790,67	53,18	34.152.000,00	8,38	538.294,99	2.878.495,68
2007	4.181.120,52	65,08	44.706.800,00	10,97	704.657,02	3.476.463,49

Fontes: MDIC(2009) e OMC(2009). Dados desenvolvidos pelo autor

Fixou-se o ano de 1990 como ano-base para os cálculos de variação de exportações do setor automobilístico, do Brasil para a Argentina, e do total de importações da Argentina. Isto porque foi o ano que antecedeu a efetivação do MERCOSUL. Assim, foi possível calcular uma exportação presumida e definir o valor de criação e desvio de comércio comparando-se com o ano anterior à união aduaneira.

De acordo com a tabela 4, houve criação de comércio no setor automobilístico brasileiro apenas em 1998 e 2006. Assim, de acordo com os resultados da tabela 4, em 1998 houve criação de comércio nas relações entre Brasil e Argentina do setor automobilístico na magnitude de US\$1,5 bilhões e 2,8 bilhões em 2006. Os demais períodos da tabela demonstram a desvantagem comparativa da produção do setor automobilístico brasileiro. O maior valor ocorreu em 2007, último ano da pesquisa, com US\$3,4 bilhões.

Se considerarmos o argumento de menor desvantagem comparativa comparando-se com a Argentina, o Brasil obteve menor desvantagem comparativa de US\$129 milhões em 1991, US\$646,9 milhões em 1992, US\$648,5 milhões em 1994, US\$817,8 milhões em 2000, US\$773,3 em 2003 e 1,6 bilhões em 2004.

Outro fato que a planilha enaltece é o aumento do volume de exportações do setor automobilístico brasileiro para a Argentina após a implantação do MERCOSUL. O valor salta de 64,2 milhões em 1990, ano antecedente do acordo, para 881,3 milhões em 1992, no segundo ano de vigência do acordo. Portanto, o MERCOSUL foi de suma importância para o mercado automobilístico brasileiro.

De acordo com Comin (1998), o MERCOSUL tornou-se o principal “foco de vendas da indústria brasileira”, especificamente no setor automobilístico. Somente

Argentina em 1996 respondeu por 69% das exportações brasileiras do setor (COMIN 1998). Outro aspecto importante é que a união aduaneira conservou “parte das barreiras aos não-membros, garantindo vantagens aos fabricantes locais” (COMIN, 1998, p. 146).

Segundo Comin (1998), as relações comerciais entre Brasil e Argentina representam 95% de todas as exportações do MERCOSUL. Outro detalhe que merece destaque é que os dois países concentram quase toda a produção automobilística da região, pois o Uruguai possui algumas plantas de montagem com componentes provenientes do exterior e o Paraguai não possui atividade produtiva nesta área, como mencionado anteriormente.

O comércio de automóveis e componentes automobilísticos entre Argentina e Brasil, em termos de criação e desvio de comércio está na tabela 5.

TABELA 5 – CRIAÇÃO E DESVIO DE COMÉRCIO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO ARGENTINA-BRASIL 1990-2007 (em US\$ mil)

ANO	EXP.AR-BR	EXP. DO ANO CORRENTE/ EXP.1990	IMPORTAÇÃO BRASIL	IMPORT DO ANO CORRENTE/ IMPORT1990	EXP. PRESUMIDA	CRIAÇÃO/DESVIO
1990	47.420,34	-	20.661.362,04	-	-	-
1991	106.284,09	2,24	21.040.470,79	1,02	48.290,44	57.993,65
1992	220.681,47	4,65	20.554.091,05	0,99	47.174,14	173.507,34
1993	473.920,23	9,99	25.256.000,93	1,22	57.965,59	415.954,64
1994	667.484,00	14,08	33.078.690,13	1,60	75.919,62	591.564,38
1995	1.024.266,33	21,60	49.971.896,21	2,42	114.691,58	909.574,76
1996	1.365.511,79	28,80	53.345.767,16	2,58	122.435,02	1.243.076,77
1997	2.288.527,74	48,26	59.747.227,09	2,89	137.127,15	2.151.400,59
1998	2.631.157,08	55,49	57.763.475,97	2,80	132.574,20	2.498.582,88
1999	1.302.762,73	27,47	49.301.557,69	2,39	113.153,07	1.189.609,66
2000	1.394.877,76	29,42	55.850.663,14	2,70	128.184,06	1.266.693,70
2001	1.499.329,15	31,62	55.601.757,12	2,69	127.612,79	1.371.716,35
2002	820.889,78	17,31	47.242.654,14	2,29	108.427,64	712.462,15
2003	606.275,50	12,79	48.325.652,36	2,34	110.913,25	495.362,26
2004	799.498,79	16,86	62.835.615,63	3,04	144.215,38	655.283,41
2005	1.201.235,90	25,33	73.600.375,67	3,56	168.921,81	1.032.314,09
2006	1.947.441,66	41,07	91.350.840,81	4,42	209.661,29	1.737.780,37
2007	3.017.438,97	63,63	120.617.446,25	5,84	276.831,70	2.740.607,27

Fontes: MDIC(2009) e OMC(2009). Dados desenvolvidos pelo autor

Fixou-se, mais uma vez, o ano de 1990 como ano-base para os cálculos de variação de exportações do setor automobilístico, da Argentina para o Brasil, e do total de importações do Brasil. Isto porque foi o ano que antecedeu a efetivação do MERCOSUL. Assim, foi possível calcular uma exportação presumida e definir o valor de criação e desvio de comércio comparando-se com o ano sem a união aduaneira.

A partir da tabela de vantagens comparativas, observou-se que, para o setor automobilístico, a Argentina obteve vantagem comparativa nos anos de 1997, 1998, 2006 e 2007. Assim, este país teve condição de produzir de forma competitiva a nível global nos referidos anos. E a magnitude da criação de comércio foi de US\$2,1 bilhões em 1997, US\$2,4 bilhões em 1998, US\$1,7 bilhões em 2006 e US\$2,7 bilhões em 2007.

Em relação aos casos de menor desvantagem comparativa, e de desvio de comércio, a Argentina obteve resultados melhores que o Brasil nos anos de 1993, 1995, 1996, 1999, 2001, 2002 e 2005. Os valores de desvio de comércio estão expressos na tabela.

As exportações do setor automobilístico argentino para o Brasil também sofreram forte alteração a partir da criação do MERCOSUL. Passaram de US\$47 milhões em 1990, ano anterior à vigência do acordo, para US\$220 milhões em 1992, dois anos após o início do MERCOSUL.

Estes foram os resultados encontrados nesta pesquisa em termos de vantagens comparativas, criação e desvio de comércio entre Brasil e Argentina, no setor automobilístico, entre 1990 e 2007. De maneira geral, eles confirmaram o que anteriormente Machado (2000) e Krugman e Obstfeld (2001) constataram em relação às relações comerciais entre Brasil e Argentina: o efeito de desvio de comércio superou o de criação de comércio.

CONCLUSÃO

A partir do estudo desenvolvido, verifica-se que a implantação do MERCOSUL ampliou de forma significativa as trocas comerciais entre Brasil e Argentina no setor automobilístico. Tal ampliação sugere a ampliação das atividades econômicas na cadeia produtiva do setor e nos países estudados.

Entre 1990 - ano anterior à efetivação da união aduaneira - e 1992 - segundo ano da implantação do acordo internacional - o volume de exportação de automóveis do Brasil para a Argentina cresceu 14 vezes. Neste mesmo período, o volume de exportações do mesmo setor da Argentina para o Brasil quintuplicou.

Mesmo em períodos em que o valor das exportações de um país para o outro diminuiu, o volume não foi inferior ao do período anterior ao MERCOSUL. Os anos de 2001-02 foram os que registraram menor volume de exportações de automóveis e componentes automotivos brasileiros para a Argentina desde 1992. Este fato coincide com a crise econômica, social e política na Argentina – o produto interno bruto do país neste período reduziu 22% (FIGUEIREDO, 22/06/2008). No caso das exportações argentinas para o Brasil, os anos de 2002-03 também marcaram uma queda acentuada no volume de exportações do setor automobilístico desde 1992. Neste período, o Brasil passou por uma crise cambial, especificamente durante 2002. Segundo Janot, Garcia e Novaes (2008), a depreciação da moeda brasileira frente ao dólar foi de 53%. Assim, pode-se considerar que o volume de exportação desse período sofreu influência de fatores externos ao acordo de união aduaneira.

A partir das tabelas desenvolvidas no trabalho, observa-se que tanto na indústria automobilística brasileira como na argentina predominou o “desvio de comércio”. Assim, os resultados obtidos foram semelhantes às análises anteriormente desenvolvidas por Krugman e Obstfeld (2001) e Machado (2000). Isto significa que na maior parte do período estudado, a indústria automobilística de ambos os países foram menos competitivas que as indústrias do mesmo setor do resto do mundo. As exceções ficaram para os anos de 1997 e 2007 para a Argentina e 1998 e 2006 para ambos os países. Nesses casos, houve maior competitividade de um ou ambos os países em relação ao resto do mundo. Em outras palavras, o comércio Brasil-Argentina na indústria automobilística, com característica de desvio

e de desvantagem comparativa, representa o fato de que se importou de uma nação-membro da união aduaneira com custo superior caso o comércio tivesse ocorrido com outra nação do resto do mundo que tivesse vantagem comparativa no setor (SALVATORE, 2000).

ANEXOS

ANEXO 1 - VARIÁVEIS E VALORES ANUAIS ENCONTRADOS PARA DEFINIÇÃO DAS VANTAGENS COMPARATIVAS.....	34
ANEXO 2 - ACORDO SOBRE A POLÍTICA AUTOMOTIVA COMUM ENTRE REPÚBLICA ARGENTINA E A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL.....	35

ANEXO 1 – VARIÁVEIS E VALORES ANUAIS ENCONTRADOS PARA DEFINIÇÃO DAS VANTAGENS COMPARATIVAS

ANO	EXP BR VEIC E COMP.	EXP TOTAL BR	EXP ARG VEIC/COMP.	TOTAL EXP ARG	TOTAL IMP MUNDIAL	IMP MUNDIAL VEÍC/COMP.
	US\$ MI - FOB	US\$ MI - FOB	US\$ MI - FOB	US\$ MI - FOB	US\$ MI - CIF	US\$ MI - CIF
1990	1.611,49	31.413,76	200,48	12.353,00	3.491.600,00	318.959,00
1991	1.624,97	31.620,44	264,56	11.978,00	3.609.900,00	324.868,00
1992	2.818,12	35.792,99	398,73	12.235,00	3.847.500,00	361.408,00
1993	2.847,81	38.554,77	768,53	13.118,00	4.021.200,00	349.220,00
1994	3.038,03	43.545,15	977,84	15.659,00	4.430.000,00	401.043,00
1995	2.739,62	46.506,28	1.374,03	20.967,00	5.267.400,00	459.187,00
1996	3.060,70	47.746,73	1.694,55	23.811,00	5.534.200,00	481.952,00
1997	4.619,11	52.994,34	2.916,42	26.370,00	5.592.700,00	501.855,00
1998	4.975,55	51.139,86	3.186,18	26.441,00	5.524.400,00	529.344,00
1999	3.553,40	48.012,79	1.805,60	23.333,00	5.818.600,00	556.420,00
2000	4.440,51	55.118,92	2.107,72	26.341,00	6.613.300,00	576.509,82
2001	4.427,35	58.286,59	2.060,70	26.543,00	6.438.800,00	569.328,46
2002	4.479,91	60.438,65	1.666,88	25.650,00	6.734.200,00	628.325,15
2003	6.048,38	73.203,22	1.515,65	29.566,00	7.870.500,00	730.632,32
2004	8.394,72	96.677,84	2.185,36	34.575,70	9.557.000,00	859.330,13
2005	11.544,08	118.529,18	3.046,75	40.351,00	10.907.400,00	919.566,43
2006	12.345,38	137.807,47	4.178,48	46.546,00	12.600.200,00	1.018.619,14
2007	13.354,41	160.649,07	5.479,02	55.778,80	13.968.000,00	1.182.867,08

Fontes: MDIC(2009) e OMC(2009). Dados desenvolvidos pelo autor

ANEXO 2 - ACORDO SOBRE A POLÍTICA AUTOMOTIVA COMUM ENTRE
A REPÚBLICA ARGENTINA E A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL⁴

TÍTULO I
ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

ARTIGO 1º - Âmbito de Aplicação

As disposições contidas no presente Acordo aplicar-se-ão ao intercâmbio comercial dos seguintes bens, doravante denominados “Produtos Automotivos”, sempre que se trate de bens novos, compreendidos nos códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM – SH 2007, com suas respectivas descrições, que figuram no Apêndice I.

- a) automóveis e veículos comerciais leves (até 1.500 Kg de capacidade de carga);
- b) ônibus;
- c) caminhões;
- d) tratores rodoviários para semi-reboques;
- e) chassis com motor, inclusive os com cabina;
- f) reboques e semi-reboques;
- g) carrocerias e cabinas;
- h) tratores agrícolas, colheitadeiras e máquinas agrícolas autopropulsadas;
- i) máquinas rodoviárias autopropulsadas; e
- j) autopeças.

Durante a vigência deste Acordo, o Comitê Automotivo a que se refere o Artigo 23, de comum acordo, poderá introduzir as modificações no Apêndice I que julgue necessárias.

⁴ Este anexo é o Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional do “Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre Brasil e Argentina”. É vigente a partir do decreto n.º 6.500, de 02/07/2008.

ARTIGO 2º - Definições

Para os fins do presente Acordo considera-se:

Autopeças: peças, incluindo pneumáticos, subconjuntos e conjuntos necessários à produção dos veículos listados nas alíneas “a” a “i” do Artigo 1º, bem como as necessárias à produção dos bens indicados na alínea “j”, incluídas as destinadas ao mercado de reposição.

Peça: produto elaborado e terminado, tecnicamente caracterizado por sua individualidade funcional, não composto por outras partes ou peças que possam ter aplicação separada e que se destina a integrar fisicamente um subconjunto ou conjunto, com função específica mecânica ou estrutural e que não é passível de caracterização como matéria prima.

Subconjunto: grupo de peças unidas para serem incorporadas a um grupo maior para formar um conjunto.

Conjunto: unidade funcional formada por peças e/ou subconjuntos, com função específica no veículo.

Produtos automotivos: os bens listados nas alíneas “a” a “j” do Artigo 1º.

Empresas automotivas: empresas produtoras dos produtos automotivos - autopeças ou veículos.

Habilitação: processo a ser realizado pelos Órgãos Competentes dos Governos das Partes, a partir de solicitação das empresas automotivas interessadas, para certificar que as mesmas cumprem com os requisitos formais mínimos para usufruir as condições preferenciais do presente Acordo.

Produtor habilitado: empresa automotiva que teve seu pedido de habilitação aprovado pelo Órgão Competente do Governo.

Programas de Integração Progressiva - PIP: documento que discrimina as metas de integração das empresas automotivas que, de modo justificado e documentado, demonstrem aos Órgãos Competentes de cada Parte a dificuldade de cumprir com o Índice de Conteúdo Regional no momento do lançamento do novo modelo.

Coefficiente de desvio sobre as exportações – “Flex”: relação entre as importações e as exportações de cada país.

Condições normais de abastecimento: capacidade de fornecimento ao mercado das Partes em condições de qualidade, preço e com garantia de continuidade no fornecimento.

Órgão Competente: órgão de governo de cada Parte responsável pela implementação, acompanhamento e controle dos procedimentos operacionais do presente Acordo.

Autopeças não produzidas no Mercosul: peças, subconjuntos e conjuntos que não podem ser produzidos em condições de abastecimento normal na região, em virtude de condições vinculadas ao estado da tecnologia.

TÍTULO II DO COMÉRCIO EXTRAZONA

ARTIGO 3º - Alíquota de Importação

A partir da entrada em vigor do presente Acordo, ficam estabelecidas as seguintes alíquotas do Imposto de Importação para os Produtos Automotivos não originários das Partes:

Alíquota de 35% para:

- a) Automóveis e veículos comerciais leves de até 1500 kg de capacidade de carga;
- b) Ônibus;
- c) Caminhões;
- d) Tratores rodoviários para semi-reboque;
- e) Chassis com motor, inclusive os com cabina;
- f) Reboques e semi-reboques;
- g) Carrocerias e cabinas.

Alíquota de 14% para:

- a) Tratores agrícolas, colheitadeiras, máquinas agrícolas autopropulsadas;
- b) Máquinas rodoviárias autopropulsadas.

Serão mantidas as alíquotas estabelecidas na TEC do MERCOSUL para autopeças.

As alíquotas estabelecidas neste Artigo substituirão as alíquotas nacionais vigentes, ressalvadas as preferências transitórias e exceções temporárias correspondentes e os “ex” tarifários relativos aos “Produtos Automotivos” não produzidos no MERCOSUL.

As alíquotas estabelecidas neste Artigo serão revisadas periodicamente pelo Comitê Automotivo a que se refere o Artigo 23, que avaliará eventuais alterações, que poderão ocorrer a qualquer momento, desde que em comum acordo entre as Partes.

ARTIGO 4º - Alíquotas Nacionais de Importação

Os “Produtos Automotivos” não originários das Partes serão tributados, ao ingressar no território de cada uma das Partes, com as alíquotas indicadas no Artigo 3º ou com as que resultem das exceções mencionadas neste Acordo e as preferências transitórias previstas nas legislações nacionais.

ARTIGO 5º - Habilitação de Produtores

Os fabricantes dos “Produtos Automotivos” listados nas alíneas “a” a “g” e “j” do Artigo 1º, para realizar importações dos produtos automotivos correspondentes à alínea “j”, em ambas as Partes, nas condições mencionadas no Artigo 6º deverão obter habilitação do Órgão Competente de cada Parte e satisfazerem as condições estabelecidas pela mesma.

ARTIGO 6º - Importação de Autopeças não produzidas no Mercosul para produção

As autopeças relacionadas no Apêndice I, não produzidas no âmbito do MERCOSUL, quando forem importadas para produção, terão redução do imposto de importação ao montante equivalente à aplicação da alíquota de 2%. Para este efeito, elaborar-se-á uma lista, a partir das propostas apresentadas pelas entidades representativas do setor privado, devendo constatar-se a inexistência de produção.

Esta lista será revisada periodicamente pelo Comitê Automotivo a que se refere o Artigo 23. Quando se verificar que uma peça incluída na lista começou a ser produzida, de forma tal que o mercado possa ser abastecido em condições normais, ela será retirada da lista e passará a ser tributada com a tarifa que lhe corresponda.

ARTIGO 7º - Importação de Autopeças para produção de Tratores, Colheitadeiras, Máquinas Agrícolas e Rodoviárias Autopropulsadas

As autopeças importadas por produtores habilitados, não originárias do MERCOSUL, quando ingressarem no território de uma das Partes e forem destinadas à produção de produtos automotivos das alíneas “h” e “i”, assim como aquelas destinadas à produção de conjuntos e subconjuntos especificados na alínea “j”, sempre e quando os mesmos forem destinados à produção de produtos automotivos das alíneas “h” e “i” do Artigo 1º, terão redução do imposto de importação ao montante equivalente à aplicação da alíquota de 8%.

O disposto no presente Artigo não impede os produtores dos bens mencionados neste Artigo de utilizar a alíquota de importação consignada no Artigo 6º, quando se tratar de autopeças não produzidas no MERCOSUL.

Para efeito deste Artigo e do Artigo 6º, os produtores deverão habilitar-se junto ao Órgão competente de cada parte e satisfazerem as condições estabelecidas pelo mesmo.

ARTIGO 8º - Importação de produtos automotivos pela República Federativa do Brasil

Os produtos automotivos importados nos termos dos Artigos 6º e 7º por empresas instaladas na República Federativa do Brasil estão dispensados da obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e não estão sujeitos à apuração de similaridade.

TÍTULO III DO COMÉRCIO INTRAZONA

ARTIGO 9º – Preferências Tarifárias no Comércio Intrazona

Durante a vigência do presente Acordo, os produtos automotivos serão comercializados entre as Partes com cem por cento (100%) de preferência tarifária (zero por cento - 0% de tarifa *ad valorem* intrazona), sempre que satisfaçam os requisitos de origem e as condições estipuladas no mesmo.

ARTIGO 10 – Administração do Comércio Bilateral de Determinados Produtos Automotivos

O fluxo de comércio bilateral será monitorado, a partir de 1º de julho de 2008 até 30 de junho de 2013, trimestralmente, de forma global, por país, para o conjunto dos “Produtos Automotivos” listados nas alíneas “a” a “e” e “j” do Artigo 1º.

Para efeito do disposto neste Artigo, o valor das exportações de cada uma das Partes será calculado em dólares norte-americanos, na condição de venda FOB.

ARTIGO 11 – Coeficiente de Desvio sobre as Exportações no Comércio Bilateral

O modelo de administração do comércio bilateral de produtos automotivos entre as Partes observará as seguintes condições básicas:

a) Até 30 de junho de 2013, no caso em que o comércio bilateral de produtos automotivos seja deficitário para a Argentina, a relação, neste país, entre o valor das importações e exportações entre as Partes deverá observar o coeficiente de desvio sobre as exportações anual – flex – não superior a 1,95.

Até 30 de junho de 2013, no caso em que o comércio bilateral de produtos automotivos seja deficitário para o Brasil, a relação, neste país, entre o valor das importações e exportações entre as Partes deverá observar o coeficiente de desvio sobre as exportações anual – flex – não superior a 2,5.

b) Não existirá um limite máximo para as exportações, com a margem de preferência de 100% mencionada no Artigo 9º, de uma das Partes para a outra, na medida em que sejam respeitados os “flex” limites estabelecidos neste Artigo.

c) A partir de 1º de julho de 2013, o comércio de produtos automotivos entre as Partes não estará sujeito a tarifas e nem a limitações quantitativas.

d) A documentação para efetivar a importação, quando necessária, deverá ser liberada pelas Partes em um prazo máximo de dez dias úteis, a partir do recebimento da solicitação, desde que as informações necessárias para sua emissão estejam corretas e completas.

Para as condições estipuladas em a) e b), a administração do comércio ocorrerá em cada um dos cinco períodos de 12 meses, contados a partir de 1º de julho de 2008.

ARTIGO 12 – Cessão de Performance no Comércio Bilateral

As empresas radicadas nos territórios de uma ou outra Parte que, em seu intercâmbio comercial bilateral de “Produtos Automotivos” com a outra Parte, contem com superávit, poderão ceder seu crédito excedente a empresas deficitárias no comércio com a outra Parte, ou a empresas interessadas em importar daquela outra Parte.

ARTIGO 13 – Aplicação de Alíquotas do Imposto de Importação pelo Descumprimento dos Limites Previstos

Quando as importações de produtos automotivos realizadas entre as Partes excederem os “flex” limites previstos no Artigo 11, e após a eventual aplicação dos mecanismos previstos no Artigo 12, as margens de preferência a que se refere o Artigo 9º serão reduzidas a 25% (correspondente à alíquota residual equivalente a 75% das alíquotas estabelecidas no Artigo 3º deste Acordo) para as autopeças (alínea “j” do Artigo 1º) e a 30% (alíquota residual de 70% da alíquota estabelecida no Artigo 3º deste Acordo) para os demais produtos automotivos (alíneas “a” a “e” do Artigo 1º), sobre as alíquotas que incidam sobre o valor das importações excedentes oriundas de uma das Partes, segundo as disposições do presente Acordo.

Para efeito deste Artigo, o Órgão Competente da República Argentina e da República Federativa do Brasil, conforme o caso, deverá identificar as empresas cujas importações tenham excedido o limite estabelecido.

As Partes poderão exigir dos importadores instalados em seu território garantias prévias relativas ao montante do imposto de importação que

eventualmente deverá ser pago em decorrência das condições estabelecidas neste Acordo.

ARTIGO 14 - Tratamento de Bens Produzidos a partir de Investimentos amparados por Incentivos Governamentais

Os "Produtos Automotivos" produzidos ao amparo de investimentos realizados com projetos aprovados a partir do início da vigência do presente Acordo e que recebam incentivos e/ou apoios promocionais, setoriais e/ou regionais nas Partes, seja desde os Governos Nacionais e suas entidades centralizadas ou descentralizadas, das Províncias, Departamentos ou Estados, ou dos Municípios, não farão jus a nenhuma preferência tarifária no comércio com a outra Parte, na medida que a outra Parte se veja afetada negativamente pela aplicação desses incentivos e/ou apoios promocionais.

ARTIGO 15 - Tratamento de Bens Produzidos com Incentivos Governamentais

Os "Produtos Automotivos", para usufruírem das condições previstas no presente Acordo para o comércio bilateral, não poderão receber incentivos à exportação.

Para efeito deste Acordo, se utilizará a definição de incentivos à exportação contida no Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias (SMC) da Organização Mundial do Comércio (OMC).

ARTIGO 16 - Índice de Conteúdo Regional - ICR

Os "Produtos Automotivos" listados no Artigo 1º, alíneas "a" a "i", bem como os subconjuntos e conjuntos especificados na alínea "j", serão considerados originários das Partes sempre que incorporem um conteúdo regional mínimo do Mercosul de 60%, calculado segundo a seguinte fórmula:

$$I.C.R = \left\{ 1 - \frac{\text{valor CIF de autopeças importadas de extrazona}}{\text{Preço do bem final "ex-fábrica", antes dos impostos}} \right\} \times 100 \geq 60\%$$

Entender-se-á por:

“Ex - fábrica” - o preço de venda ao mercado interno

Extrazona - países não membros do Mercosul

ARTIGO 17 - Índice de Conteúdo Regional para Autopeças

Para o cálculo do valor de conteúdo regional dos “Produtos Automotivos” listados na alínea “j” do Artigo 1º, exceto para subconjuntos e conjuntos, aplicar-se-á a mesma Regra Geral de Origem do MERCOSUL, conforme estabelecido no Artigo 3º do Quadragésimo Quarto Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica N° 18 (ACE-18) ou aquele que no futuro o modifique ou o substitua.

ARTIGO 18 - Índice de Conteúdo Regional para Novos Modelos

Consideram-se também originários das Partes os veículos, subconjuntos e conjuntos abrangidos pelo conceito de novo modelo, produzidos no território de uma das Partes ao amparo de programas de integração progressiva aprovados pelo Órgão Competente, programas que em todos os casos deverão prever alcançar o índice de conteúdo regional a que se refere o Artigo 16 em um prazo máximo de dois (2) anos, sendo que, no início do primeiro ano, o conteúdo regional deverá ser de, no mínimo, 40% e, no início do segundo ano, de, no mínimo, 50%, alcançando, no início do terceiro ano, no mínimo, 60%.

ARTIGO 19 – Caracterização de Novos Modelos

Serão considerados novos modelos aqueles em que se demonstre, de modo documentado, a impossibilidade de cumprimento, no momento do seu lançamento, dos requisitos estabelecidos no Artigo 16, em condições normais de abastecimento e que justifiquem a necessidade de prazo para o desenvolvimento de fornecedores regionais. O Órgão Competente de cada Parte comunicará à outra Parte a aprovação do Programa de Integração Progressiva para novos modelos e a justificativa da aprovação.

ARTIGO 20 - Comprovação da Regra de Origem

Para fins de controle e verificação de Origem dos Produtos Automotivos estabelecida neste Acordo, aplicar-se-ão, no que não for contrário ao disposto no mesmo, os procedimentos do Regime de Origem do MERCOSUL (Quadragésimo Quarto Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica Nº 18 ou aquele que no futuro o modifique ou o substitua).

ARTIGO 21 - Certificação de Origem dos Ônibus

Até 1º de janeiro de 2010, para a Certificação de Origem dos ônibus classificados no item N.C.M. 8702.10.00, poderá utilizar-se um procedimento específico baseado nas faturas comerciais correspondentes ao chassi (N.C.M. 8706.00.10) e à carroceria (N.C.M. 8707.90.90).

No caso de utilizar-se o procedimento indicado neste Artigo, o Certificado de Origem deverá ser preenchido da seguinte maneira:

- No campo 9 do Certificado de Origem, correspondente ao Código N.C.M., deve ser indicado o item N.C.M. 8702.10.00, correspondente a ônibus.
- No campo 10 do Certificado de Origem, correspondente à denominação da mercadoria, deve-se indicar a descrição do bem ônibus.
- No campo 7, correspondente à fatura comercial, deve-se mencionar as faturas correspondentes ao chassi e à carroceria.

Os ônibus (N.C.M. 8702.10.00) exportados ao amparo do procedimento descrito nos parágrafos anteriores deverão cumprir como unidade completa, com os requisitos e condições de origem estabelecidas no Artigo 16.

Para esse efeito, a Declaração que atesta o cumprimento dos requisitos de origem do produto final (ônibus) deverá ser elaborada e assinada pelo exportador final.

Além disso, o produtor do chassi deve apresentar uma declaração adicional, como documentação complementar, que ateste o cumprimento do requisito de origem do seu produto.

O valor de importação do ônibus (N.C.M. 8702.10.00) exportado com base neste procedimento deve coincidir com a soma das faturas correspondentes ao chassi (N.C.M. 8706.00.10) e à carroceria (N.C.M. 8707.90.90).

ARTIGO 22 - Mecanismos de Admissão Temporária e Drawback

Para fabricação dos produtos automotivos que serão exportados ao território da outra Parte seguir-se-ão as regras gerais previstas no Mercosul com respeito à destinação suspensiva de importação temporária e drawback.

TÍTULO IV ADMINISTRAÇÃO DO ACORDO

ARTIGO 23 - Comitê Automotivo

O Comitê Automotivo, composto por autoridades em nível de Secretário e Secretário-Executivo, tem por finalidade a administração e o acompanhamento da Política Automotiva Comum, com o fim de garantir o seu êxito e corrigir eventuais desvios. Em suas reuniões, quando se considerar conveniente, o setor privado poderá ser convidado a participar.

ARTIGO 24 - Funções do Comitê Automotivo

O Comitê Automotivo se reunirá trimestralmente para análise geral do funcionamento do Acordo e do setor automotivo, com especial ênfase nos investimentos, no comércio e produção, analisando, entre outros fatores, os resultados da aplicação das disposições do presente Acordo. Em função dos resultados dessa análise, o Comitê proporá medidas e cursos de ação corretivos, no segmento afetado, que assegurem o melhor desenvolvimento da Política Automotiva Comum, em particular no que diz respeito à consolidação, à complementação e à especialização produtiva do setor automotivo no âmbito das Partes, incluindo eventuais propostas de emenda, as quais deverão ser submetidas à consideração das Partes.

O Comitê Automotivo elaborará atas de todas as suas reuniões, nas quais constará o resultado do correspondente monitoramento trimestral.

ARTIGO 25. – Revisão das Alíquotas de Importação e Acompanhamento dos Preços dos Caminhões

O Comitê Automotivo deverá monitorar anualmente a relação existente entre os preços vigentes no mercado das Partes e no mercado mundial, a fim de avaliar a conveniência de propor modificações às alíquotas que incidam sobre a importação de veículos não originários das Partes de que trata o Artigo 3º.

O Comitê deverá, também, efetuar um acompanhamento trimestral específico do nível de preço dos Produtos Automotivos incluídos na alínea "c" do Artigo 1º (caminhões) nos mercados das Partes, com o objetivo de evitar práticas discriminatórias no comércio destes produtos entre as Partes.

ARTIGO 26 - Integração Produtiva

O Comitê Automotivo deverá desenvolver um programa de trabalho com a participação de todos os atores, tanto do setor público como do privado, com o objetivo de buscar uma integração efetiva e consolidar a indústria automotiva do Mercosul, alcançando níveis de competitividade internacional, com base num processo virtuoso de especialização produtiva e complementação industrial que garanta uma maior integração e agregação de valor e se constitua em uma plataforma comum para promover ativamente uma crescente inserção internacional, por meio de incremento sistemático das exportações a extrazona, o desenvolvimento de autopeças locais, a distribuição equitativa de investimentos, a incorporação de novas tecnologias de produção, a instalação de uma cultura de qualidade e qualificação dos recursos humanos, dando especial ênfase ao setor de autopeças.

Com o objetivo de apoiar a integração produtiva entre as indústrias de ambas as Partes, o Governo da República Federativa do Brasil promoverá, por meio das linhas de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES), o financiamento dos investimentos que venham a ser realizados por empresas

brasileiras, isoladamente ou em conjunto com empresas argentinas, no segmento argentino de autopeças, respeitadas as Políticas Operacionais do BNDES.

TÍTULO V

REGULAMENTOS TÉCNICOS

ARTIGO 27 - Regulamentos Técnicos

As Partes se comprometem a retomar os trabalhos de harmonização dos Regulamentos Técnicos vinculados ao meio ambiente e à segurança ativa e passiva, buscando alternativas que facilitem o intercambio comercial e a complementação industrial.

Durante esse processo, as Partes se absterão de aplicar regulamentos que gerem obstáculos desnecessários ao comércio.

Além disso, as Partes extremarão seus esforços para coordenar a entrada em vigência simultânea daquela norma ambiental que exige o uso de combustíveis específicos, de forma a não afetar os fluxos de comércio e o trânsito de veículos, particularmente os veículos comerciais.

TÍTULO VI

DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 28 - Importação de Produtos Automotivos Usados

Não se admitirá a nacionalização de produtos automotivos usados no território das Partes, exceto nas condições especiais previstas nas legislações vigentes em cada Parte deste Acordo.

Será admitida a nacionalização de produtos automotivos usados com características de protótipos, ou a reimportação de autopeças defeituosas, para realizar os ensaios necessários, observadas as condições estipuladas nas respectivas legislações.

ARTIGO 29 - Participação Regional em Programas de Promoção para o Setor Automotivo

Nos programas ou regimes de promoção, gerais ou particulares, que de algum modo venham a regular o setor automotivo, as Partes se comprometem a estabelecer mecanismos regulatórios que permitam a participação plena dos veículos produzidos em ambos os países.

ARTIGO 30 - Tratamento de Bens de Capital para Tratores, Colheitadeiras, Máquinas Agrícolas e Rodoviárias

Os produtos automotivos listados nas alíneas “h” e “i” do Artigo 1º, incorporados ao presente Acordo, manterão o tratamento de bens de capital para efeitos das legislações nacionais, ressalvado o disposto nos Artigos 3º, 6º, 7º, 8º, 16, 18, 19, 20, 22, e 28.

ARTIGO 31 - Melhoria das Condições de Acesso a Terceiros Mercados

Os Governos das Partes procurarão melhorar as condições de acesso a terceiros mercados para os produtos automotivos da região.

ARTIGO 32 - Incorporação ao Ordenamento Jurídico Nacional

As Partes comprometem-se a internalizar as disposições do presente Acordo em seu ordenamento jurídico e a proceder às adequações necessárias em suas regulamentações nacionais.

ARTIGO 33 - Incorporação à Política Automotiva do Mercosul

A partir do início da vigência deste Acordo, as Partes buscarão entendimentos com os demais sócios do Mercosul com vistas a estabelecer um Acordo Automotivo do Mercosul.

O Acordo Automotivo do Mercosul, a ser adotado como Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica Nº 18 (ACE-18), deverá conter disposições comuns e disposições de vigência bilateral.

9. REFERÊNCIAS

AITKEN, N. D. The Effect of the EEC and EFTA on European Trade: A Temporal Cross-Section Analysis. *The American Economic Review*, Nashville, v. 63, n. 5, p. 881-892, dez. 1973.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2009*. São Paulo: 2009.

BALASSA, B. *Teoria da Integração Económica*. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1961.

COMIN, A. *De volta para o futuro: política e reestruturação industrial do complexo automobilístico nos anos 90*. São Paulo: Annabume FAPESP, 1998.

FIGUEIREDO, J. "Continuamos em ter regras de jogo claras". *Gazeta do Povo*, Curitiba, 22/06/2008. Disponível em <<http://portal.rpc.com.br/gazetadopovo/mundo/conteudo.phtml?tl=1&id=778945&tit=Continuamos-sem-ter-regras-de-jogo-claras>>. Acesso em 28/11/2009.

FIUZA, E. P. S. *Automobile Demand and Supply in Brazil: Effects of Tax Rebates and Trade Liberation on Price-Marginal Cost Markups in the 1990s*. Ipea, Texto para Discussão n. 916, nov. 2002.

FUNDAÇÃO CENTRO DE ESTUDOS DO COMÉRCIO EXTERIOR. Rio de Janeiro, 1985-2008. Disponível em: <<http://funcex.com.br/basesbd.asp>>. Acesso em 27/05/2009.

GREMAUD, A. P. et al. *Manual de Economia*. 4. ed. São Paulo, Saraiva, 2003.

JANOT, M. M.; GARCIA, M. G. P.; NOVAES, W. Balance Sheet Effects in Currency Crises: Evidence from Brazil. Banco Central do Brasil, Working Paper Series, Brasília, n. 162, abr. 2008.

KRUGMAN, P; OBSTFELD, M. Economia Internacional – Teoria e Prática. 5. ed. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2001.

MACHADO, J. B. M. MERCOSUL: Processo de integração: origem, evolução e crise. São Paulo, Aduaneiras, 2000.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. Acordo de Complementação Econômica nº14 Brasil Argentina. Disponível em: <<http://desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=450>>. Acesso em 23/11/2009.

ORGANIZAÇÃO MUDIAL DO COMÉRCIO. Estatísticas internacionais de mercadorias e serviços. Disponível em: <<http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDBStatProgramTradeFlow.aspx?Language=E>>. Acesso em 11/10/2009

PINDYCK, R. S.; RUBINFELD, D. L. Microeconomia. São Paulo, Makron Books, 1994.

PREWO, W.; GERACI, V. J. Bilateral Trade Flows and Transport Costs. The Review of Economics and Statistics, Cambridge, v. 59, n. 1, p. 67-74, fev. 1977.

ROBSON, P. Teoria Econômica da Integração Internacional. Coimbra: Coimbra Editora, 1985.

SALVATORE, D. Economia Internacional. 6. ed. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 2000.

SANDRONI, P. **Dicionário de Economia do Século XXI**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SISTEMA DE ANÁLISE DE INFORMAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR VIA INTERNET – ALICEWEB. **Dados estatísticos de importações e exportações brasileiras**. Disponível em: <<http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>>. Acesso em 05/10/2009.

TRUMAN, E.M.; RESNIK, S. A. An Empirical Examination of Bilateral Trade in Western Europe. **Journal of International Economics**, Amsterdam, v. 3, n. 4, p. 305-335, nov. 1973.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. **SISTEMA DE BIBLIOTECAS. Normas para Apresentação de Documentos Científicos**. Curitiba: Ed. UFPR, 2007.