

7º SEMINÁRIO DE GRADUAÇÃO E PÓS-GRADUAÇÃO EM RELAÇÕES  
INTERNACIONAIS DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS  
(ABRI)

RUMO À MULTIPOLARIDADE? TENSÕES, ALIANÇAS E O LUGAR DO BRASIL NA  
ORDEM GLOBAL.

12, 13 E 14 DE DEZEMBRO DE 2024 - PORTO ALEGRE/RS

ÁREA TEMÁTICA: ECONOMIA POLÍTICA INTERNACIONAL

**O SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO E O ACORDO MERCOSUL-UE: UMA ANÁLISE A  
PARTIR DAS CADEIAS GLOBAIS DE VALOR**

Júlia Saint Martin Rodrigues da Silva (PPGRI/UFSC)<sup>1</sup>  
Prof. Dr. Fernando Seabra (PPGRI/UFSC)<sup>2</sup>

Porto Alegre  
2024

---

<sup>1</sup> Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

<sup>2</sup> Professor Titular da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

## RESUMO EXPANDIDO

Em 2019, Mercosul e União Europeia chegaram a um acordo a respeito do pilar comercial, criando as bases para o Acordo de Associação Birregional. Abrangendo uma grande cesta de produtos, o Acordo Comercial Mercosul-UE deverá constituir uma das maiores áreas de livre comércio do mundo (Brasil, 2022). Entre os objetos de negociação está o setor automotivo, o que chama a atenção por ser um setor historicamente protegido pelos países que integram o Mercosul - em especial Brasil e Argentina, dado que a tarifa de importação para produtos deste setor é de 35% (Aladi, 2008).

No Brasil, a indústria automotiva representava cerca de 20% do PIB Indústria de Transformação em 2019 (ANFAVEA, 2023). Nesse contexto, o Brasil tem buscado, por meio de políticas de incentivo, gerar ganhos de competitividade para a indústria brasileira frente à Cadeia Global de Valor (CGV) automotiva (Niquito; Carraro, 2021). Além disso, nota-se que, no âmbito do Mercosul, não há uma política automotiva comum capaz de balizar os interesses destes países (Trapanese, 2019), o que culminou com que fossem firmados acordos bilaterais entre os países que o compõem. Assim, para avaliar os possíveis efeitos do Acordo Mercosul-UE para o setor automotivo, é necessário fazer um breve diagnóstico do setor brasileiro, bem como uma revisão dos Acordos Automotivos pactuados no âmbito do Mercosul.

O objetivo geral deste estudo é avaliar quais são os possíveis impactos do Acordo Mercosul-União Europeia para o setor automobilístico brasileiro, tendo a perspectiva de que ele será efetivado. De forma específica, busca-se analisar dados recentes dos segmentos de veículos e autopeças, à luz da teoria das CGVs, a fim de apontar a posição do Brasil frente à CGV Automotiva. Destaca-se a aplicação desse conceito na análise da expansão do comércio internacional e da fragmentação geográfica das cadeias de produção (Gereffi; Lee, 2012). Além disso, são expostos os Acordos Automotivos firmados no âmbito do Mercosul e o que diz o texto provisório do Acordo Mercosul-UE, com foco na posição brasileira. Dessa forma, pretende-se, inicialmente, explicitar o atual estado do setor automotivo brasileiro, para então analisar comparativamente esses acordos.

Em termos metodológicos, o trabalho se utiliza dos dados mais recentes no que diz respeito ao setor automotivo, tendo como base os anuários da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) e do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças). Programas como o Inovar-Auto e o Rota 2030 são examinados para compreender a atuação estatal na dinâmica de desenvolvimento do setor. Para avaliar os dados referentes ao comércio exterior, utilizou-se

a base de dados brasileira ComexStat, selecionando os produtos das posições 8701 a 8708 pertinentes aos acordos supracitados.

No que diz respeito à análise comparativa dos acordos, selecionou-se os Acordos Automotivos firmados entre o Brasil e os demais Estados-membros do Mercosul (Argentina, Paraguai e Uruguai); as determinações bilaterais entre Brasil e México no contexto do Acordo Automotivo Mercosul-México; e o texto provisório referente ao setor automotivo do Acordo Mercosul-UE. Especificamente, é examinada as desgravações tarifárias propostas e são discutidos os impactos nas legislações e mercados.

Como resultados preliminares, no que se refere às CGVs, identifica-se que o Brasil não se integra a nenhuma das três regiões mais relevantes, em termos de mercado, a nível global - América do Norte, Europa e Ásia-Pacífico (Daudt; Willcox, 2018). Além disso, os principais destinos de exportação e origens de importação do Brasil são, quase exclusivamente, países latinos (Sindipeças, 2022). Quanto à qualificação daquelas mercadorias produzidas pelo Brasil no setor de autopeças, nota-se que a produção concentra-se em bens de baixo valor tecnológico (Barros; Castro; Vaz, 2015), o que denota uma baixa integração brasileira aos elos mais rentáveis da Cadeia Automotiva.

No que se refere aos Acordos firmados entre os países que integram o Mercosul, observa-se o forte protecionismo do setor automotivo destes. De forma geral, quanto mais abrangente é o acordo, mais entraves são outorgados pelas partes. Nesse sentido, o acordo mais restritivo entre os quatro analisados, o Acordo Automotivo Brasil-Argentina (ALADI, 2019) é, controversamente, o de maior volume de comércio.

Já quanto ao Acordo Mercosul-UE, demonstra-se que os países sul-americanos negociaram um prazo maior de desgravação tarifária do que aquele adotado pela UE (Brasil, 2021a, 2021b). Assim, em um primeiro momento há uma folga para os produtos automotivos sul-americanos que deve beneficiar estes países, porém, assim que for atingido o prazo de instituição do livre comércio, os veículos e as autopeças produzidas nos países do Mercosul devem perder mercado por serem mais atrasadas em termos de tecnologia e de segurança veicular. É previsto que o Acordo Mercosul-UE chegue a afetar, inclusive, o comércio de produtos automotivos entre Brasil e Argentina, que devem ser substituídos, mutuamente, como principais parceiros comerciais neste setor por países europeus (Dulcich, 2023).

**Palavras-chave:** Cadeias Globais de Valor, Indústria Automotiva, Acordo Mercosul-UE.

## 1. INTRODUÇÃO

Em 2019, após cerca de 20 anos de negociações, Mercosul e União Europeia chegam a um acordo político sobre o pilar comercial, o qual criará as bases para um Acordo de Associação Birregional. Abrangendo uma cesta de produtos enorme, o Acordo Mercosul-UE deverá constituir uma das maiores áreas de livre comércio do mundo. Entre os campos incluídos nas negociações está o setor automotivo, o que chama a atenção por ser um setor historicamente protegido pelos países que integram o Mercosul, em especial, Brasil e Argentina.

No Brasil, a indústria automotiva representa cerca de o setor representava cerca de 20% do PIB Indústria de Transformação em 2019 (ANFAVEA, 2023). Além disso, o Brasil tem buscado, por meio de políticas de incentivo, ampliar o desenvolvimento e gerar ganhos de competitividade para a indústria brasileira, frente à Cadeia Global de Valor (CGV) automotiva. Ademais, nota-se que no âmbito do Mercosul, não há uma política automotiva comum capaz de balizar os interesses destes países, o que culminou com que fossem firmados acordos bilaterais entre os países que o compõem. Assim, para avaliar os possíveis efeitos do Acordo Mercosul-UE para o setor automotivo, é necessário fazer um diagnóstico do setor brasileiro, bem como uma revisão dos Acordos Automotivos pactuados no âmbito do Mercosul.

O objetivo geral deste estudo é avaliar o estado atual do setor automotivo brasileiro e quais são os possíveis impactos do Acordo Mercosul-União Europeia, tendo a perspectiva de que ele será efetivado. De forma específica, busca-se analisar dados referentes aos setores de veículos e autopeças, à luz da teoria das Cadeias Globais de Valor (CGVs), a fim de apontar a posição do Brasil frente à Cadeia Global de Valor Automotiva. Além disso, são expostos os Acordos Automotivos firmados no âmbito do Mercosul e o que diz o texto provisório do Acordo Mercosul-UE, com foco na posição brasileira. Assim, pretende-se situar o leitor na condição atual do setor automotivo brasileiro, para então analisar comparativamente esses acordos e indicar seus efeitos a curto e médio prazo para o Brasil.

Para tanto, o trabalho se utiliza de dados do setor automotivo, tendo como base os anuários da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) e do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças). No que diz respeito à análise comparativa dos acordos, selecionou-se os Acordos Automotivos firmados entre o Brasil e os demais Estados-membros do Mercosul (Argentina, Paraguai e Uruguai); as determinações bilaterais entre Brasil e México no contexto do Acordo Automotivo Mercosul-México; e o texto provisório referente ao setor automotivo do Acordo Mercosul-UE.

O presente artigo é dividido em seis partes, além desta introdução e da conclusão. Na seção que segue é apresentada a perspectiva das CGVs, realizando um panorama

histórico do seu desenvolvimento, com posterior enfoque na Cadeia de Valor Automotiva. Na sequência, explicita-se o setor automotivo brasileiro, apresentando um diagnóstico dos subsetores de veículos e autopeças, para então avaliar a inserção da indústria automotiva brasileira nas CGVs. Por fim, a última seção de discussão analisa, brevemente, os Acordos Automotivos citados acima e realiza uma comparação com o texto do Acordo Mercosul-UE.

## 2. A CADEIA GLOBAL DE VALOR AUTOMOBILÍSTICA E O BRASIL

O termo “cadeia de valor” descreve o conjunto de atividades necessárias para criar, produzir e disponibilizar um produto ou serviço. Logo, abrange desde a concepção e *design* deste produto, as diferentes fases de desenvolvimento e produção, até sua chegada ao consumidor final e posterior descarte. As Cadeias Globais de Valor (CGVs) são, portanto, uma ferramenta para analisar a expansão internacional e a consequente fragmentação geográfica das cadeias de produção, em um processo de criação e captura de valor (Gereffi; Lee, 2012).

O conceito foi desenvolvido, inicialmente, por Hopkins e Wallerstein (1986), ao discutir o que eles denominaram de ‘cadeias de *commodities*’ anteriores a 1800, à luz da perspectiva dos Sistemas-Mundo<sup>3</sup>. Neste artigo, os autores observaram como os diferentes processos de produção se localizavam geograficamente por meio de uma complexa divisão do trabalho em escala mundial, buscando evidenciar o poder estatal nessa definição global da produção. Para tal, eles buscaram traçar uma “anatomia” das cadeias de *commodities*, partindo do produto final e traçando o caminho percorrido até chegar às suas matérias primas. Dessa forma, puderam identificar todas as operações envolvidas na produção daquele bem.

Gereffi e Korzeniewicz (1994), partem da definição de Hopkins e Wallerstein (1986) e a ampliam, buscando compreender a transferência dos processos produtivos mais intensivos em mão-de-obra (portanto menos rentáveis) para os países em desenvolvimento, enquanto os países centrais detêm para si os elos mais rentáveis das cadeias. A substituição do termo “*commodities*” por “valor” se dá, por um lado, pela conotação atribuída ao termo *commodity* - o qual diz respeito a produtos primários em estado bruto, sem diferenciação. Por outro lado, o fato de os estudos deste campo estarem cada vez mais

---

<sup>3</sup> A abordagem dos Sistemas-Mundo tem como ponto de partida um estudo histórico de longo prazo dos ciclos econômicos da economia-mundo capitalista. Os teóricos desta perspectiva estabeleceram uma hierarquia entre o centro e a periferia, tendo a semi-periferia como uma zona intermediária das duas primeiras. Essa divisão reflete os recursos e obstáculos à integração dos países na economia-mundo capitalista. Para os autores desta perspectiva uma mudança na posição de determinado país, ou o seu desenvolvimento, se mostra muito dificultosa de ser atingida, dadas as condições estruturais que conformam esta economia-mundo, porém não impossível. Dado que todos os países estão inseridos em uma mesma hierarquia, tal mudança reflete a resposta que determinado país dá às suas limitações externas (Gereffi, 2018).

voltados ao processo de criação e captura de valor agregado às mercadorias, seja por serviços e atividades econômicas tangíveis ou não-tangíveis (Gereffi, 2018), também justifica o uso da palavra ‘valor’ para designar as cadeias.

A partir do desenvolvimento tecnológico e da remodelação das relações comerciais, financeiras e produtivas vistas no contexto da globalização, é observada uma dinamização das cadeias de valor. Isso ocorre em reflexo ao aumento da capacidade das empresas de estabelecerem vínculos mais complexos com seus fornecedores estrangeiros, por meio de relações contratuais que aumentam o intercâmbio entre as duas partes, ao mesmo tempo que dificultam a troca destes fornecedores por outros. Isso abriu a possibilidade para que as empresas ampliassem a sua atuação nas CGVs, não limitando apenas à internacionalização por verticalização (por meio de Investimentos Diretos Externos - IDEs) ou por relações estritamente comerciais baseadas no preço de venda dos componentes ou matérias primas que formam o produto final.

Apoiada nesta perspectiva da inserção das empresas nas CGVs, Gereffi (2018) parte para um estudo de baixo para cima das cadeias globais. O autor analisa as implicações das cadeias em termos de comércio, produção e emprego, em como “empresas, produtores e trabalhadores dos países em desenvolvimento integram-se na economia global” (Gereffi, 2018, p. 305, tradução nossa). Em meio à fragmentação da produção, nota-se que a inserção dos países nas cadeias ocorre de maneira diferente, de acordo com as condições locais que este país possui frente à cada cadeia. Assim, um país pode posicionar-se em distintas etapas produtivas dessa cadeia, obtendo ganhos diferenciados que refletem essas posições.

Surge, dessa acepção, uma análise referente ao *upgrading* dos atores econômicos na economia global, o que pode ser traduzido como ‘modernização econômica’, por meio da qual determinado país ou empresa busca ter maiores benefícios, seja na agregação de valor ou na melhoria das suas capacidades de se integrar a esta cadeia. O processo de *upgrading* depende, em grande medida, das condições locais de cada país - como custos de mão-de-obra, infraestrutura e condições de financiamento. Assim, para que haja sucesso, é necessária a atuação dos governos e também de estratégias corporativas, no desenvolvimento de tecnologias e na qualificação de mão-de-obra (Gereffi, 2018).

No que se refere às cadeias automotivas, a perspectiva das CGVs tem discutido suas especificidades desde Gereffi e Korzeniewicz (1994). Neste livro, ficam evidentes as diferenças de estratégia de desenvolvimento adotadas pelos países em desenvolvimento, e como isso reflete as suas inserções nas cadeias: de um lado, a Industrialização por Substituição de Importações (ISI), adotada por países ricos em matérias primas e com grandes mercados consumidores, a exemplo dos latino-americanos; e do outro a Industrialização Orientada às Exportações (IOE), a qual foi a opção de países de menor

território, com menos disponibilidade de matérias primas e que dependiam da exportação de manufaturados para alcançar o crescimento econômico, como os do Leste Asiático.

Lee e Cason (1994) observam que o advento da indústria automobilística nos países em desenvolvimento se deu tanto para abastecer os mercados nacional e internacional e, na maioria dos casos, mediante a estratégia de ISI, o que fez com que eles internalizassem o maior número possível de elos dessa cadeia, limitando assim a conexão com o mercado internacional. Uma parcela importante dessa internalização está no setor de autopeças, dado que “o custo e a qualidade das autopeças determinam a competitividade dos veículos acabados” (Lee; Cason, 1994, p. 228, tradução própria). Ainda que algumas peças essenciais sejam produzidas pelas próprias montadoras, a grande maioria é feita em empresas subsidiárias ou terceirizadas. Dessa forma, a construção de uma rede eficaz de fornecedores que produzam uma ampla gama de peças automotivas é um dos pontos-chaves para a inserção destes países na cadeia automotiva.

Ao analisar comparativamente Brasil, México e Coreia do Sul, Lee e Cason (1994) notaram que no Brasil há uma participação extensiva de montadoras estrangeiras, mas também importante presença de empresas locais justamente no setor de autopeças. Essa conformação do mercado foi importante para a definição da estratégia de inserção na economia internacional adotada: nos países latinos preferiu-se pela incorporação das autopeças produzidas internamente aos veículos vendidos no mercado doméstico, no caso brasileiro, bem como pela exportação de autopeças separadas para outros países. Em termos de *upgrading* desses países em relação à cadeia global automotiva, o Brasil se localiza atrás do México e da Coreia do Sul, o que, de acordo com Lee e Cason (1994), se deve à dificuldade das montadoras estrangeiras em implementar novas tecnologias e formatos de produção em território brasileiro.

Assim como nas outras indústrias, o setor automotivo vem sofrendo mudanças significativas desde meados dos anos 1980, passando de uma indústria de caráter mais nacional para um setor cada vez mais globalizado. Um dos principais motores da integração a nível mundial tem sido a globalização da base dos fornecedores para as indústrias. Em relação ao Brasil e a outros países em desenvolvimento, Sturgeon, Biesebroeck e Gereffi (2008) atestam que, a partir da década de 1980, a indústria automotiva foi impulsionada tanto pela liberalização comercial, quanto pelos vultosos IDEs de grandes multinacionais estrangeiras - motivados pelo potencial crescimento do mercado consumidor, bem como pela ampla mão-de-obra de baixo custo e qualificação adequada nestes países. Em contrapartida, os autores afirmam que a adoção de políticas estatais protecionistas também foi responsável por fazer com que essas empresas estrangeiras implementassem sua produção em território doméstico, criando uma pressão para a incorporação de fornecedores locais a essa cadeia. Dessa forma, houve uma preocupação por parte do

governo em reduzir o nível de importações de veículos finalizados e estimular o desenvolvimento de uma indústria que absorvesse as autopeças e componentes produzidos domesticamente; impelindo as multinacionais a ajustarem suas estratégias de mercado. Assim, a regionalização da cadeia automotiva contrasta com outras indústrias orientadas para o consumo, as quais desenvolveram padrões de integração global, concentrando sua produção em um ou poucos locais e exportando o produto final globalmente.

### **3. O SETOR AUTOMOTIVO NO BRASIL**

No Brasil, estão presentes, praticamente, todos os principais fabricantes mundiais de veículos - desde as chamadas montadoras tradicionais, estadunidenses e europeias, bem como, aquelas que se instalaram após a década de 1990, vindas da França, Japão, Coreia do Sul e China (Daudt; Willcox, 2018). Segundo a ANFAVEA (2023), o Brasil possui 23 fabricantes de veículos com unidades localizadas em 10<sup>4</sup> estados diferentes, totalizando 56 unidades industriais (ANFAVEA, 2023).

As plantas industriais das fabricantes de veículos presentes no Brasil se concentram no sudeste e no sul. Uma possível explicação para isso é a proximidade com o Mercosul - especialmente a Argentina, que faz fronteira com os três estados da região sul e é um dos principais destinos de exportação de automóveis do Brasil. Além disso, a região sudeste possui a melhor infraestrutura em termos de escoamento da produção, bem como o maior mercado consumidor doméstico.

Já no que se refere à produção de autopeças, de acordo com o Sindipeças (2022), o Brasil possui 498 empresas deste setor, somando 1800 unidades, localizadas majoritariamente no estado de São Paulo (60,2%). Do total de empresas, 55,5% possuem capital doméstico e 37,6% capital estrangeiro. Entre essas empresas estrangeiras, os principais países de origem são: EUA (21,6%); Alemanha (19,5%) e Japão (11,9%). Não coincidentemente, estes países configuram em posições elevadas no *ranking* de maiores produtores de veículos e autopeças a nível mundial. O faturamento total do setor de autopeças no Brasil em 2021 foi de US\$22,3 bilhões. Deste valor, 64,6% advém de vendas para as montadoras de veículos; 18,2% para o setor de reposição; 12,6% das exportações; e 4,5% de vendas intrasetoriais (Sindipeças, 2022).

Para compreender a inserção brasileira no setor de autopeças, é necessário entender que o setor é dividido em níveis (*tiers*), os quais refletem a posição dos produtos na cadeia produtiva automotiva. O Tier 1 é composto por sistemas e módulos, o qual fornece o sistema completo diretamente às montadoras. Logo, essa é uma relação mais próxima, com menor grau de padronização dos produtos e dominado por um menor grupo

---

<sup>4</sup> Pernambuco, Bahia, Goiás, Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro.

de empresas. O Tier 2 é composto por conjuntos, componentes e partes. Neste nível, os artigos são comercializados diretamente para o Tier 1. Por fim, as empresas do Tier 3, o qual abrange componentes menores e insumos, atuam, majoritariamente, como fornecedoras de matérias primas para os dois primeiros níveis, bem como para o setor de reposição (Barros; Castro; Vaz, 2015).

Nota-se que o Tier 1 é caracterizado pela sua importante participação na produção e desenvolvimento de novos projetos. No Brasil, este nível é liderado por grandes empresas nacionais e estrangeiras, de estrutura produtiva concentrada, competitiva e internacionalizada. O Tier 2, por sua vez, tem maior participação de empresas nacionais, as quais denotam uma menor concentração do mercado. Já o Tier 3 é composto amplamente por empresas nacionais de menor porte (Barros; Castro; Vaz, 2015; Viana, 2016).

#### **4. A INSERÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA BRASILEIRA NAS CADEIAS GLOBAIS DE VALOR**

Após a década de 1990, houve um momento de instalação de montadoras estrangeiras no Brasil, que reflete um contexto de maior abertura que caracterizou a economia internacional do período. Como consequência, ocorreu uma maior integração da cadeia produtiva e um maior fluxo de investimentos. Esse fenômeno fortaleceu as montadoras e as multinacionais fabricantes de equipamentos originais (do inglês, *Original Equipment Manufacturers* - OEM) que chegaram, posto que não há fabricação própria de veículos no Brasil. Apesar da abertura, nota-se que o setor automotivo brasileiro caracteriza-se por sua “estrutura de mercado concentrada em um pequeno número de grandes firmas multinacionais” (Daudt; Willcox, 2018, p. 188), cuja concorrência se dá pela diferenciação de produtos.

Em geral, as multinacionais têm maior capacidade exportadora, adotando práticas modernas em sua produção, com uso de engenharia de ponta. No Brasil, essas multinacionais realizam adaptações de seus projetos mais adequados às necessidades doméstica e regional. Já o desenvolvimento das etapas de concepção, projeto e *design*, que são elos mais rentáveis, fica à cargo das matrizes (Daudt; Willcox, 2018).

Conforme expõe Dulcich (2023), o Brasil se especializou na produção de automóveis, com destaque para a produção de automóveis *flex* (movidos à gasolina e álcool), o que reflete a integração entre os mercados brasileiro e o argentino - que se especializou na produção de picapes e caminhonetes (Dulcich, 2023; Daudt; Willcox, 2018). Em contraste, o Brasil não se integra a nenhum dos mercados regionais mais relevantes a nível mundial - América do Norte, Europa e Ásia-Pacífico (Daudt; Willcox, 2018).

No que tange às autopeças, o período posterior à década de 1990 refletiu uma desnacionalização neste segmento, que passou a ser dominado por empresas de capital

estrangeiro, principalmente considerando o Tier 1 (Daudt; Willcox, 2018). No levantamento feito por Barros, Castro e Vaz (2015), os autores apontam que as principais empresas que produzem esses sistemas são europeias, estadunidenses e asiáticas.

Além disso, Barros, Castro e Vaz (2015) apontam que, embora o setor seja bastante diversificado no Brasil, observam-se algumas carências. No segmento de elétrica e eletrônica, por exemplo, as empresas dedicam-se mais à parte elétrica, o que dificulta a integração do país na cadeia produtiva de componentes eletrônicos, os quais são mais sofisticados e refletem a tendência atual de uso cada vez maior de *softwares* nos veículos, pensando, inclusive, na mudança de paradigma de veículos mecânicos para elétricos. Já nos segmentos de motor e transmissão, verifica-se uma “especialização industrial nos motores de cilindradas menores e seus componentes e em câmbios manuais e componentes de transmissão mais simples” (Barros; Castro; Vaz, 2015, p. 184), reiterando a problemática do segmento de elétrica e eletrônica. Em resumo, esses componentes mais intensivos em tecnologia acabam sendo importados, o que deteriora a balança comercial de autopeças e implica em uma menor integração à cadeia global de valor deste setor.

Em relação às exportações, Barros, Castro e Vaz (2015) indicam que as vendas externas ocorrem, preponderantemente, entre grandes empresas do setor ou para abastecimento de montadoras em outros países. Em menor escala, há exportações para o mercado de reposição em outros países, para atacadistas ou varejistas.

## **5. O SETOR AUTOMOTIVO NO MERCOSUL**

O Mercosul, apesar de se denominar formalmente, “Mercado Comum do Sul”, constitui uma união aduaneira, ou seja, a integração limita-se à eliminação dos obstáculos alfandegários entre os países que formam o bloco. Após a assinatura do Tratado de Assunção, em 1991, instituiu-se no bloco o livre-comércio; bem como a livre circulação de bens, pessoas e serviços. Atualmente, são Estados-Parte do Mercosul Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai; e o bloco conta com outros sete países sul-americanos associados.

No que se refere ao pilar comercial do bloco, buscou-se coordenar uma política comercial comum aliada à adoção de uma Tarifa Externa Comum - TEC. A estrutura da TEC é composta por 11 níveis, com alíquotas que variam entre 0% e 20% (Brasil, 2021a). A ideia é de que quanto maior o valor agregado, maior seja a tarifa, a fim de proteger as indústrias nacionais. Nesse sentido, o setor automobilístico é um dos mais protegidos dentro do bloco, dado que estabeleceu-se uma tarifa de 35% para a importação de automóveis, caminhões e ônibus (ALADI, 2008), acima da alíquota máxima da TEC.

Desde a criação do Mercosul, há uma clara assimetria entre os países que compõem o bloco, inclusive no que se refere à indústria automobilística, na qual Brasil e Argentina se destacam. No caso brasileiro, o setor representava 20% do PIB da Indústria de

Transformação em 2019 (ANFAVEA, 2023). Já na Argentina, o setor representava cerca de 25% do PIB industrial em 2014 (Olmos, 2014) e em 2023 apresentou um crescimento de 24,8% em comparação ao ano anterior (CEPXXI, 2023).

No que tange às exportações de produtos automotivos, para o Brasil, a Argentina é o principal destino de exportações automotivas, e a segunda principal origem das importações de produtos desse tipo (ANFAVEA, 2023). Nesse sentido, o comércio intrabloco de produtos do setor automotivo se mostra relevante para as economias dos países, especialmente Brasil e Argentina. Em contraste, as exportações extrabloco se mostram bem menos expressivas. Conforme apontado por Malamud em entrevista para o Xadrez Verbal (2019), tal fator está relacionado aos veículos produzidos no âmbito do Mercosul possuírem padrões de qualidade e segurança menos avançados, o que reduz a venda apenas aos países da região.

Ainda nos anos iniciais do bloco, o Conselho do Mercado Comum (CMC), órgão que conduz o processo de integração, expediu a Decisão CMC nº 24/1994, na qual buscava-se delinear a criação de um Regime Automotivo Comum. Posteriormente, em 1997, foi apresentada uma proposta formal de política automotiva para o bloco, a qual deveria entrar em vigor em 2000, porém nunca foi concretizada. Conforme aponta Trapanese (2019), o grande entrave para que esse regime vigorasse foi a existência de programas nacionais de incentivo à indústria automobilística na Argentina e no Brasil, os quais priorizavam o investimento externo e a proteção ao mercado doméstico.

Quanto aos acordos comerciais firmados antes da criação do bloco, assumiu-se um compromisso de preservá-los - incluindo aqueles acordos firmados no âmbito da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI). Estes são acordos de alcance parcial em esfera sub-regional, chamados de Acordos de Complementação Econômica (ACE), cujo objetivo pode ser estabelecer desde uma simples preferência tarifária até acordos de livre-comércio mais abrangentes e complexos (Ministério da Economia, [201-?]).

No rol de acordos automotivos firmados no âmbito da ALADI, há três acordos firmados entre Brasil e demais países do Mercosul; e um quarto acordo firmado entre o Mercosul e o México, com especificidades acordadas bilateralmente entre Brasil e México. A Tabela 1 expõe, comparativamente, os acordos supracitados.

Tabela 1 – Comparação dos acordos automotivos

| <b>Acordos</b>                                       | <b>BR-AR<br/>(ACE 14)</b> | <b>BR-UY<br/>(ACE 02)</b> | <b>BR-PY<br/>(ACE 74)</b> | <b>Mercosul-<br/>México<br/>(ACE 55)</b> |
|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--|
| <b>Protocolos<br/>Adicionais (PA)<br/>relevantes</b> | PA nº 44 ao ACE 14        | PA nº 76 ao ACE 02        | 1º PA ao ACE 74           | PA nº 7 ao<br>ACE 55                     |

|   |                                    |                                  |  |                                 |
|---|------------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------------|
| <b>Coefficiente de desvio sobre exportações</b>     | Sim                                | Não                              | Não  | Não                             |
| <b>Abrangência do acordo (códigos)</b>              | 735                                | 629                              | 734  | 251                             |
| <b>Índice de Conteúdo Regional (ICR) mínimo (%)</b> | 50% ambos                          | 55% BR<br>50% UY                 | Autopeças:<br>50% ambos<br>Veículos:<br>43% BR<br>50% PY<br>Veículos com motorização alternativa:<br>35% | 60% BR<br>30% MX                |
| <b>Quotas de importação</b>                         | Veículos<br>25.500 unid.<br>(2023) | US\$ 650 mi UY<br>US\$ 350 mi BR | Autopeças PY:<br>US\$ 500 mi (2023)<br>Automóveis: 3000 unidades   | Não                             |
| <b>Regras de origem</b>                             | Regime de Origem do Mercosul       | Regime de Origem do Mercosul     | Regime de Origem do Mercosul   | Regime Geral de Origem da ALADI |

Fonte: ALADI (2002; 2018; 2019; 2020) e Brasil (2016, 2020a; 2020b; 2022a). Elaboração própria.

Nota-se que o acordo entre Brasil e Argentina é o mais abrangente em termos da quantidade de códigos NCM cobertos pelo acordo, bem como o mais expressivo em termos de volume de comércio, tendo em vista que a Argentina configura como o principal parceiro comercial do Brasil no setor automotivo (ANFAVEA, 2023). Assim, é possível inferir que este é o principal acordo, no que diz respeito ao setor automotivo.

Uma peculiaridade do Acordo Brasil-Argentina é ele ser o único que utiliza o coeficiente de desvio sobre exportações, limitando as importações com isenção de tarifa de um país com base no valor exportado por este. Por esse motivo, este é o ponto mais restritivo e protecionista entre todos os acordos. O objetivo do coeficiente é de balancear o comércio automotivo entre Brasil e Argentina, evitando grandes disparidades na balança comercial automotiva entre os países.

No entanto, conforme apontam Cantarella, Katz e Guzmán (2008), a Argentina se mostra muito mais dependente do comércio bilateral com o Brasil do que o oposto. Isso se dá, principalmente, em função do custo de produção de peças automotivas ser muito mais elevado na Argentina do que no Brasil; além do Brasil possuir uma capacidade de escala produtiva muito superior à Argentina. Assim, os autores observaram que houve um movimento na Argentina de substituição de fornecedores de autopeças locais por importadores, dadas as vantagens oferecidas pelas peças brasileiras.

## 6. O ACORDO MERCOSUL-UE E O SETOR AUTOMOTIVO

Em junho de 2019, chegou-se a um acordo sobre o pilar comercial do Acordo de Associação Birregional Mercosul-UE, após mais de 20 anos de negociações (Brasil, 2022b). Conforme apontado por Maduro, Veiga e Rios (2020), o texto acordado é, em muitas áreas,

mais profundo e moderno do que a norma vigente no bloco sul-americano. Em especial, o setor automotivo se mostra como um dos mais urgentes no que se refere à adaptação normativa. Conforme exposto anteriormente, não foi implementada uma Política Automotiva do Mercosul, como se previa. Assim, o comércio entre os países que compõem o bloco sul-americano ocorre segundo os acordos bilaterais. Além disso, nota-se que o setor tem um dos prazos mais longos de desgravação tarifária.

Em linhas gerais, o acordo possui três pilares: diálogo político, cooperação e livre comércio (Brasil, 2019a). No que se refere ao último pilar, a proposta é que se eliminem os impostos de importação de ambas as partes para 90% dos bens comercializados, com um período de transição. As preferências tarifárias concedidas pela UE estão divididas em cestas de desgravação de até 10 anos, enquanto as concedidas pelo Mercosul possuem um período maior de desgravação, de até 15 anos (Brasil, 2022).

O Quadro 1 apresenta o cronograma de desgravação tarifária do Acordo Mercosul-UE. Os valores referentes aos anos correspondem aos percentuais tarifários.

Quadro 1 – Cronograma de desgravação tarifária do Acordo Mercosul-UE

| Categoria | Ano 0 | Ano 1 | Ano 2 | Ano 3 | Ano 4 | Ano 5 | Ano 6 | Ano 7 | Ano 8 | Ano 9 | Ano 10 | Ano 11 | Ano 12 | Ano 13 | Ano 14 | Ano 15 |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 0         | 100   |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |        |        |        |        |        |
| 7         | 12,5  | 25    | 37,5  | 50    | 62,5  | 75    | 87,5  | 100   |       |       |        |        |        |        |        |        |
| 10        | 9,1   | 18,2  | 27,3  | 36,4  | 45,5  | 54,6  | 63,6  | 72,7  | 81,8  | 90,9  | 100    |        |        |        |        |        |
| 15        | 6,3   | 12,5  | 18,8  | 25    | 31,3  | 37,5  | 43,8  | 50    | 56,3  | 62,5  | 68,8   | 75     | 81,3   | 87,5   | 93,8   | 100    |
| 15V       | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 19    | 38,1  | 57,1  | 64,3   | 71,4   | 78,6   | 85,7   | 92,9   | 100    |

Fonte: Brasil (2021b). Elaboração própria.

No que se refere às mercadorias incluídas na categoria “15V”, nota-se que esta é praticada apenas pelos países do Mercosul. Neste caso, as tarifas de importação seguem sendo aquelas praticadas pelos países sul-americanos até o 6º ano de vigência do acordo, quando inicia-se a desgravação tarifária. Aliada a essa redução está a aplicação de uma quota anual de 50.000 unidades de cada mercadoria, distribuída entre os países do bloco. Dessa forma, o Mercosul se mostra mais protecionista do que a UE no que tange à desgravação tarifária.

Cabe ressaltar que há uma variação significativa entre as tarifas de importação de veículos outorgadas por cada país do bloco, as quais variam entre 10% e 35%; sendo Argentina e Brasil os que praticam tarifas mais altas, enquanto o Paraguai tem as menores tarifas de importação dos países do bloco.

Quanto às autopeças, Maduro, Veiga e Rios (2020) notam que a liberalização deve

ocorrer de acordo com sua funcionalidade. No caso da UE, para as mercadorias da posição 8708 (correspondente às autopeças) o bloco inclui na categoria '0', apenas dois itens. Para os demais, é estabelecida a desgravação tarifária completa após o 7º ano de vigência do acordo. O Mercosul, por sua vez, inclui os produtos da posição 8708 nas categorias '10' e '15', cuja desgravação tarifária completa deve ocorrer a partir do 10º e 15º ano de vigência do acordo (Brasil, 2021b).

Além disso, as disposições gerais das regras de origem do Acordo Mercosul-UE estabelecem uma acumulação bilateral de origem. Isso significa que os produtos originários do Mercosul devem ter preferência iguais àqueles fabricados na UE caso forem incorporados à produção neste bloco, e vice-versa (Dulcich, 2023).

A Tabela 2 apresenta um resumo do Acordo Mercosul-UE sobre o setor automotivo.

Tabela 2 – Resumo do pilar comercial do Acordo Mercosul-UE

| <b>Normativa</b>                                  | Texto provisório do Acordo Comercial entre Mercosul e UE  |
|---|---|
| <b>Preferências tarifárias</b>                    | Os produtos seguem um cronograma de desgravação tarifária que varia entre a desgravação imediata (categoria 0) até o tempo máximo de 15 anos para a desgravação completa  |
| <b>Índice de Conteúdo Regional (valor máximo)</b> | 45% para os códigos 8701 a 8707;<br>50% para o código 8708  |
| <b>Quotas de importação</b>                       | São determinadas quotas anuais para os produtos incluídos na categoria 15V, sendo: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Argentina, 15.500 unidades;</li> <li>- Brasil, 32.000 unidades;</li> <li>- Uruguai, 1.750 unidades; e</li> <li>- Paraguai 750 unidades</li> </ul> |
| <b>Regras de origem</b>                           | Aplica-se o regime de origem acordado entre as partes   |

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2019b, 2021b).

Antes de iniciar a discussão acerca do Acordo Mercosul-UE, é importante entender o que há de mais relevante na revisão dos Acordos Automotivos firmados no âmbito do Mercosul; bem como o que se pode tirar de lição para a consecução do Acordo Mercosul-UE. Em geral, é notável como os países do Mercosul tendem a ser protecionistas em relação aos seus setores automotivos, em especial Brasil e Argentina que tem nessa indústria um papel importante na composição de seus PIBs. Dessa forma, nota-se que o acordo mais relevante, tanto em termos de volume de comércio quanto de aspectos restritivos, é o Acordo Brasil-Argentina. Sendo estes os países de maior peso no Mercosul, é esperado que estes atuem no sentido de proteger a região sul-americana e favorecer o desenvolvimento de seu bloco no que tange ao Acordo Mercosul-UE. Não é possível ignorar, entretanto, as perspectivas que o acordo com o bloco europeu traz em termos de

abertura de novos mercados para os produtos sul-americanos. Dessa forma, é de interesse do Mercosul ratificar o Acordo; ainda que haja disputas em seus setores internos sobre o teor de liberalização dos mercados. Sendo Brasil e Argentina parceiros comerciais históricos no que se refere aos produtos automotivos, é importante examinar como a conclusão do Acordo-Mercosul UE afetará essas trocas.

De maneira geral, o Acordo Mercosul-UE propõe uma desgravação tarifária paulatina para os produtos automotivos, facilitando a entrada de produtos importados da UE no Mercosul no médio-prazo. O contrário se mostra mais dificultoso, haja vista que as regras de segurança veicular da UE são mais avançadas do que aquelas praticadas no bloco sul-americano. Assim, uma maior presença de veículos e autopeças europeus nestes países, numa visão mais otimista, pode trazer novas tendências e motivar uma atualização dos produtos locais em termos de tecnologia - o que facilitaria o processo de *upgrading* do setor automotivo brasileiro. Cabe aqui fazer uma ressalva, já que no mercado brasileiro há uma preferência por automóveis do tipo *flex*, o que pode reduzir as exportações de automóveis europeus para o Brasil.

Quanto à legislação cabe aos países membros do Mercosul atualizá-la a fim de ganhar mercados europeus, seja no âmbito do bloco ou de seus regulamentos internos. Assim, é possível que a conclusão do Acordo Mercosul-UE motive os países do Mercosul a finalizarem sua proposta acerca de um Regime Automotivo Comum, que está em discussão desde 1997.

No âmbito do comércio entre Brasil e UE, Dulcich (2023) avalia que o Brasil pode ganhar fatias do mercado europeu exportando autopeças do 3º Tier e pneus, nos quais possui maior competitividade, ao menos num primeiro momento. Todavia, tais produtos envolvem um emprego de menor nível tecnológico para sua produção e não corroboram com um possível *upgrading* do setor automobilístico brasileiro.

No que se refere aos impactos do Acordo Mercosul-UE para o comércio entre Brasil e Argentina, Dulcich (2023) considera que deve haver uma substituição de importação de autopeças brasileiras por europeias, afetando o superávit que o Brasil tem com esse país. Em contrapartida, a Argentina, que tem superávit comercial na venda de motores a diesel para o Brasil, também pode perder mercado em relação aos produtos e peças europeus.

Dessa forma, é possível que o Acordo Mercosul-UE impacte uma revisão do Acordo Automotivo entre Brasil e Argentina, o qual, conforme discutido nas seções anteriores, é o maior em volume de comércio entre os acordos firmados no âmbito do Mercosul, porém se mostra o mais restritivo. É possível que, a fim de priorizar o desenvolvimento da região, Brasil e Argentina reduzam os aspectos mais restritivos deste acordo, como o coeficiente de desvio de importações e as quotas. O mesmo pode ocorrer com os acordos entre Brasil e Uruguai; e Brasil e Paraguai, considerando que o Mercosul não finalize um acordo em torno

de uma Política Automotiva Comum.

Em resumo, é possível avaliar que o Acordo Mercosul-UE parece ser mais benéfico para a parte europeia do que para o Mercosul. Por um lado, os veículos sul-americanos encontram entraves em relação às tecnologia e legislação, mais atrasadas do que as europeias. Em relação às autopeças, o ganho inicial para o setor brasileiro parece estar atrelado ao cronograma tarifário mais longo. Dessa forma, a fim de tornar a conclusão do acordo mais vantajosa para os países do Mercosul, é necessário que eles revisem suas legislações internas no que tange ao setor automotivo, concluindo o Regime Automotiva Comum, e revisem seus Acordos Automotivos bilaterais.

Além disso, o Brasil apresenta maior competitividade e maior presença de empresas nacionais apenas no Tier 3, o que denota um *gap* tecnológico a ser alcançado. Nesse ponto, se mostra importante a atuação do Estado brasileiro enquanto estimulador do desenvolvimento do setor automotivo. Cabe também uma avaliação futura para analisar os impactos tecnológicos de uma maior presença de produtos europeus no mercado brasileiro a partir da finalização do Acordo Mercosul-UE.

## **5. CONCLUSÃO**

Esse trabalho teve como objetivo avaliar quais são os possíveis impactos do Acordo Mercosul-União Europeia para o setor automotivo brasileiro. Para tal, partiu-se da perspectiva das CGVs e realizou-se um diagnóstico do estado atual da indústria automotiva brasileira, buscando elucidar sua inserção na Cadeia de Valor Automotiva. Então, foram apresentados os Acordos Automotivos bilaterais firmados entre os países integrantes do Mercosul e o Acordo Mercosul-México, comparando-os entre si. Por fim, foi exposto o texto provisório do Acordo Mercosul-UE no que tange ao setor automotivo, buscando analisar seus impactos para a parte brasileira.

No que diz respeito à perspectiva das CGVs, foi exposta a construção teórica partindo das Cadeias de *Commodities*, com forte influência da perspectiva dos Sistemas-Mundo, para chegar até a divisão que cria a categoria de análise das CGVs. Em relação à Cadeia de Valor Automotiva, há uma certa surpresa em perceber que esta tem um caráter mais regional do que global. Logo, partindo para o próximo capítulo, faz sentido que a atuação da indústria automotiva brasileira centre-se na região da América Latina.

Ao tratar da indústria automotiva brasileira, não é surpreendente que o Brasil não se integre a nenhuma das regiões mais relevantes a nível global do mercado automotivo. Quanto ao setor de autopeças, nota-se que a produção concentra-se em bens de baixo valor tecnológico, o que denota uma menor integração brasileira aos elos mais rentáveis da Cadeia Automotiva.

Partindo para a análise dos acordos firmados no âmbito do Mercosul, nota-se que quanto mais abrangente é o acordo, mais entraves são outorgados pelas partes. Nesse sentido, o Acordo Automotivo Brasil-Argentina, mais restritivo entre os quatro analisados, é, controversamente, o de maior volume de comércio. Ademais, ressalta-se a inabilidade dos Estados-parte do Mercosul em finalizar o Regime Automotivo Comum.

No que se refere ao Acordo Mercosul-UE, demonstra-se que os países sul-americanos negociaram um prazo maior de desgravação tarifária do que aquele adotado pela UE. Assim, em um primeiro momento há uma folga para os produtos sul-americanos, porém, assim que for atingido o prazo de instituição do livre comércio, os veículos e as autopeças produzidas nos países do Mercosul devem perder mercado por serem mais atrasadas em termos de tecnologia e de segurança veicular. É previsto que o Acordo Mercosul-UE afete, inclusive, o comércio de produtos automotivos entre Brasil e Argentina, que devem ser substituídos, mutuamente, por países europeus. Assim, o Acordo Mercosul-UE pode causar impactos significativos para o setor brasileiro. Cabe ao Brasil desenvolver tecnologias mais avançadas, a fim de reduzir o *gap* em relação aos produtos europeus.

No âmbito do Mercosul, urge a atualização de sua legislação no que se refere à segurança veicular, a fim de que os veículos e peças sul-americanos consigam adentrar o bloco europeu. Ademais, é impreterível a finalização do Regime Automotivo Comum, a fim de balizar os interesses entre os países que compõem o bloco e incentivar o desenvolvimento regional no que diz respeito ao setor automotivo. Por fim, fica a recomendação de que sejam reavaliados tanto os acordos bilaterais entre os países sul-americanos, quanto o Acordo Mercosul-México, para reduzir as restrições comerciais entre estes países.

## REFERÊNCIAS

ALADI. **Acordo de Complementação Econômica, nº14, de 24 de junho de 2008**. Brasil-Argentina. Disponível em:

[https://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/ace/pt/ace14/ACE\\_014\\_038\\_pt.pdf](https://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/ace/pt/ace14/ACE_014_038_pt.pdf).

Acesso em: 17 nov. 2023.

ALADI. **Acordo de Complementação Econômica, Nº 14, de 3 de dezembro de 2019**. Brasil - Argentina. Disponível em:

[https://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/ace/pt/ace14/ACE\\_014\\_044\\_pt.pdf](https://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/ace/pt/ace14/ACE_014_044_pt.pdf).

Acesso em: 17 nov. 2023.

ALADI. **Acordo de Complementação Econômica, Nº 74, de 11 de março de 2020**. Brasil - Paraguai. Disponível em:

<https://docs.google.com/document/d/1Anwz5-CnOWvo81605Zq40uBiHfkHXIEajHisja2-Kjk/edit>.

Acesso em: 20 nov. 2023

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA).

**Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. [S.L.]: Anfavea, 2023. Disponível em:

<https://anfavea.com.br/site/wp-content/uploads/2023/04/ANUARIO-ANFAVEA-2023.pdf>. Acesso em:

24 set. 2023.

BARROS, Daniel Chiari; CASTRO, Bernardo Hauch Ribeiro de; VAZ, Luiz Felipe Hupsel. Panorama da indústria de autopeças no Brasil: características, conjuntura, tendências tecnológicas e possibilidades de atuação do BNDES. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 42, p. 167-216, set. 2015.

BRASIL. **ACORDO DE ASSOCIAÇÃO MERCOSUL-UNIÃO EUROPEIA**: resumo informativo elaborado pelo governo brasileiro. 2019a. Elaborado pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE). Disponível em:  
[https://www.gov.br/mre/pt-br/arquivos/documentos/politica-externa-comercial-e-economica/2019\\_10\\_24\\_\\_Resumo\\_Acordo\\_Mercosul\\_UE\\_CGNCE.pdf](https://www.gov.br/mre/pt-br/arquivos/documentos/politica-externa-comercial-e-economica/2019_10_24__Resumo_Acordo_Mercosul_UE_CGNCE.pdf). Acesso em: 23 jun. 2023.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). **Tarifa Externa Comum (TEC)**. 2021a. Disponível em:  
<https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/camex/estrategia-comercial/tarifas/tarifa-externa-comum>.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 4.458, de 5 de novembro de 2002**. Dispõe sobre a execução do Acordo de Complementação Econômica nº 55, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República do Paraguai, da República Oriental do Uruguai e dos Estados Unidos Mexicanos, de 27 de setembro de 2002. Disponível em:  
[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2002/d4458.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4458.htm). Acesso em: 22 jun. 2023.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 10.448, de 7 de agosto de 2020**. Dispõe sobre a execução do Acordo de Complementação Econômica nº 74 (ACE74), firmado pela República Federativa do Brasil e pela República do Paraguai. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 158, n.152, p.1, 10 de agosto de 2020. 2020a  
Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/decreto/D10448.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10448.htm). Acesso em: 30 out. 2023.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 10.493, de 23 de setembro de 2020**. Dispõe sobre a execução do Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 74 (1PA-ACE74), firmado pela República Federativa do Brasil e pela República do Paraguai, em 11 de fevereiro de 2020. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 158, n. 184, p.7, 24 set. 2020. 2020b Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/decreto/D10493.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10493.htm). Acesso em: 30 out. 2023.

BRASIL. Siscomex. **Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement: Mercosur goods schedule**. 2021b. Disponível em:  
<https://www.gov.br/siscomex/pt-br/arquivos-e-imagens/2021/07/2a-2-aposenda-com-cronograma-de-desgravacao-tarifaria-do-mercosul.pdf>. Acesso em: 14 nov. 2023.

BRASIL. Siscomex. **Brasil-Uruguai (ACE 02)**. 2022a. Disponível em:  
<https://www.gov.br/siscomex/pt-br/acordos-comerciais/brasil-uruguai-ace-02#:~:text=O%20Acordo%20de%20Complementa%C3%A7%C3%A3o%20Econ%C3%B4mica,um%20Programa%20de%20Desgrava%C3%A7%C3%A3o%20Tarif%C3%A1ria>. Acesso em: 14 nov. 2023.

BRASIL. Siscomex. **Mercosul/União Europeia**. 2022b. Disponível em:  
<https://www.gov.br/siscomex/pt-br/acordos-comerciais/mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 9 nov. 2023.

CANTARELLA, J.; KATZ, L.; GUZMÁN, G. La Industria Automotriz Argentina: Limitantes a la Integración Local de Autocomponentes. **Universidad Nacional de General Sarmiento**, LITTEC, 2008.

CEPXXI - Centro de estudios para la producción. Informe de panorama productivo: **Evolución de los principales indicadores de la actividad productiva**. Argentina: CEPXXI, 2023. 32 p. Disponível em:

[https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe\\_de\\_panorama\\_productivo\\_-\\_mar.2023\\_1.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_de_panorama_productivo_-_mar.2023_1.pdf). Acesso em: 14 nov. 2023

DAUDT, Gabriel Marino; WILLCOX, Luiz Daniel. Indústria automotiva = Automotive industry. In: PUGA, Fernando Pimentel; CASTRO, Lavinia Barros de (Org.). **Visão 2035** : Brasil, país desenvolvido : agendas setoriais para alcance da meta. 1. ed. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2018. p. 183-208.

DULCICH, Federico. Potential impacts of the Mercosur-EU agreement on the automotive value chains in Brazil and Argentina. **Economia e Sociedade**, [S.L.], v. 32, n. 1, p. 135-162, abr. 2023. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/1982-3533.2023v32n1art06>.

GEREFFI, Gary (ed.). **Global Value Chains and Development**: redefining the contours of 21st century capitalism. Cambridge: Cambridge University Press, 2018.

GEREFFI, Gary; KORZENIEWICZ, Miguel, Eds., **Commodity Chains and Global Capitalism**, Praeger, Westport, 340p., 1994.

GEREFFI, Gary; LEE, Joonkoo. Why the World Suddenly Cares About Global Supply Chains. **Journal Of Supply Chain Management**, [S.L.], v. 48, n. 3, p. 24-32, jul. 2012. Wiley. <http://dx.doi.org/10.1111/j.1745-493x.2012.03271.x>.

HOPKINS, Terence K.; WALLERSTEIN, Immanuel. Commodity Chains in the World-Economy Prior to 1800. **Research Foundation Of State University Of New York**, [s. l.], v. 10, n. 1, p. 157-170, jul. 1986.

LEE, Naeyoung; CASON, Jeffrey. Automobile Commodity Chains and the NICs: a comparison of South Korea, Mexico and Brazil. In: GEREFFI, Gary; KORZENIEWICZ, Miguel. **Commodity Chains and Global Capitalism**. Westport: Greenwood Press, 1994. p. 223-243.

MADURO, Lucia; VEIGA, Pedro da Motta; RIOS, Sandra Polónia. **Acordo Mercosul-União Europeia**: Impactos normativos/regulatórios no Mercosul. [S.L.]: Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), 2020. (Nota Técnica do BID, n. IDB-TN-1997). Ministério da Economia. **Tipos de Acordos no Âmbito da ALADI**. [201-?]. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/1861-aladi-tipos-de-acordos-no-ambito-da-aladi>. Acesso em: 21 jul. 2023.

NIQUITO, Thais Waideman; CARRARO, André. Efeitos do Programa Inovar-Auto sobre a indústria de veículos no Brasil. **Economia Aplicada**, [S.L.], v. 25, n. 2, p. 249-292, 1 jun. 2021. Universidade de São Paulo, Agência USP de Gestão da Informação Acadêmica (AGUIA). <http://dx.doi.org/10.11606/1980-5330/ea172674>.

Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (SINDIPEÇAS). **Anuário do Sindipeças**. Araraquara: Sindipeças, 2022. 67 slides, color. Disponível em: <https://www.virapagina.com.br/sindipecas2022/67/>. Acesso em: 21 ago. 2023.

STURGEON, T.; VAN BIESEBROECK, J.; GEREFFI, G.. Value chains, networks and clusters: reframing the global automotive industry. **Journal Of Economic Geography**, [S.L.], v. 8, n. 3, p. 297-321, 29 fev. 2008. Oxford University Press (OUP). <http://dx.doi.org/10.1093/jeg/lbn007>.

TRAPANESE, Francesco. A POLÍTICA INDUSTRIAL PARA O SETOR AUTOMOTIVO NA UNIÃO EUROPEIA E NO MERCOSUL-BRASIL: ainda há espaço para políticas nacionais?. **Revista do Programa de Direito da União Europeia**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 10, p. 60-81, set. 2019.

VIANA, Fernando. Indústria de autopeças. **Caderno Setorial Etene**, [s. l.], v. 1, n. 1, p. 2-9, set. 2016.

XADREZ VERBAL: **Especial sobre o Acordo Mercosul-União Europeia Pt.2**. Entrevistado: Andrés Malamud. Entrevistador: Filipe Figueiredo.[S. l.]: Central 3, 15 jul.

2019. Podcast. Disponível em:  
<https://www.central3.com.br/especial-sobre-o-acordomercosul-uniao-europeia-pt-2/>. Acesso em: 28 jun. 2022.