

**ÁREA DE OPERAÇÕES INDUSTRIAIS 2 - AO2**  
**GERÊNCIA SETORIAL DO COMPLEXO AUTOMOTIVO**

Data: Abril/2000

Nº 32

**INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO MERCOSUL**

Nos últimos anos a América do Sul renovou sua indústria automobilística e registrou uma participação na produção mundial de 4,4% em 98, já tendo atingido 5,2% em 1997, quando foram alcançados os máximos volumes de produção e vendas, de 2,5 e 2,4 milhões, respectivamente.

Brasil e Argentina destacam-se como maiores mercados e como maiores produtores com uma participação de 92% na produção da América do Sul. Houve significativos investimentos nos dois países que permitiram elevar a produção em 45% no período 1993-98.

Houve também uma reestruturação da produção dos fabricantes de veículos na região e a maior integração entre as unidades instaladas na América do Sul. Além de atender ao mercado interno do Brasil e da Argentina, as montadoras têm a estratégia de exportar os veículos produzidos nestas plantas para os outros mercados sul-americanos. A produção automobilística dos demais países sul-americanos está baseada, de modo geral, no sistema de montagem de CKD (*completed knocked down*) a partir de *kits* fornecidos por fábricas localizadas na Argentina e no Brasil, entre outras.

Analisando o peso da indústria automobilística de cada país do continente, percebe-se que o mercado brasileiro é o mais significativo, chegando a um total de vendas quatro vezes maior que o mercado argentino, por sua vez, o segundo maior (**Quadro 1, Figura 1**). Em todos os países há unidades de produção, à exceção do Paraguai, cuja demanda foi de 30 mil unidades em 1998 (**Quadro 2, Figura 2**).

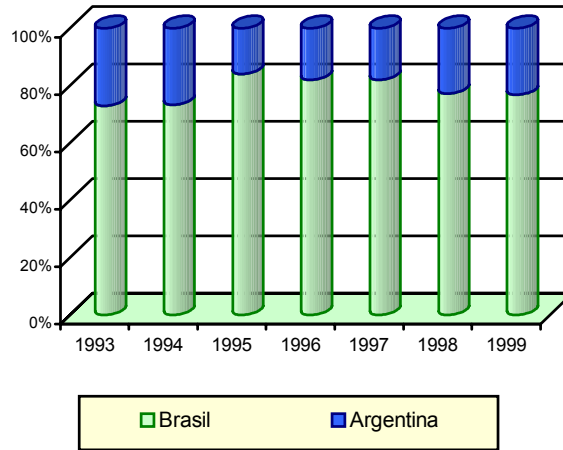
QUADRO 1

**Vendas da Indústria Automobilística**

	Argentina	Brasil	Uruguai	Total
1993	421	1.131	34	1.586
1994	508	1.397	28	1.933
1995	328	1.728	32	2.089
1996	381	1.731	29	2.141
1997	426	1.943	36	2.405
1998	455	1.535	39	2.030
1999	380	1.252	17	1.649

Fonte: Anfavea, Adefa

FIGURA 1  
Vendas Totais Mercosul



Fonte: Anfavea, Adefa.

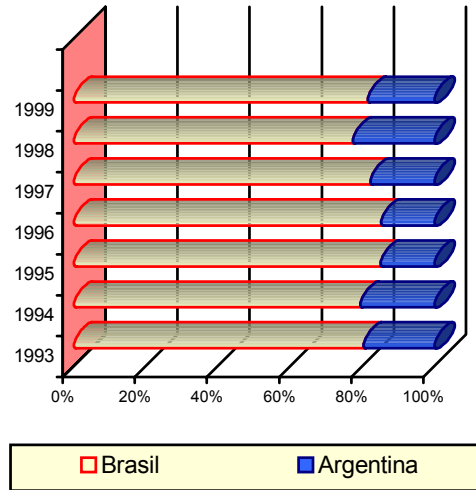
QUADRO 2  
Produção da Indústria Automobilística

	Argentina	Brasil	Uruguai	Total
1993	342	1.391	9	<b>1.742</b>
1994	409	1.581	14	<b>2.004</b>
1995	285	1.629	6	<b>1.921</b>
1996	313	1.804	3	<b>2.120</b>
1997	446	2.070	6	<b>2.522</b>
1998	458	1.573	13	<b>2.044</b>
1999	305	1.343	10	<b>1.658</b>

Fonte: Anfavea, Adefa.

FIGURA 2

**Produção de Veículos**



Fonte: Anfavea, Adefa.

Em função de instabilidades econômicas, o potencial da região ainda não foi atingido, verificando-se fortes flutuações de vendas e de produção em alguns países. Há uma previsão de recuperação da economia dos países da região a partir de 2000 e com reflexo sobre a indústria automobilística. Embora atingindo patamares mais baixos do que aqueles esperados, foi prevista pelo *Economist Intelligence Unit* a produção de 1,8 milhões de unidades em 2000 e 2,5 milhões de unidades em 2002 na região.

Enquanto a América do Sul possui uma relação habitante por veículo estimada em 10,7 (na Europa este índice é da ordem de 2,0 e nos EUA é de apenas 1,2), no Mercosul esta cai para 7,8, encontrando-se na Argentina e no Uruguai os melhores números (Quadro 3). Observa-se, no entanto, que nas regiões Sudeste e Sul do Brasil esta relação é próxima daqueles em torno de 6,0.

As indústrias automobilísticas brasileira e argentina concentram-se na produção de automóveis embora a participação de comerciais leves venha crescendo em todos os países, conforme observado no Quadro 4.

QUADRO 3

**Frota e Habitante por veículo**  
- 1998

País	FROTA (milhares)	HABITANTES/VEÍCULO
		LO

Brasil	18.725	9,4
Argentina	6.280	5,7
Uruguai	567	5,6
Paraguai	500	10,2
<b>Total Mercosul</b>	<b>26.073</b>	<b>7,8</b>
<b>América do Sul</b>	<b>33.821</b>	<b>10,7</b>

Fonte: Anfavea

QUADRO 4  
**Produção e Venda de Veículos por Tipo** - 1999

%

	Brasil	Argentina	Uruguai <sup>(1)</sup>
<b>Produção</b>			
Automóveis	79	74	21
Comerciais leves	16	22	79
Comerciais pesados	5	4	-
<b>Vendas</b>			
Automóveis	82	72	94 <sup>(2)</sup>
Comerciais leves	13	23	
Comerciais pesados	5	5	6

Fonte: Anfavea/Adefa

(1) números de 1998

(2) refere-se a veículos leves

As montadoras possuem unidades nos diversos países da América do Sul, porém no Brasil e na Argentina estão as plantas produtivas (**Quadro 5**). A Volkswagen e a General Motors são aquelas com presença no maior número de países. As empresas japonesas e coreanas que estão presentes sobretudo na região andina têm participação ainda pequena no Mercosul.

Com a redução das tarifas de importação de veículos nos países da região, observou-se o crescimento das importações. A demanda no Uruguai é atendida quase totalmente por importações (**Figura 4**). Na Argentina, de 26% em 1993, cresceram anualmente até 51% e 42% em 1998 e 1999, respectivamente.

Por outro lado, com a especialização das plantas houve aumento da participação das exportações na produção (**Figura 5**). Na Argentina esta participação cresceu de 9% em 1993 para 52% em 1998, tendo se reduzido para 32% em 1999. No Uruguai as exportações atingiram 97% da produção em 1998. No Brasil esta participação tem variado entre 24% e 18% tendo-se reduzido também em 1999.

## QUADRO 5

**Principais Fábricas de Veículos Leves**

Montadora	País	Cidade	Capacidade (unid./ano)
VW	Brasil	Anchieta	276.000
		Taubaté	240.000
Resende		20.000	
Curitiba		160.000	
	Argentina	General Pacheco	140.000
Fiat	Brasil	Betim	480.000
	Argentina	Córdoba	200.000
GM	Brasil	S. C. Sul	150.000
		S.J. Campos	220.000
		Gravataí	180.000
	Argentina	Córdoba	85.000
	Uruguai	Montevideo	10.000
Ford	Brasil	S. B. Campo	228.000
		Ipiranga Camaçari	86.000 250.000
	Argentina	General Pacheco	100.000
Peugeot / Citroën	Argentina	Villa Bosch	165.000
	Uruguai	Montevideo	3.000
Renault	Argentina	Santa Isabel	110.000
	Brasil	Curitiba	80.000
	Uruguai	Montevideo	18.000
Toyota	Brasil	S. B. Campo	4.000
		Indaiatuba	15.000
	Argentina	Zarate	20.000
Honda	Brasil	Sumaré	15.000
Daimler / Chrysler	Argentina	Córdoba	11.000
	Brasil	Curitiba Juiz de Fora	12.000 70.000

FIGURA 4

### Relação Importação e Vendas

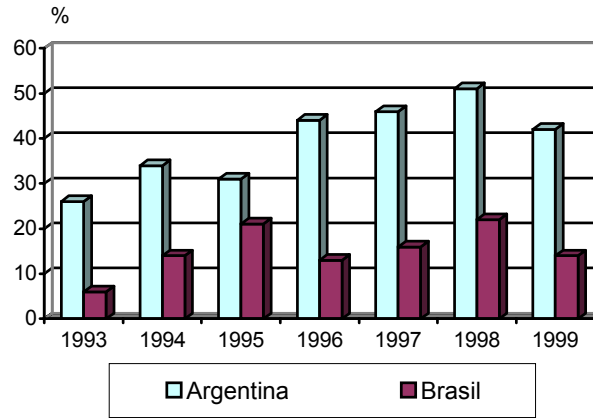
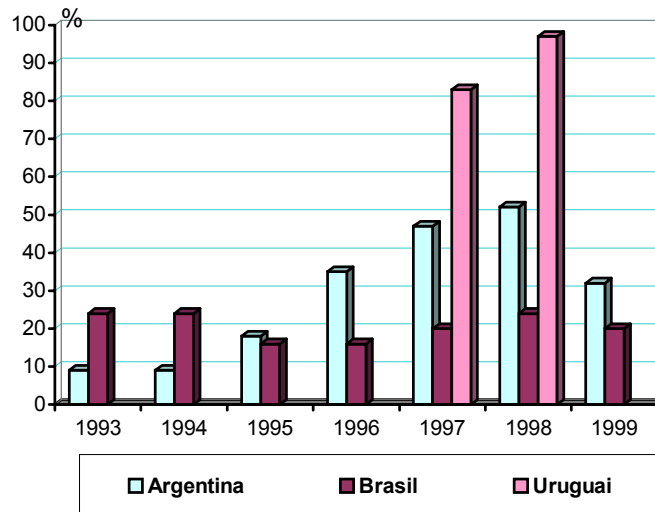


FIGURA 5

### Relação Exportação e Produção



Em 1999 terminaram os regimes automotivos diferenciados de cada país através dos quais eram aplicadas barreiras internas bem como tarifas diferenciadas para países não membros. Também conviviam acordos comerciais no âmbito do setor automotivo entre os países. Por exemplo, Argentina e Brasil, procuraram integrar este setor através de um sistema de trocas compensadas e de cotas estabelecidas para veículos a serem importados com tarifas zero. Brasil e Uruguai também realizaram acordos regendo este comércio através de cotas. Para autopeças, no entanto, foi considerado para efeito de cálculo de índice de conteúdo local, as peças produzidas, indiferentemente, em ambos os países.

As discussões sobre um regime único vêm sendo realizadas, porém, dada a diversidade dos países e suas indústrias, existem pontos ainda conflitantes como, por exemplo, a tarifa a ser aplicada a países não membros e índice de conteúdo local. Como exemplo das diferenças entre os países observa-se, além do tamanho do mercado, que Brasil e Argentina têm uma indústria automobilística enquanto no Uruguai monta-se veículos a partir de kits CKD e no Paraguai não há produção.

A Argentina prorrogou seu Regime até 2001, porém, recentemente ficaram acertadas regras com o Brasil para regulação do comércio até 2005. Tal regulamentação deverá ser ainda discutida com os demais países do bloco. Por esse acordo, as tarifas de importação para países não membros deverá ser de 35% para veículos. Para caminhões, ônibus, tratores e máquinas agrícolas, foram aceitas tarifas diferenciadas para as compras feitas pelo Brasil e Argentina de países não membros do Mercosul.

As tarifas entre os países membros será zero e, inicialmente, o comércio será regulado não mais através de cotas como anteriormente, mas pela aplicação de tarifas diferenciadas para importações que ultrapassem determinada margem pré-estabelecida. Tal margem, que será anualmente progressiva, concederá maior prazo para que a Argentina alcance maior competitividade.

Partes e peças importadas de países não membros terão tarifas de 14% a 18% em 2006. Até lá, Brasil e Argentina terão tarifas inferiores. Quanto ao índice de conteúdo local (Mercosul) ficou acordado o percentual de 60%, observando-se que desta participação metade seria de origem nacional.

#### **Ficha Técnica:**

**Angela Maria M. M. Santos**  
**Gerente Setorial**

Caio Marcio M. Pinhão – engenheiro