

# ANÁLISE COMPARATIVA DA INFRA-ESTRUTURA PÚBLICA OFERTADA NAS FUTURAS REGIÕES PRODUTORAS DE VEÍCULOS AUTOMOTORES EM ESTADOS BRASILEIROS

*Clézio Saldanha dos Santos\**

## Resumo

*Este trabalho revisa a questão da intervenção estatal na produção da indústria automobilística e analisa a infra-estrutura pública ofertada às montadoras de veículos em Estados brasileiros. A população-alvo foi os Estados e seus Municípios que contiveram projetos aprovados de instalação de montadoras de veículos no período entre 1995 e primeiro semestre de 1997. Comprovou-se que as regiões, onde se oferecem mais infra-estrutura pública e menos incentivos às montadoras de veículos, puderam receber mais produção e investimentos por parte da indústria automobilística.*

## Palavras-chave

*Infra-estrutura Pública, Incentivos e Indústria Automobilística.*

---

\* Clézio Saldanha dos Santos é doutorando em administração na Universidade Federal da Bahia e professor-assistente da Escola de Administração da UFRS.

## Introdução

Nos últimos anos, o Brasil tem sido apontado como uma das economias emergentes, gerando novas perspectivas para o desenvolvimento socioeconômico da América Latina.

O processo competitivo instaurado entre setores da economia entre países latino americanos fez com que se agiliza as negociações e novos acordos intergovernamentais para dinamizar a produção e o comércio nesses países.

Diante da concorrência por maiores segmentos de mercado produtor e consumidor, a indústria automobilística vem expandindo o número de unidades produtoras na região do cone sul, consolidando-se num mercado hiper-competitivo. Conforme estimativa da ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), os planos de expansão dos investimentos até o ano 2.000 chegam a 250% maior do que a média dos investimentos realizados entre 1990 e 1995. Esses investimentos, projetados pelas montadoras instaladas no Brasil, para ampliação, modernização e construção de novas fábricas, chegam a US\$10 bilhões; US\$7 bilhões para indústrias de autopeças e pneus, e mais US\$3 bilhões aos segmentos de fundição, forjaria, matérias-primas e concessionárias. Esses investimentos resultariam em mais de 91 mil empregos.

O Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo do Brasil realizou um comparativo das intenções de investimentos de empresas privadas estrangeiras no Brasil até o ano 2.000 e concluiu que o setor automotivo é o que absorverá maiores investimentos. Esse setor representará 37% de todos os investimentos, sem levar em consideração o setor de autopeças.

Diante da expectativa de novas oportunidades de geração de empregos, os Estados brasileiros inseriram a promoção setorial nos seus planos de desenvolvimento, contemplando, entre muitos, o ramo automobilístico.

Contudo, as decisões de localização industrial necessitam de estudos sobre fatores competitivos que possam determinar a instalação de indústrias de automóveis nos Estados. É neste cenário de concorrência que se verifica a importância da intervenção do Estado na economia localizada, a fim de gerar vantagens competitivas que possam atrair investimentos privados.

Nesse sentido, o presente trabalho tem a intenção de revisar a questão da intervenção do Estado na produção e nos investimentos da indústria automobilística. Depois levantar as principais variáveis da infraestrutura pública ofertada pelos Estados brasileiros e seus respectivos Municípios que sediarão empresas montadoras de veículos automotores. E, por último, correlacionar essas variáveis com os investimentos e produção da indústria automobilística dessa população pesquisada.

## 1. Intervenção do Estado na formação da infra-estrutura pública

A atração por novos investimentos privados para os Estados é um dos principais temas do planejamento estratégico elaborado pelo Poder Executivo da União, na tentativa de solucionar problemas de geração de empregos e de alavancagem nas economias regionais inseridas num cenário de globalização.

As necessidades de expansão das receitas dos governos, as crises econômicas ocorridas nas regiões menos desenvolvidas dos Estados, a busca pela geração de novos empregos propiciaram o estudo de viabilização de instalação de empresas em várias regiões do país. Dentre as alternativas de instalação de novas empresas destacam-se as do ramo automobilístico.

O Presidente Fernando Henrique Cardoso, em seu discurso realizado em 17/01/96 (Aquino em Zero Hora, 18/01/96), afirma que uma das metas para 1996 é incentivar a produção, através da redução de impostos de exportação sobre os produtos semi-elaborados e sobre os industrializados. O governo também planeja reduzir impostos do tipo ICMs e IPI<sup>1</sup> para aquisição de equipamentos industriais, reduzir o PIS e o Imposto sobre Operações Financeiras sobre os empréstimos e estabelecer uma tarifa zero para a importação de máquinas e equipamentos.

Outra afirmativa do Presidente é investir para promover o crescimento. Esse crescimento sustentado se daria através do aumento da poupança, o declínio da taxa de juros e a ampliação dos investimentos. Esses últimos se concretizaram através da ampliação dos gastos sociais como saúde e educação. Conforme alguns resultados do Relatório do

---

1. Os impostos sobre produtos semi-elaborados passaram dos 22,6% atuais para 7,1% e sobre os industrializados de 19,1% para 10,4%.

Banco Mundial (1994) é evidente que existe uma associação entre a disponibilidade de uma certa infra-estrutura pública<sup>2</sup> e o crescimento dos países em desenvolvimento. A maioria das discussões sobre a distribuição dos serviços públicos, conforme Meneguetti Neto (1992), parece estar sendo conduzida no sentido de ser ou não verdadeiro a relação entre a oferta de infra-estrutura pública e as características socioeconômicas de regiões.

Para Monteiro (1982) a política governamental poderá concorrer para atribuir pesos diferenciados na escolha dos projetos de desenvolvimento, atrelando incentivos ou punições às conseqüências dessa escolha. Por exemplo, os incentivos fiscais aos investimentos industriais podem ser tão significativos que a sua simples existência concorre para a aprovação de um determinado projeto industrial pelo empresariado.

Nesse contexto, é relevante enfatizar que o Estado abre espaços para atuação do capital privado, principalmente com mecanismos financeiros, retirando do setor público sua condição de investir em áreas menos privilegiadas de retorno de capital social que deve ser repassado às classes que detêm os meios de produção, para manter o mesmo nível de relação capital/trabalho, ainda que se configure numa política setorial de desenvolvimento de uma região.

O aumento das desigualdades regionais se dá, principalmente, quando as regiões mais desenvolvidas podem ter maior nível de renda e de poupança para estimular novos investimentos privados e obter recursos para investimentos públicos. Já as regiões menos desenvolvidas dependem, ainda, dos incentivos fiscais para atrair novos investimentos, o que pode acarretar em aumentos de arrecadação pelo Estado, mas não diminuem a dependência da transferência de recursos da União. Além disso, as regiões mais favorecidas têm melhores ofertas aos empresários, em termos de infra-estrutura e barganhas de alíquotas, ao contrário das outras regiões.

No entanto, atingir-se um desenvolvimento equilibrado nas condições de vida da população tem sido uma tarefa difícil para as gestões

---

2. Segundo a interpretação de Silva (1986), a infra-estrutura pública pode ser dividida em infra-estrutura econômica, ou seja, as condições ofertadas em Transportes, Energia, Comunicações, Habitação e Saneamento; infra-estrutura social: aquelas associadas a Educação e Saúde; e infra-estrutura financeira: como as de apoio financeiro, subsídios, incentivos fiscais.

governamentais, pois que as necessidades de cada classe social diferem de região para região, em função de suas características na relação capital-trabalho; das origens étnicas; dos valores culturais e das variações nas estruturas institucional-burocráticas.

A função dos governos estaduais tem sido a de orientar as ações para um esforço de coordenação administrativa, visando a adequarem-se ao conjunto de metas, de programas e de orientações básicas da política econômica nacional. Em vista disso, muitos Estados buscaram, por meio de programas e de projetos orientados (como é o caso do setor automobilístico), acelerar o crescimento de sua renda per capita. Segundo Haddad (1975:9), os planos estaduais devem, pois, considerar que *há problemas regionais que não são contemplados dentro dos objetivos nacionais de desenvolvimento, já que se manifestam no interior da região e originam fluxos de natureza apenas intra-regional*.

Nota-se que a importância da destinação de recursos, bem como da atribuição aos Estados federados é reconhecida por um processo de descentralização político e administrativo, em função dos investimentos públicos para resolver problemas de ordem regional.

Portanto, a repartição da competência e a redistribuição de recursos nos mostra que os Estados federalizados identificam a preocupação em atender as necessidades locais e desenvolver regiões com certa autonomia e eficiência.

O regime automotivo brasileiro é disciplinado pelas leis federais n<sup>os</sup> 9.449 e 9.440 e legislação complementar e tem o objetivo de estimular a modernização da indústria automotiva no País, aumentar as exportações e incentivar a produção local. Contudo, o Governo Federal e o Congresso acirraram a batalha ao acrescentarem, na lei do regime automotivo brasileiro, vantagens adicionais para as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Em conta disso, a atração de novos investimentos tem provocado uma guerra fiscal entre Municípios e Estados interessados em recursos disponíveis.

Nesse sentido, as montadoras e seus fornecedores foram privilegiadas com benefícios e incentivos que vão desde a participação no capital, doação de terrenos, obras de infra-estrutura até financiamentos subsidiários. Esse tratamento semelhante, concedido às empresas do ramo automobilístico pelos Estados e Municípios, permite diagnosticar

a infra-estrutura ofertada pelos governantes nas regiões onde serão instaladas essas empresas.

Contudo, os principais problemas enfrentados pela política setorial brasileira está na instabilidade do sistema de regulamentações para o setor automobilístico. As necessidades do Governo Federal brasileiro, conforme Gasperín (1995), giram em torno da estabilização de preços e aumento da receita pública, enquanto os Estados estão preocupados com suas reformas fiscais e da geração de empregos. Além disso, a política industrial e comercial do setor automobilístico não acompanham as estratégias de investimentos nas empresas.

Para Oliveira (1997) o grande problema das política de incentivos fiscais a determinadas regiões é de garantir a permanência dessas indústrias quando acabam as vantagens adicionais. O autor lembra que já ocorreu na década de 60 com a SUDENE, na região Nordeste, quando várias empresas fecharam suas portas após o término dos incentivos.

Na verdade, a concorrência entre Estados pode aumentar o poder de barganha das empresas, o que propiciaria aos empresários escolher a melhor oferta de infra-estrutura pública para a instalação de suas empresas. Portanto, os investimentos do governo podem aumentar à proporção do aumento dos investimentos do setor privado. O fato é que para aumentar os investimentos do setor privado são necessários financiamentos que muitas vezes o próprio Estado tem assumido. O difícil neste momento é estabelecer a relação entre custo e benefício das populações em jogo.

## **2. Investimentos da indústria automobilística**

A ampliação das unidades dos quatro grandes fabricantes de veículos e o desembarque de novos grupos internacionais redesenham o mapa automotivo brasileiro. Segundo Gasperín (1995), o setor automobilístico tem uma importante contribuição na economia dos países produtores de automóveis. No ano de 1993, no caso brasileiro, a indústria automobilística teve uma participação de 5,9% no PIB. Quanto à contribuição ao emprego de mão-de-obra, o Brasil empregou 345.000 pessoas. As exportações da indústria automobilística representaram 13,7% de todas as exportações e 9,4% de todas as importações brasileiras.

O Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo do Brasil realizou um comparativo das intenções de investimentos de empresas privadas estrangeiras no Brasil até o ano 2.000 e concluiu que o setor automotivo é o que absorverá maiores investimentos. Esse setor representará 37% de todos os investimentos, sem levar em consideração o setor de autopeças.

Segundo levantamento realizado pela Volkswagen, as fatias de mercado de cada montadora dos 26 milhões de veículos comercializados no mercado brasileiro estão assim distribuídos: Volkswagen (42%), General Motors (20%), Ford (16%), Fiat (15%) e outros (7%).

Nos últimos cinco anos, segundo informações de empresas automobilísticas publicadas na revista Amanhã (1995a), a produção mundial de automóveis cresceu em torno de 15%, enquanto a indústria brasileira cresceu no mesmo período 50%, absorvendo ainda 12% de automóveis importados. Esses dados, conforme Wolfgang Sauer (Ex-Presidente da Volkswagen do Brasil), chamaram a atenção de várias montadoras de automóveis internacionais, entre elas: Renault, Peugeot, Mercedes Benz, Asia Motors, Hyundai, Honda, Daewoo, além da ampliação das já existentes. Entende-se por montadoras de veículos, de acordo com o Decreto nº 2.072 do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo (14/11/96) as empresas e fabricantes dos seguintes produtos:

- a) veículos automotores terrestres de passageiros e de uso misto de três rodas ou mais e jipes;*
- b) camionetas, furgões, 'pick-ups', veículos automotores de quatro rodas ou mais para transporte de mercadorias de capacidade máxima de carga não superior a quatro toneladas;*
- c) veículos automotores de transporte de mercadorias de capacidade de carga igual ou superior a quatro toneladas, veículos terrestres para transporte de dez pessoas ou mais e caminhões-tratores.*

Entre as expectativas de instalação em território brasileiro, vários projetos de localização industrial entraram em negociação. No período entre 1995 e primeiro semestre de 1997 foram aprovados projetos de instalação de empresas do ramo automobilístico por Estado, conforme tabela abaixo:

*TABELA 1 — Empresas instaladas entre o período de 1995 e o primeiro semestre de 1997 por Estado*

Fonte: ANFAVEA

Conforme informações publicadas na revista *Amanhã* (1995b, p. 72), um terço das importações de automóveis para o Brasil entrou via MERCOSUL, um mercado que está animando as grandes empresas do ramo automobilístico. Sabe-se que embora a indústria automobilística seja incipiente no caso Uruguaio e Paraguuaio, a Argentina e o Brasil contemplam a maior produção de automóveis no MERCOSUL. No entanto, a falta de uma definição da política industrial brasileira tem estancado a elaboração de vários projetos que poderiam integrar esse acordo.

### **3. Metodologia da pesquisa**

A população deste trabalho são os Estados brasileiros e seus respectivos Municípios, que contêm projetos aprovados de instalação de montadoras de veículos no período entre 1995 e primeiro semestre de 1997.

O delineamento da pesquisa é do tipo descritiva, utilizando-se do método quantitativo de análise, sendo que o modelo de análise é o



comparativo, pois verificou-se em quais Estados e Municípios ofertaram-se mais ou menos infra-estrutura e incentivos públicos às montadoras de veículos automotores.

Entre os dados primários utilizados, referem-se aos depoimentos coletados juntos aos técnicos das Secretarias de Indústria e Comércio dos Municípios e dos Estados e de Assembléias Legislativas. Os dados secundários dizem respeito aos dados extraídos dos relatórios emitidos pelo IBGE, as Secretarias dos Municípios, dos Estados e das Associações de Automóveis.

A coleta dos dados primários deu-se mediante entrevistas por telefone com planilhas estruturadas, objetivando obterem-se dados complementares com relação a incentivos fiscais e financeiros às montadoras. Já a análise dos documentos complementou a técnica de coleta de dados secundários e serviu de base para observar os dados dos indicadores das variáveis independente e dependente.

O tratamento dos dados se deu através da análise comparativa entre Estados e entre os Municípios. Além disso, foram utilizadas técnicas computacionais, para levantar estatisticamente as médias das variáveis da oferta de infra-estrutura pública pelos governos, da produção e dos investimentos da indústria automobilística nas regiões estudadas.

### *Indicadores utilizados para os Municípios*

- **Trabalho:** número de posto de trabalho em relação à população total;
- **Transporte:** número de habitantes para cada coletivo por Município; distância do Município da capital do seu Estado e distância do porto mais próximo;
- **Comunicações:** número de domicílios com telefone instalado por Município;
- **Educação:** percentagem de pessoas alfabetizadas dos 20 aos 39 anos com relação à população total;
- **Saúde:** número de leitos hospitalares públicos per capita;
- **Saneamento:** percentagem de domicílios com abastecimento de água em relação ao total de domicílios urbanos; percentagem de domicílios com esgotamento sanitário em relação ao total de domicílios urbanos; percentagem de domicílios com coleta de lixo em relação ao total de domicílios urbanos;

- **Energia:** potencial de energia elétrica disponível;
- **Incentivos municipais:** isenção do IPTU; prazo de isenção do IPTU; isenção do ISSQN; prazo de isenção do ISSQN.

### *Indicadores utilizados para os Estados*

- **Trabalho:** número de posto de trabalho em relação à população total;
- **Transporte:** Km de rodovias; número de portos;
- **Comunicações:** número de telefones instalados;
- **Educação:** percentagem de pessoas alfabetizadas dos 20 aos 39 anos com relação a população total;
- **Saúde e Saneamento:** percentagem de domicílios com abastecimento de água em relação ao total de domicílios urbanos; percentagem de domicílios com esgotamento sanitário em relação ao total de domicílios urbanos;
- **Energia:** potencial de energia elétrica disponível;
- **Segurança:** contingente de polícia militar e polícia civil.
- **Incentivos estaduais:**
  - Prorrogação de prazo para pagamento do ICM;
  - Elaboração de projetos, serviços e obras de infra-estrutura: Terraplanagem, acesso, rede de energia elétrica, rede de água, rede de esgoto, rede de drenagem e rede de telecomunicações;
  - Venda de Terrenos a preços beneficentes;
  - Financiamento do projeto: valor, prazo de fruição, carência, prazo de amortização e taxa de juros;
  - Financiamento do projeto oriundos de fundos especiais: valor, prazo de fruição, carência, prazo de amortização e taxa de juros;
  - Participação nos lucros;
  - Terminal exclusivo em portos.
- **Incentivos federais**
  - Isenção de IPI na compra de equipamentos; redução de IPI na compra de matéria-prima; isenção de IOF nas operações de câmbio; redução do Imposto de Importação; isenção do adi-

cional ao frete para renovação da Marinha Mercante; isenção do imposto sobre a renda e adicionais.

- **Indicadores das montadoras de veículos**
  - Investimentos estimados pelas montadoras e produção estimada pelas montadoras.
- **Variáveis de controle:** Municípios e seus respectivos Estados.
  - Gravataí (RS), Campo Largo (PR) S.J.Pinhais (PR), Indaituba (SP), Moji das Cruzes (SP), S.B.Campo (SP), São Carlos (SP), S.J.Campo (SP), Sumaré (SP), Taubaté (SP), Resende (RJ), Belo Horizonte (MG), Betim (MG), Juiz de Fora (MG), Sete Lagoas (MG), Simões Filho (BA), Camaçari (BA), Goiânia (GO), Catalão (GO) e Jataí (GO).
- **Variáveis dependentes:** Investimentos e produção estimados pelas montadoras

*TABELA 2 — Investimentos realizados e previstos pelo setor automotivo entre 1995 e 1999*

Obs: Os Estados de Pernambuco, de Piauí e de Tocantins não foram confirmados as respectivas localidades.

Fonte: ANFAVEA

## **4. Análise dos dados**

### ***4.1. Análise dos dados dos Estados***

Conforme levantamento, os Estados com quilômetros de rodovias, acima da média (150.716 Km), são: Minas Gerais, Paraná e São Paulo. Com número de portos, acima da média (2), são: Bahia, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e São Paulo. Os Estados com percentagem de domicílios com telefone, acima da média (42,72%), são: Paraná, Rio de Janeiro e São Paulo. Com contingente de segurança pública para cada mil habitantes, acima da média (2,6), são: Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Com percentagem de domicílios com esgoto sanitário e com água, acima da média (83%), são: Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e São Paulo. Os Estados com energia disponível em MVA, acima da média (24.785 MVA), são: Minas Gerais,

Paraná e São Paulo. Aqueles com número de habitantes por postos de trabalho, abaixo da média (7,8), são: Minas Gerais, Paraná Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e São Paulo. Os Estados com número de alfabetizados dos 20 aos 39 anos por habitante, superior à média (24,30%), são: Goiás, Paraná, Rio Grande do Sul e São Paulo.

Em suma, os Estados brasileiros que oferecem mais infra-estrutura pública destacam-se: São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná. Além disso, nesses Estados estão localizados os Municípios que têm maior infra-estrutura ofertada entre os sete Estados apurados.

Conforme tabela 3 a seguir, os Estados que receberão investimentos, por parte das montadoras, acima da média (US\$1.383,06 milhões) dentre os Estados apurados, são: São Paulo, Paraná e Minas Gerais. E os Estados que terão produção de unidades de veículos por parte das montadoras acima da média (346,51 unidades de veículos por ano) dentre os Estados mensurados, são: São Paulo e Minas Gerais.

Portanto, observa-se que as regiões mais desenvolvidas receberão os maiores investimentos e produção por parte da indústria automobilística. Nesse contexto, a ação governamental tende a influenciar no processo de competitividade industrial, através da minimização dos custos sociais e da maximização dos benefícios à população, assim como incentiva Haddad (1975) nos planos estaduais.

*TABELA 3 — Investimentos e produção projetada por Estado*

Conforme levantamento, os Estados que oferecem incentivos às montadoras como a prorrogação de prazo do ICMs representam 85,7% dos Estados e estão destacados a seguir: Bahia, Goiás, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

Com relação a incentivos materiais do tipo elaboração de projetos, serviços e obras de infra-estrutura destacam-se: Bahia, Goiás, Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul (71,4% dos Estados). Excetuando-se o Estado de São Paulo, grande parte dos Estados vendem terrenos a preços beneficiados. Apenas o Estado do Paraná tem contratos de participação nos lucros das montadoras. Como se percebe, a maioria dos Estados concederam incentivos fiscais e materiais para as empresas. No entanto, para Oliveira (1997), um dos problemas das política desses incentivos fiscais é garantir a permanência dessas indústrias somente com vantagens adicionais. A infra-estrutura de uma região é importante para diminuir os custos de investimentos de uma empresa.

Os Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e São Paulo concederam às montadoras terminal exclusivo em portos. A maior parte de Estados desenvolvidos e com articulação em portos têm condições de manter esse tipo de incentivo.

Entre os financiamentos, concedidos pelos Estados às montadoras, que estão acima da média (R\$ 25,85 milhões) entre os Estados mensurados, destacam-se: Rio Grande do Sul e Goiás. Com relação ao prazo de fruição destes financiamentos, obteve-se uma média de 74 meses, a carência média em torno de 17 anos, o prazo de amortização média em torno de 46,33 meses, a taxa de juros média de 5,68% a.a.

Entre os financiamentos oriundos de fundos especiais, concedidos pelos Estados às montadoras, que estão acima da média (R\$ 75,07 milhões) entre os Estados mensurados, destacam-se: Rio Grande do Sul e Bahia. Com relação ao prazo de fruição destes financiamentos, obteve-se uma média de 11,8 anos, a carência média em torno de 7 anos, o prazo de amortização média em torno de 144 meses, a taxa de juros média de 4,97% a.a..

Com respeito a financiamentos, os Estados com infra-estrutura abaixo da média apelaram para a concessão de fundos monetários. Contudo, os principais problemas enfrentados pelo Governo Federal brasileiro, conforme Gasperín (1995), giram em torno da estabilização de preços e aumento da receita pública, enquanto os Estados estão

preocupados com suas reformas fiscais e da geração de empregos. Com isso, muitos desses Estados poderão endividar-se e não resolver os seus problemas prioritários. Além disso, como afirma Cordeiro da Empresa de Consultoria Simonsen e Associados (apud *Exame* 03/12/97:137), o poder público pode não acompanhar a velocidade das decisões do setor privado e seus financiamentos também não serem suficientes para garantir a segregação dos mercados consumidores.

Os Estados da Bahia e Goiás receberam incentivos federais, tais como: isenção de IPI na compra de equipamentos; redução de IPI na compra de matéria-prima; isenção de IOF nas operações de câmbio; redução do Imposto de Importação; isenção do adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante e isenção do imposto sobre a renda e adicionais.

Portanto, os Estados de São Paulo e Minas Gerais, principalmente, receberam mais investimentos e produção por parte das montadoras de veículos automotores. Ao mesmo tempo, foi o Estado de São Paulo que teve maior média de infra-estrutura pública ofertada e concedeu poucos incentivos materiais e financeiros as empresas do ramo automobilístico comparado aos demais Estados. É nesse sentido que as desigualdades regionais se acentuam, quando as regiões mais desenvolvidas podem estimular novos investimentos privados e obter recursos para investimentos públicos. As regiões menos desenvolvidas dependem principalmente dos incentivos fiscais para atrair novos investimentos, conforme também observou Monteiro (1982).

Por outro lado, a função dos governos estaduais tem sido a de orientar as ações para um esforço de coordenação administrativa, por meio de programas e de projetos orientados junto ao ramo automobilístico, com o objetivo de acelerar o crescimento da renda per capita nos Estados, como já havia constatado Venâncio Filho (1968). Como foi verificado no Estado do Rio Grande do Sul que concedeu maiores incentivos, principalmente financeiros e recebeu menor produção e investimentos por parte da indústria automobilística em relação à média de outros Estados.

Na análise da correlação (tabela 4) entre as variáveis de infraestrutura pública ofertada pelos Estados e os investimentos recebidos nos respectivos Estados, observou-se os seguintes coeficientes de Pearson e seus significados:

*TABELA 4 — Correlação entre as variáveis de infra-estrutura pública dos Estados e os investimentos das indústrias automobilísticas*

De acordo com essas correlações entre as variáveis de infra-estrutura pública ofertada pelos Estados e os investimentos estimados, conclui-se que existe uma forte correlação com incentivo fiscal (prorrogação do prazo para o pagamento de ICM), incentivo material (projeto, serviços e obras de rede de telecomunicações e venda de terrenos a preços beneficentes). Destaca-se que apenas o Estado de São Paulo não



concedeu esses tipos de incentivos. Para Kapaz (apud Oliveira, 1997) esse Estado não precisa recorrer a incentivos, pois as empresas vão a procura de infra-estrutura, localização e mão-de-obra. Portanto, a ação governamental pode-se tornar uma vantagem competitiva para as empresas que necessitam ampliar sua participação no mercado.

#### *4.2. Análise dos dados dos Municípios*

Conforme levantamento, os Municípios que possuem distância da capital, abaixo da média (95,8 Km), são: Belo Horizonte, Betim, Camaçari, Campo Largo, Goiânia, Gravataí, Mogi das Cruzes, São Bernardo do Campo, São José dos Campos, São José dos Pinhais, Sete Lagoas e Simões Filho. Os Municípios que possuem distância do porto mais próximo, abaixo da média (316,8), são: Camaçari, Campo Largo, Gravataí, Indaiatuba, Juiz de Fora, Mogi das Cruzes, Resende, São Bernardo do Campo, São Carlos, São José dos Campos, São José dos Pinhais, Simões Filho, Sumaré e Taubaté. Observa-se ainda que, os Municípios que possuem população total, acima da média (351.605 hab), são: Belo Horizonte, Goiânia, Juiz de Fora, São Bernardo do Campo e São Carlos. Os Municípios que possuem a percentagem de domicílios com telefone, acima da média (51,77%), são: Betim, Goiânia, Indaiatuba, São Bernardo do Campo, São José dos Campos e Sete Lagoas. Os Municípios que possuem a percentagem de domicílios com água, acima da média (86,47%), são: Belo Horizonte, Goiânia, Gravataí, Indaiatuba, Juiz de Fora, Mogi das Cruzes, Resende, São Bernardo do Campo, São Carlos, São José dos Campos, Sete Lagoas, Sumaré e Taubaté. Os Municípios que possuem a percentagem de domicílios com esgoto sanitário, acima da média (87,85%), são: Belo Horizonte, Betim, Gravataí, Indaiatuba, Juiz de Fora, Resende, Mogi das Cruzes, São Bernardo do Campo, São José dos Campos, São Carlos, Taubaté e Sumaré. E os que possuem a percentagem de domicílios com coleta de lixo, acima da média (89,15%), são: Belo Horizonte, Camaçari, Goiânia, Gravataí, Indaiatuba, Juiz de Fora, Mogi das Cruzes, Resende, São Bernardo do Campo, São Carlos, São José dos Campos, São José dos Pinhais, Taubaté e Sumaré. Os Municípios com habitantes por coletivo, abaixo da média (2.089 hab/coletivo), são: Belo Horizonte, Campo Largo, Goiânia, Gravataí, Jataí, Juiz de Fora, Resende, São Bernardo do Campo, São José dos Cam-

pos, São José dos Pinhais, Simões Filho e Sumaré. Os Municípios com o número de habitantes por postos de trabalho, abaixo da média (6,34 hab/trabalho), são: Belo Horizonte, Betim, Camaçari, Campo Largo, Goiânia, Indaiatuba, Juiz de Fora, Resende, São Bernardo do Campo, São José dos Campos, Simões Filho e Taubaté. As percentagens de alfabetizados por Municípios e que estão acima da média (30,47%), são: Belo Horizonte, Goiânia, Gravataí, Juiz de Fora, São José dos Campos, Sumaré e Taubaté. Os Municípios com número de leitos para cada mil habitantes e que estão acima da média (2,83 leitos/1000 hab), são: Belo Horizonte, Catalão, Goiânia, Indaiatuba, Juiz de Fora, Resende, São José dos Campos e Sete Lagoas. Os Municípios que têm energia disponível acima da média (239,8 MVA), são: Belo Horizonte e Goiânia.

Em suma, os Municípios que oferecem mais infra-estrutura pública destacam-se: Belo Horizonte, Goiânia, São Bernardo do Campo, Juiz de Fora e São José dos Campos. Esses Municípios têm valores acima da média de infra-estrutura ofertada entre os vinte Municípios apurados. Esses municípios que na maioria pertencem a metrópoles não necessariamente receberão os maiores investimentos e produção das empresas como mostra a tabela 5. Nesse contexto, pode-se atribuir as seguintes hipóteses sobre localização industrial das empresas: dependeu mais das negociações entre empresas e governantes estaduais do que municipais; ou as empresas não procuravam municípios com infra-estrutura; ou as empresas adotaram estratégias de acordo com seu plano estratégico mundial; ou, ainda, as negociações dependeram de outras estratégias.

Conforme tabela 5, os Municípios que receberão investimentos por parte das montadoras acima da média (US\$ 484 milhões) dentre os Municípios apurados, estão destacados a seguir: São José dos Pinhais, São Bernardo do Campo, Taubaté, Campo Largo, Juiz de Fora, Gravataí, Camaçari, Betim e Simões Filho.

Os Municípios que terão produção de unidades de veículos por parte das montadoras acima da média (160 mil unidades) dentre os Municípios apurados, estão destacados a seguir: Taubaté, Campo Largo, São Bernardo do Campo, São Carlos, Betim, Gravataí e São José dos Pinhais.

Cabe salientar, ainda, que como as despesas e as receitas estão vinculadas ao orçamento dos Estados, e a aprovação dos gastos em determinados Municípios depende da vontade política. É notório que a questão passa a ter uma relação entre forças vivas da região, através de acordos partidários.

*TABELA 5 — Investimentos e produção projetada*

De acordo com levantamento, entre os Municípios que oferecem incentivos às montadoras, 60% dão isenção do IPTU, com prazo médio de isenção de 13,3 anos. Destacam-se os Municípios que concedem prazos de isenção acima da média: Catalão, Gravataí, Resende e Taubaté. Ainda sobre incentivos municipais, 55% dos Municípios dão isenção de ISSQN, com prazo médio de 13 anos de isenção. Destacam-se os Municípios que concedem prazos de isenção acima da média: Catalão, Gravataí, Resende e Taubaté.

Observou-se, ainda, que na correlação entre as variáveis de infraestrutura pública ofertada pelos Municípios e os investimentos e produção recebidos estimados não houve correlação positiva forte ou moderada. Isto faz concluir que na negociação entre Municípios e montadoras, os Municípios tiveram pouca influência para atração de novos investimentos para o Estado.

### Conclusões

O Estado cumpre seu papel de regulador na definição de parâmetros no processo de negociação entre as montadoras e os Estados e seus Municípios. Ao mesmo tempo, através da infra-estrutura pública e dos incentivos ofertados, observa-se o papel de empreendedor do Estado, atraindo novos investimentos e produção do ramo automobilístico para as regiões.

A concorrência entre Estados e entre Municípios fez aumentar o poder de barganha das empresas, o que propiciou aos empresários escolher a melhor oferta de infra-estrutura pública para a instalação de suas empresas. Contudo, são os governantes dos Estados que atuam mais nas negociações com as empresas sobre localização industrial do que os municipais.

Nota-se que a importância da destinação de recursos, bem como da atribuição aos Estados federados é reconhecida por um processo de descentralização político e administrativo, em função dos investimentos públicos em infra-estrutura para resolver problemas de ordem regional. No entanto, para atrair investimentos privados são necessários, também, financiamentos que dependem da articulação de várias esferas de governo que, em muitas vezes, oneram os seus respectivos orçamentos.

A pesquisa constatou, ainda, que as montadoras de veículos que se instalaram em regiões onde se ofereceu menor infra-estrutura pública às

empresas e à população, tiveram uma correlação forte entre investimentos por parte da indústria automobilística e financiamentos concedidos pelos Estados.

Na verdade, a concorrência entre Estados faz aumentar o poder de barganha das empresas, o que propicia aos empresários escolher a melhor oferta de infra-estrutura pública para a instalação de suas empresas. Portanto, pode-se confirmar com este trabalho que os investimentos do governo tendem a aumentar à proporção do aumento dos investimentos do setor privado. Em outro sentido, à medida que a infra-estrutura básica se instala nas regiões, a atração por novos investimentos privados tendem a aumentar. No entanto, um dos questionamentos prementes é de que a região que tem melhor infra-estrutura poderá ter maior produção e investimentos por parte das empresas. Por outro lado, as regiões com menos infra-estrutura tiveram que ofertar financiamentos com riscos bem abaixo do mercado para garantir a escolha por parte dos empresários.

Outra constatação importante é a de que as montadoras de veículos que se instalarão em regiões onde se oferecem mais infra-estrutura pública e menos incentivos (fiscal, material e financeiro) a essas empresas, terão condições de receber mais produção e investimentos por parte da indústria automobilística. O Estado de São Paulo é o principal exemplo dessa proposição. Em contrapartida, o Estado do Rio Grande do Sul teve que conceder mais incentivos, principalmente financeiros, para compensar a menor infra-estrutura ofertada pelos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná, mas recebeu menor investimento e produção por parte da indústria automobilística.

Esse estudo serve para alertar aos governantes da necessidade desse tipo de articulação. Além disso, pode servir de base para observar comparativamente outras regiões que se pretende instalar novas empresas do ramo automobilístico, na tentativa de prever maiores ou menores gastos com infra-estrutura pública concomitantemente com o desenvolvimento da região.

Pode-se sugerir aos governantes, que atuam junto às promoções setoriais dos Estados e Municípios, que as políticas de expansão da infra-estrutura pública local podem minimizar os custos sociais das regiões menos desenvolvidas e, ao mesmo tempo, podem atrair novos investimentos e novas oportunidades para as populações.

## Bibliografia

- AMANHÃ: economia & negócios. *Montadoras em ação*. Porto Alegre, ano 10, n. 90, fev. 1995a. p. 71-72.
- AMANHÃ: economia & negócios. *Um salto de trinta anos*. Porto Alegre, ano 10, n. 102, fev. 1995b. p. 38-47.
- AQUINA, L. Meta para 96 é incentivar a produção. In ZERO HORA (18/01/96). Porto Alegre: Sucursal/Brasília, 1996. p. 6.
- ARAÚJO JR. J. T. de. *Uma estratégia não liberal para abertura da economia brasileira*. Rio de Janeiro: UFRJ/IEI, 1991. (Texto para Discussão n. 255)
- DECRETO nº 2.072. Regime Automotivo. Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo. Art. 2º, inciso IV, alíneas “a” a “c”, 14/11/96.
- EXAME. *O novo mapa do dinheiro*. São Paulo: Abril, 03/12/97, 1997, 132-159.
- FRANCO, G. H. B. *Liberalização: cuidados a tomar*. Rio de Janeiro: PUC, 1990. (Texto para Discussão n. 139).
- GASPERÍN, C. *La política para el sector automotriz*. Buenos Aires: Centro de Economía Internacional, 1995.
- HADDAD, P. R. *Desequilíbrios regionais e descentralização industrial*. Rio de Janeiro: IPEA/IPLAN, 1975.
- MENEGUETTI NETO, A. *A distribuição dos serviços públicos*. **Indicadores FEE**. Porto Alegre: FEE, v. 20, n. 2, ago. 1992. p. 115-124.
- MONTEIRO, J. V. *Fundamentos da política pública*. Rio de Janeiro: IPEA, 1982.
- OLIVEIRA, D. *A qualquer custo*. *Revista Isto É*. São Paulo: Abril, mai. 1997. 12/05/97.
- RELATÓRIO DO BANCO MUNDIAL. *Infra-estrutura: realizações, desafios e oportunidades*, 1994.
- SHOUP, C. S. Rules for distributing a free government service among areas of city. *National tax journal*, v. 62, n. 2, jun. 1992. p. 103-121.
- SILVA, F. R. da. *Finanças Públicas*. São Paulo: Atlas, 1986.
- VENÂNCIO FILHO, A. *A intervenção do Estado no domínio econômico*. Rio de Janeiro: FGV, 1968.
- WILBERG, M. e PARRARIELLO, M. R. Considerações sobre a estratégia industrial para a década de 90. In: *Para a década de 90: prioridades e perspectivas de políticas públicas*. Brasília: IPEA/IPLAN, 1989.

E-mail do autor: [santoscs@ufba.br](mailto:santoscs@ufba.br)