

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CENTRO SOCIOECONÔMICO - CSE
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Gustavo Bacciotti Candido

A Indústria Automobilística e o Desenvolvimento Local: um estudo de caso do impacto socioeconômico provocado pelo estabelecimento da montadora de veículos Honda no município de Itirapina/SP

Florianópolis

2019

Gustavo Bacciotti Candido

A Indústria Automobilística e o Desenvolvimento Local: um estudo de caso do impacto socioeconômico provocado pelo estabelecimento da montadora de veículos Honda no município de Itirapina/SP

Trabalho Conclusão do Curso de Graduação em
Economia E Relações Internacionais do Centro
Socioeconômico da Universidade Federal de Santa
Catarina como requisito para a obtenção do título de
Bacharel em Ciências Econômicas
Orientador: Prof. Dr. Sílvio Antônio Ferraz Cário

Florianópolis

2019

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática da
Biblioteca Universitária da UFSC.

Candido, Gustavo Bacciotti

A Indústria Automobilística e o Desenvolvimento Local :
um estudo de caso do impacto socioeconômico provocado pelo
estabelecimento da montadora de veículos Honda no município
de Itirapina/SP / Gustavo Bacciotti Candido ; orientador,
Sílvio Antônio Ferraz Cário, 2019.

150 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Sócio
Econômico, Graduação em Ciências Econômicas, Florianópolis,
2019.

Inclui referências.

1. Ciências Econômicas. 2. Itirapina/SP. 3. Indústria
automobilística. 4. Honda. I. Cário, Sílvio Antônio Ferraz.
II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em
Ciências Econômicas. III. Título.

Gustavo Bacciotti Candido

A Indústria Automobilística e o Desenvolvimento Local: um estudo de caso do impacto socioeconômico provocado pelo estabelecimento da montadora de veículos Honda no município de Itirapina/SP

Este Trabalho Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Título de “Bacharel em Ciências Econômicas” e aprovado em sua forma final pelo Curso Economia e Relações Internacionais. A Banca Examinadora resolveu atribuir nota 10.

Florianópolis, 02 de dezembro de 2019.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Sílvio Antônio Ferraz Cário

Orientador

Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Dr. Fernando Seabra

Avaliador

Universidade Federal de Santa Catarina

Prof^a. Dr^a. Graciella Martignago

Avaliadora

BADESC - Agência de Fomento do Estado de Santa Catarina

Prof. Dr. Hoyêdo Nunes Lins

Avaliador

Universidade Federal de Santa Catarina

Esse trabalho é dedicado a todos os cidadãos itirapinenses.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, aos meus pais, Mari Leila e José Maria, por proporcionar a oportunidade e me incentivar seguir nesta jornada.

Também a minha irmã Letícia, a Vó Nilce, a bisavó Nahir, ao Willian, aos meus afilhados Maria Antonella, Maria Luiza e José, a todos os tios e primos pela complacência.

Aos amigos proporcionados pelo curso, que levarei para toda a vida: Bruno Panza, Felipe Lombardi, Júlio Pontes, Lucas Oliveira, Ricardo Colen, Ricardo Gili e todos os integrantes do grupo “Role Randômico”.

Ao meu orientador e conterrâneo, Prof. Dr. Sílvio Cário, pelas orientações, pelos ensinamentos e pelas referências proporcionadas, de modo a não medir esforços para isso.

RESUMO

O presente trabalho tem a finalidade de compreender as alterações socioeconômicas decorrentes da instalação da montadora Honda em Itirapina/SP. Com os efeitos da globalização, a estrutura produtiva mundial tornou-se fragmentada e dispersa mundialmente. Dessa forma, elaborou-se uma abordagem teórica, referente às cadeias globais de valor, a fim de compreender as atividades relacionadas à produção decorrentes das transações entre as firmas envolvidas, os tipos de governança existentes das indústrias e sobre as questões de desenvolvimento local a partir da inserção do país nessas cadeias. Em segundo lugar, é caracterizada a indústria automobilística em nível mundial e no Brasil, ou seja, uma análise qualitativa da estrutura concorrencial e quantitativa, com dados da produção, do faturamento, da empregabilidade e da representatividade econômica. Por fim, chega-se no estudo de caso, em que é descrito os impactos econômicos, sociais, ambientais e urbanos decorrentes dos investimentos realizados pela Honda no município, através de uma pesquisa quali-quantitativa. Tal estudo envolve alterações nas variáveis tributárias e no ambiente de negócios da cidade, na geração de emprego e capacitação dos habitantes locais, nas contribuições ambientais pela empresa e pela expansão da malha urbana através de novos empreendimentos imobiliários. Portanto, conclui-se que a Honda apresentou impactos positivos no desenvolvimento da cidade de Itirapina.

Palavras-chave: Itirapina/SP. Indústria automobilística. Honda.

ABSTRACT

This work aims to understand the socioeconomic changes caused by the installation of the Honda automaker in Itirapina/SP. With the effects of globalization, a world production structure has become fragmented and dispersed worldwide. Thus, a theoretical approach to global value chains was developed in order to understand the activities related to production and sales related to registered firms, existing types of governance of activities, and local development issues from the country's insertion in these chains. Secondly, the auto industry worldwide and Brazil, through an analysis of the production structure, market and competition pattern, as well as working with production data, invoicing, employability and economic representativeness. Finally, a case study is presented, describing the economic, social, environmental and urban impacts of Honda's investments in the town through qualitative and quantitative research. This study involves changes in the town's tax variables and business environment, employment generation and capacity of local inhabitants, environmental contributions by the company and the expansion of the urban fabric through new real estate developments. Therefore, we conclude that Honda had positive impacts on Itirapina's socioeconomic development.

Keywords: Itirapina/SP. Auto Industry. Honda

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Canais de transmissão ao desenvolvimento local pelas cadeias globais de valor ...	33
Figura 2 - A cadeia produtiva da indústria automobilística.....	38
Figura 3 -Dispersão geográfica das unidades fabris das montadoras de autoveículos associadas à ANFAVEA no Brasil em 2018.....	57
Figura 4 - Resultados financeiros consolidados do Grupo Honda em 31 de março de 2019 ...	71
Figura 5 - Mapa das vendas mundiais de unidades para o ano fiscal encerrado em 31 de março de 2019	72
Figura 6 - A estrutura organizacional do Grupo Honda no Brasil.....	81
Figura 7 - A infraestrutura do Estado de São Paulo	83
Figura 8 - Presença de centros de educação no Estado de São Paulo	84
Figura 9 - Imagem aérea da montadora Honda em outubro de 2019	89
Figura 10 - Imagem aérea do distrito industrial de Itirapina em outubro de 2019	90
Figura 11 - Foto de satélite da cidade de Itirapina com destaque para os novos empreendimentos imobiliários em 27/07/2019	113
Figura 12 - Foto aérea dos novos loteamentos de Itirapina em outubro de 2019.....	114
Figura 13 - Fotografia da maquete do projeto das Avenidas Marginais	117

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Top 10 países produtores mundiais de automóveis em 1995, 2005 e 2018.....	47
Gráfico 2 - Produção de autoveículos por continente em 2018.....	47
Gráfico 3 - Participação das regiões na produção mundial de automóveis, 1990-2009.....	48
Gráfico 4 - Concentração percentual de mercados das maiores produtoras de veículos motorizados associadas à OICA em 2017	52
Gráfico 5 - Participação percentual da indústria automobilística no PIB Industrial brasileiro, 1966-2012.....	55
Gráfico 6 - Indústria automobilística brasileira: Faturamento líquido por setor de US\$, 1966-2017 em milhões.....	56
Gráfico 7 - Indústria automobilística brasileira: emprego por setor, 1960-2018	57
Gráfico 8 - Balança comercial da indústria automotiva (autoveículos, autopeças, máquinas agrícolas, máquinas rodoviárias, outros), 2001-2018 - em milhões de US\$.....	58
Gráfico 9 - Saldo acumulado da balança comercial da indústria automotiva (autoveículos, autopeças, máquinas agrícolas, máquinas rodoviárias, outros), 2001/2018.....	59
Gráfico 10 - Exportações automotivas brasileiras por principais destinos,2006 e 2018 em %	60
Gráfico 11 - Importações automotivas brasileiras por principais origens, 2006 e 2018 em %	60
Gráfico 12 - Produção de autoveículos montados no Brasil, 1957/2018	63
Gráfico 13 - Licenciamento de autoveículos novos por região em 2018	63
Gráfico 14 - A participação de mercado da Honda Motos de 1985 até 2019.....	74
Gráfico 15 - O ISSQN pago pela Honda Automóveis do Brasil Ltda. para o município de Itirapina de 2014 até 2019	95
Gráfico 16 - Índice finais de coeficiente de ICMS em porcentual de Itirapina entre 2000 até 2018	101

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - As características estruturais da indústria automobilística.....	41
Quadro 2 - Dados gerais sobre a indústria automobilística brasileira em 2018	54
Quadro 3 - Principais aspectos da indústria automobilística mundial.....	65
Quadro 4 - Principais aspectos da indústria automobilística brasileira.....	66
Quadro 5 - Resumo dos impactos econômicos, sociais, ambientais e urbanos decorrentes da instalação da montadora Honda em Itirapina	121

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Top 10 países produtores mundiais de automóveis em 1995, 2005 e 2018.....	46
Tabela 2 - Empregabilidade mundial na indústria automobilística em 2005	49
Tabela 3 - Licenciamento de autoveículos novos em mil unidades, 2008-2017.....	49
Tabela 4 - Dados automotivos de países na América Latina em 2016 e 2017.....	50
Tabela 5 - Maiores grupos mundiais de produção de veículos a motor em 2017	51
Tabela 6 - Licenciamento de autoveículos novos importados pelo Brasil ranqueados por país de origem, 2017 e 2018	61
Tabela 7 - Licenciamento, produção e exportação da Honda Automóveis Brasil (HAB), 1992-2018	78
Tabela 8 - Modelos de automóveis da Honda à venda no Brasil em 2019.....	79
Tabela 9 - Coeficientes por faixa de habitante de repasse de FPM para municípios da classificação "inferior"	96
Tabela 100 - As variáveis que compõem o índice de ICMS de Itirapina entre 2000 até 2018	101

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AH - American Honda Motor
ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
BH - Honda *Belgium*
CGV - Cadeia Global de Valor
CIP - Contribuição de Iluminação Pública
COMTUR - Conselho Municipal de Turismo
DIPAM - Declaração para o Índice de Participação dos Municípios
EH - *European* Honda
ETNs - Empresas Transnacionais
FPM - Fundo de Participação dos Municípios
GIA - Guia de Informação e Apuração do ICMS
HAM - Honda *of America Manufacturing*
HCM - Honda *of Canada Manufacturing*
HCMT - Honda *Cars Manufacturing Thailand*
HFI - Honda *France Industriel*
HPE - Honda *Power Equipment*
ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IED - Investimento Estrangeiro Direto
IEDI - Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial
IPCA - Índice de Preços ao Consumidor Amplo
IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano
IRPF - Imposto de Renda de Pessoa Física
ITBI - Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis
ISS - Imposto Sobre Serviços
ISSQN - Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza
Investe São Paulo - Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade
MDB - Movimento Democrático Brasileiro
MIT - Município de Interesse Turístico
NF-e – Nota Fiscal Eletrônica de serviços
OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OICA - International Organization of Motor Vehicle Manufacturers
PAT - Posto de Atendimento ao trabalhador
PIB – Produto Interno Bruto
P&D – Pesquisa e Desenvolvimento
PD&E - Pesquisa, Desenvolvimento e Engenharia
SDECTI - Secretaria de Desenvolvimento Económico, Ciência, Tecnologia e Inovação
SENAC - Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SP – São Paulo
SPTec - Sistema Paulista de Parques Tecnológicos
TCL - Taxa de Coleta de Lixo
TH - *Thai Honda Manufacturing*
UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas
USP – Universidade de São Paulo
VA – Valor Adicionado

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
1.1 TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA	15
1.2 OBJETIVOS	17
1.2.1 Objetivo Geral	17
1.2.2 Objetivos Específicos	17
1.3 JUSTIFICATIVA	18
2 METODOLOGIA	19
3 REFERENCIAL TEÓRICO	28
3.1 ELEMENTOS CENTRAIS	28
3.1.1 Internacionalização produtiva.....	28
3.2 DESENVOLVIMENTO LOCAL	30
3.2.1 A relação entre o desenvolvimento local e as cadeias globais de valor	30
4 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA	35
4.1.1 A estrutura de produção.....	35
4.2 ESTRUTURA DE MERCADO E PADRÃO DE CONCORRÊNCIA.....	40
4.3 DADOS E ANÁLISE DESCRITIVA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA	45
4.3.1 A indústria automobilística mundial.....	45
4.3.2 Dados referentes à indústria automobilística brasileira.....	53
4.4 SÍNTESE: UMA AVALIAÇÃO GERAL.....	64
5 ESTUDO DE CASO: A TRAJETÓRIA DA MONTADORA HONDA E SEUS IMPACTOS PROVOCADOS EM ITIRAPINA/SP	67
5.1 GRUPO HONDA MUNDIAL	67
5.2 GRUPO HONDA NO BRASIL	73
5.3 A ESCOLHA DO ESTADO DE SÃO PAULO.....	81
5.4 A ESCOLHA DE SE SITUAR EM ITIRAPINA	86
5.5 OS IMPACTOS GERADOS PELA MONTADORA.....	93
5.5.1 O impacto econômico.....	93
5.5.1.1 O impacto econômico tributário	94
5.5.1.2 O impacto econômico nos negócios	104
5.5.2 O impacto social	107
5.5.3 O impacto ambiental.....	109
5.5.4 O impacto urbano	111
5.5.5 Externalidades negativas: possibilidades	118

5.6 AVALIAÇÃO GERAL	119
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	124
REFERÊNCIAS	129
APÊNDICES	134
APÊNDICE A - Roteiro de entrevista – Honda Automóveis Brasil	134
APÊNDICE B - Roteiro de entrevista – Prefeitura Municipal de Itirapina.....	137
APÊNDICE C - Roteiro de entrevista – Investe São Paulo	138
APÊNDICE D - Roteiro de entrevista – Secretaria do Fundo Social de Solidariedade	140
APÊNDICE E - Roteiro de entrevista – Associação dos Comerciantes	141
APÊNDICE F - Roteiro de entrevista – Investidores imobiliários.....	142
6.1	142
ANEXOS	143
ANEXO A - Empregabilidade mundial na indústria automobilística em 2005 .	143
ANEXO B - A produção de veículos a motor em 2017 pelos 50 maiores grupos de fabricantes.....	143
ANEXO C - Participação % no PIB Industrial	144
ANEXO D - Indústria automobilística brasileira, faturamento líquido por setor em milhões de US\$ - 1966/2017	145
ANEXO E - Indústria automobilística brasileira: Emprego por setor – 1960/2018	146
ANEXO F - Balança comercial da indústria automotiva (autoveículos, autopeças, máquinas agrícolas, máquinas rodoviárias, outros) em milhões de US\$	147
ANEXO G - Balança comercial brasileira por setor, em milhões de US\$.....	147
ANEXO H - Produção de autoveículos montados no Brasil - 1957/2018	148
ANEXO I - Licenciamento de autoveículos novos por Unidade da Federação, 2017/2018	150

1 INTRODUÇÃO

1.1 TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA

A indústria automobilística é heterogênea e diversificada, capaz de produzir diversos tipos de veículos terrestres, compondo segmentos de automóveis de passeio, veículos comerciais leves, utilitários, caminhões e ônibus, que resultam na comercialização de veículos acabados, completamente desmontados e também de autopeças. Essas características permitem que empresas individuais se especializem em segmentos de atuação no mercado, de modo a englobar plantas distintas para a fabricação, inclusive com especialização por tipo de veículo e por plataforma fabricada, restringindo a produção das variantes de modelos (COSTA; HENKIN, 2012).

Resultante de seu desenvolvimento histórico, a indústria automobilística se caracteriza como um oligopólio diferenciado-concentrado. Isso significa que é marcado pela alta complexidade tecnológica no desenvolvimento de produtos e no processo de fabricação. Assim, o setor apresenta altos custos fixos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) para novos produtos, para propagandas, para modificação do setup, para investimentos relacionados a máquinas e equipamentos e para a montagem da infraestrutura produtiva. Destarte, as empresas não só buscam reduzir esses custos através da obtenção de economias de escala e escopo, mas também agregar valor aos produtos através de diferenciação (COSTA; HENKIN, 2012).

Vale ressaltar que a indústria automobilística atua em caráter global. Em geral, as empresas são transnacionais que operam com múltiplas plantas, apresentando uma divisão do trabalho dentro da cadeia de valor do produto. Dessa forma, os centros de decisão e de P&D localizam-se nos países sede, enquanto que a fabricação se distribui internacionalmente em fábricas dispersas. Estas são instaladas nos maiores mercados consumidores devido aos custos de frete e de barreiras alfandegárias, às políticas de incentivo ao setor, aos menores custos de produção e outras vantagens de localização (COSTA; HENKIN, 2012).

No Brasil, a produção automobilística apresenta considerável influência no setor industrial. De acordo com o Anuário Estatístico da Indústria Automobilística da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) (2019), o país apresenta 26 fabricantes de autoveículos e máquinas agrícolas e rodoviárias, distribuídos em 67 unidades industriais. Com esse potencial, mantém 1,3 milhão postos de trabalho de forma direta ou indireta. Em 2017 obteve um faturamento de US\$ 59,2 bilhões, revertidos R\$ 55 bilhões em

tributos diretos, enquadrando a produção de autoveículos brasileiros em 9º colocado no ranking mundial. No ano de 2015, representou 22% da indústria da transformação e 4% do produto interno bruto (PIB). Enquanto que em 2018, exportou um total de US\$ 20,4 bilhões, frente aos US\$ 23,8 bilhões importados.

Referente ao estudo de caso, em agosto de 2013, a Honda Automóveis Brasil anunciou o investimento de R\$ 1 bilhão para a construção de sua nova fábrica em Itirapina/SP. Com o terreno localizado entre a rodovia Washington Luís e a Engenheiro Paulo Nilo Romano, a empresa adquirira uma fazenda produtora de cana-de-açúcar, com tamanho de 5,8 milhões de m². A fábrica apresenta capacidade de produção anual de 120.000 unidades e 2.000 empregos diretos. Sendo contemporânea, será referência em novos processos de pintura à base de água e menor emissão de poluentes (AGÊNCIA PAULISTA DE PROMOÇÃO DE INVESTIMENTOS E COMPETITIVIDADE – INVESTE SÃO PAULO, 2013).

Em contraste com esses valores, Itirapina é uma pequena cidade situada no interior do Estado de São Paulo. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2019a), a população estimada em 2018 foi de 17.922 pessoas. Além disso, apresentou um PIB de R\$ 404,5 milhões em 2016, com PIB per capita de R\$ 23.278,90 no mesmo ano. De acordo com o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), obteve uma pontuação de 0,714, considerada nível alto. Distante de 214 km da capital do Estado, São Paulo, localiza-se na Macrorregião de Campinas, ao mesmo tempo em que é região imediata de São Carlos.

Apesar de a construção terminar em 2015, a Honda optou por manter a fábrica fechada, devido à crise político-econômica do país. Dessa forma, manteve a produção na planta antiga em Sumaré, distante cerca de 100 km. Porém, no dia 27 de março de 2019, em cerimônia de abertura da nova planta, anunciou formalmente o início da produção em Itirapina, com montagem de 90 carros diariamente, o que representa uma transferência gradativa da total produção até 2021. Assim, a empresa irá transferir grande parte de seus funcionários da antiga planta para Itirapina. Em Sumaré, apenas ficará a produção dos motores, de estofados e de peças de injeção plástica (RODRIGUES, 2019).

A partir disso, as expectativas são de um grande aumento da arrecadação tributária no município com o pleno funcionamento da Honda. Segundo o prefeito municipal de Itirapina, José Maria Candido (MDB), que cumpre o quinto mandato, o orçamento municipal pode totalizar R\$ 150 milhões em 2025, contrapondo a atual situação, de quase R\$ 75 milhões. Somente de Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS), estima-se

que totalizará R\$ 50 milhões ao ano, frente aos R\$ 13 milhões hoje. Tal situação ocorrerá devido a produção da montadora e seus reflexos, uma vez que outras fontes tributáveis serão impactadas, tais como IPTU, ITBI, ISS, taxas de novas construções e alvarás (HONDA DEVE..., 2019).

Todavia, muitas alterações na dinâmica da cidade e também região demorarão para se consolidar, amadurecendo apenas na próxima década. Apesar disso, hoje, a cidade convive um período transitório entre diferentes contextos: deixar o passado, como principal fonte econômica pautada no setor de serviços, especialmente pela presença de duas penitenciárias, e iniciar uma nova era, agora como polo automotivo. A expectativa reinante é que alterações significativas ocorram no tocante a geração de emprego, renda e infraestrutura, bem como melhorias de empresas existentes e surgimento de outros empreendimentos econômicos industriais e de serviços.

Posto isso, apresenta-se como resultante destas transformações reinantes duas questões de pesquisa intimamente relacionadas: quais os fatores presentes que fizeram com que a montadora de automóveis Honda escolhesse o município de Itirapina para se estabelecer? Ademais, como a instalação dessa fábrica pode afetar as dinâmicas econômica e social de Itirapina?

1.2 OBJETIVOS

Os objetivos serão divididos entre objetivo geral e objetivo específico.

1.2.1 Objetivo Geral

A principal finalidade deste trabalho é compreender as alterações socioeconômicas decorrentes da instalação da montadora de veículos Honda em Itirapina/SP.

1.2.2 Objetivos Específicos

- a) Caracterizar a indústria automobilística em nível mundial e no Brasil;
- b) Descrever a expansão do grupo econômico Honda em nível mundial e o processo decisório da instalação da fábrica de automóveis em Itirapina/SP;
- c) Analisar os impactos econômicos, sociais, ambientais e urbanos decorrentes desse investimento no município de Itirapina/SP.

1.3 JUSTIFICATIVA

Apesar da pesquisa se enquadrar em uma sociedade em particular, a importância desse trabalho se reflete em incorporar à literatura um estudo de caso que descreva desde a estruturação de uma pequena cidade como polo automotivo, até as transfigurações provocadas em seu desenvolvimento socioeconômico a partir disso. Dessa forma, sob o ponto de vista geral, contribuirá para possíveis formulações de políticas públicas baseadas na estrutura de industrialização, inseridas em programas de desenvolvimento no Brasil.

Vale ressaltar que o referencial teórico a ser desenvolvido no trabalho, ou seja, o estudo da indústria automobilística e a relação entre o desenvolvimento local e as cadeias globais de valor, são amplos e consolidados na academia. No entanto, o caso específico abordado não é frequente, uma vez que é raro uma cidade de pequeno porte, como Itirapina, receber um investimento *greenfield* total de R\$ 1 bilhão, montante superior ao seu Produto Interno Bruto anual. Portanto, o trabalho deve preencher a lacuna entre o desenvolvimento socioeconômico realizado por uma pequena cidade e a implantação de uma grande fábrica.

Além disso, a pesquisa tem relevância para o estudo da formação histórica do município e região, sobretudo a partir de uma visão econômica. Apesar de algumas transformações não serem consolidadas até a sua publicação, sendo abordadas como expectativas, é nítido que irá ocorrer impactos significativos. Também servirá como base para a possibilidade de implantação de políticas públicas municipais, que remetem ao desenvolvimento local. Desse modo, com o enriquecimento da cidade, especialmente pelo impulso tributário, a cidade deve ser listada como referência na qualidade de vida e nos indicadores sociais. Itirapina deve inserir em uma nova era, agora com um alto orçamento público e a dinâmica econômica baseada no setor industrial.

2 METODOLOGIA

Inicialmente, sobre o objetivo da pesquisa geral, o trabalho se insere como pesquisa exploratória, com o emprego do método histórico e bibliográfico, com fontes documentais e abordagens de cunho quali-quantitativa. Segundo Gil (1999), a finalidade da pesquisa exploratória é desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores. Isso significa que seu objetivo final funda-se em desenvolver uma visão aproximativa acerca das consequências da instalação da fábrica da Honda e expectativas futuras.

Em relação ao método histórico,

consiste em investigar acontecimentos, processos e instituições do passado para verificar a sua influência na sociedade de hoje, pois as instituições alcançaram sua forma atual através de alterações de suas partes componentes, ao longo do tempo, influenciadas pelo contexto cultural particular de cada época (MARCONI; LAKATOS, 2003, p.107).

Portanto, a análise desse método será fundamental para a pesquisa exploratória, especialmente em relação ao estudo específico sobre essa determinada realidade.

Além disso, busca-se praticar a revisão da bibliografia. É inegável que na quase totalidade das vezes nenhuma pesquisa parte da estaca zero. Assim, é muito provável que em dado local, alguém ou um grupo, já deve ter feito pesquisas semelhantes, ou mesmo complementares de certos aspectos da pesquisa pretendida. Então, o uso de tais fontes, documentais ou bibliográficas, torna-se imprescindível para a não duplicação de esforços, ou o encontro de ideias já expressas. Deste modo, a pesquisa bibliográfica constitui-se um conjunto geral a respeito dos principais trabalhos já realizados, capazes de fornecer dados atuais e relevantes relacionados com o tema (MARCONI; LAKATOS, 2003).

Ainda para o propósito das fontes para a pesquisa, pretende-se utilizar a pesquisa documental. Em definição,

a pesquisa documental vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa. Dessa forma o desenvolvimento da pesquisa documental segue os mesmos passos da pesquisa bibliográfica. Apenas há que se considerar que o primeiro passo consiste na exploração das fontes documentais, que são em grande número. Assim, existem, de um lado, os documentos de primeira mão, que não receberam qualquer tratamento analítico, ao mesmo tempo que há os documentos de segunda mão, que de alguma forma já foram analisados (GIL, 1999, p. 51).

Em relação à abordagem qualitativa, não se preocupa com a representatividade numérica, mas com o aprofundamento do grupo social ou da organização. Por isso, não se submete à prova de fatos, pois os dados analisados são não-métricos, tais como suscitados e

de interação, e se valem de diferentes abordagens, centrando-se na compreensão e explicação da dinâmica das relações sociais. (CÓRDOVA; SILVEIRA, 2009).

Por sua vez, a pesquisa quantitativa

se centra na objetividade, considera que a realidade só pode ser compreendida com base na análise de dados brutos, recolhidos com o auxílio de instrumentos padronizados e neutros [...] (Assim), recorre à linguagem matemática para descrever as causas de um fenômeno, as relações entre variáveis (FONSECA, 2002 apud CÓRDOVA; SILVEIRA, 2009, p.33).

Antes de descrever os procedimentos metodológicos para cada objetivo, é importante salientar que se elabora uma abordagem teórica dos elementos centrais pertinentes a este estudo, especialmente sobre às cadeias globais de valor. O embasamento parte das contribuições do autor Gereffi (2009), se estendendo até as demais contribuições recentes. À vista disso, este capítulo ilustrará as atividades relacionadas à produção decorrentes das transações entre as firmas envolvidas, os tipos de governança existentes nas indústrias e sobre as questões de desenvolvimento local a partir da inserção do país nessas cadeias. Então, essas abordagens são cruciais para entender de que maneira o investimento *greenfield* realiza transfigurações no desenvolvimento socioeconômico da cidade.

É importante pontuar que as habilidades e capacidades locais são um atributo que representam uma vantagem comparativa da região sobre a ótica das cadeias globais de valor, tanto em um país, quanto em um local específico. Dessa forma, entende-se as capacitações locais, como as construções históricas, conjuntamente com as interações dos agentes instalados nesse território, que exercem influência na inserção da cadeia. (FÜHR, 2019). Essa inserção na cadeia global de valor pode condicionar o desenvolvimento local. Além disso, medidas de apoio e fomento decorrente de articulações entre o setor público, os setores empresariais e institucionais das regiões exercem influência para o desenvolvimento dessa região (LINS, 2015 apud FÜHR, 2019). Portanto, a maneira como ocorre a articulação entre redes de produção e o local é influenciada pelo contexto sociopolítico, que se torna mais completo por conta de contextos em dado território específico (COE *et al.*, 2004 apud FÜHR, 2019). Então, dado o caráter influenciador desses elementos, é fundamental relatar as movimentações políticas que ocorrem e que exerceram importante papel no processo decisório de grandes investimentos.

No tocante ao primeiro objetivo específico, caracteriza-se a indústria automobilística em nível mundial e no Brasil. Assim, essa caracterização envolve o estudo da estrutura concorrencial, da intensidade do uso de bens de capital, dos esforços destinados à Pesquisa e Desenvolvimento e da diferenciação dos produtos, fatores marcantes nessa indústria. Também será importante o tabelamento de dados das últimas décadas referentes a produção, ao

faturamento, a empregabilidade e sua representatividade econômica, tanto em nível do Brasil, como mundial, focando os principais países produtores, como China, Japão, Alemanha, Índia, Coreia do Sul, Estados Unidos, Espanha, França, México, Rússia e Reino Unido (INTERNATIONAL ORGANIZATION OF MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS (OICA), 2018). Tais informações provêm de fontes como a *International Organization of Motor Vehicle Manufacturers* (OICA), o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) e a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA).

No tocante ao segundo objetivo, a expansão do grupo econômico Honda baseia-se na pesquisa pelo método histórico. Portanto, analisa-se tal processo de formação da empresa, desde a formação e expansão do grupo econômico Honda mundial, até a formação de suas filiais brasileiras, incluindo seus objetivos com a atuação no mercado do Brasil.

Dessa forma, elabora-se uma cronologia dos últimos setenta anos do grupo econômico Honda. Isso engloba os principais acontecimentos, desde a sua fundação, incluindo o processo de internacionalização de vendas e da produção, o seu comportamento perante a 2ª Guerra Mundial e a incorporação de novos setores e produtos pela marca. Além disso, é importante expor os dados atualizados de sua operação mundial, como o resultado financeiro consolidado de 2018/2019 baseado nas receitas financeiras consolidadas e lucro operacional, a composição dessa receita e desse lucro por setor de atuação e o volume de vendas mundiais em unidades anual, detalhada por regiões do globo. Tais dados e acontecimentos históricos são extraídos da própria empresa, tanto no site oficial como em dados estatísticos públicos.

Em relação a representar e descrever o processo decisório da instalação da fábrica de automóveis Honda pretende-se realizar tanto a abordagem qualitativa. Destarte, é descrito o processo de decisão da instalação da fábrica de automóveis da Honda em Itirapina. Por isso, realiza-se uma análise dos ambientes interno do município e do Estado de São Paulo, como os fatores políticos e legais, geográficos, mercadológicos, infraestruturais, econômicos e socioculturais presentes que interessaram à empresa de automóveis Honda se estabelecer, frente às outras diversas regiões que disputaram a atração dessa fábrica.

Inicialmente, é importante reconhecer o trabalho da Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade, a Investe São Paulo, como gerenciador de oportunidades de investimento no Estado. Assim, recebem os empresários, que listam as características regionais necessárias para a viabilidade de seu negócio. Por isso, é fundamental a realização da entrevista, que está relacionada a: i) quais exigências a montadora Honda solicitou para sua

instalação; ii) sobre as disputas municipais, quais desses fatores Itirapina apresentara, e quais precisava aperfeiçoar; iii) qual a atuação do Estado junto a isso. Portanto, os debates levam ao entendimento do processo de decisão da instalação da Honda no Estado de São Paulo e município de Itirapina. O detalhamento das perguntas consta no Apêndice C.

Posteriormente, também se colhem informações através de entrevistas aos membros da Honda. Em primeiro lugar, direcionam-se as perguntas para entender a atuação da Honda Automóveis Brasil, tal como os motivos pelos quais a empresa transferiu suas atividades de Sumaré/SP para Itirapina. Depois, o porquê a fábrica permaneceu fechada do período de 2015 até o início de 2019. Além disso, deve-se compreender como ocorreu a transferência dos funcionários para a nova fábrica, e quais cidades preferidas para eles se estabelecerem. Outro ponto importante refere-se a direcionar perguntas para entender como está estruturada a cadeia de valor da Honda, de modo a computar quais os fornecedores atendem à Honda, suas relações, e se haverá um deslocamento dessas empresas para Itirapina. As perguntas estão no Apêndice A.

Além disso, realiza-se entrevista com o Prefeito Municipal, José Maria Candido (MDB), que teve fundamental importância para a atratividade da Honda. Deste modo, são direcionadas perguntas para entender: i) como se deu as negociações junto aos diretores da Honda e a Investe São Paulo; ii) quais as atitudes para preencher os pré-requisitos que a empresa exigia para se instalar no município; iii) a existência de leis fiscais; iv) qual a relação com a Câmara dos Vereadores para aprovar possíveis alterações nas leis; v) qual os novos investimentos que a cidade recebeu depois que a Honda anunciou que se instalaria na cidade. Além disso, o Prefeito é um importante agente para o fornecimento de dados quantitativos na pesquisa. O roteiro na entrevista consta no Apêndice B.

Outra colaboradora à pesquisa constitui a entrevista com a Secretária da Secretaria de Assistência Social e Presidente do Fundo Social de Solidariedade, órgão municipal que contribui para a coleta de currículos e oferecimento de cursos profissionalizantes em Itirapina. Dessa forma, a entrevista explora qual o número de empregados contratados para trabalhar na fábrica da Honda, de modo direto ou terceirizado, e qual o perfil que essas empresas buscam, a fim de descrever a qualificação da mão de obra exigida.

Além disso, é importante analisar a opinião de empresários locais e quais suas expectativas. Por isso, deve-se entrevistar comerciantes do município, objetivando entender as suas mudanças e adaptações perante à espera do aumento do faturamento de seus estabelecimentos. Ademais, incluem-se investidores que realizaram aporte de capital no município a partir do momento em que a Honda anunciou a construção da fábrica. Assim, é

possível compreender a perspectiva de crescimento econômico provinda do estabelecimento da Honda, que acarretou em transbordamentos de outros investimentos. Um ramo importante é o setor imobiliário, que nos últimos anos, iniciou diversos novos loteamentos, constituindo novos bairros em uma proporção considerável perante o tamanho do município.

No tocante ao terceiro objetivo específico mensura-se, em valores, o impacto econômico e social, também através da análise quantitativa. Em relação ao primeiro, inclui-se o aumento fiscal, o aumento do PIB e do valor agregado e o número de empregos totais criados. Por sua vez o impacto social, será analisado através do levantamento do número de residentes de Itirapina contratados para prestar serviços diretos ou indiretamente à Honda.

Além disso, os dados a serem mensurados, incluindo a pesquisa documental, proverão de diversas fontes. Assim, serão coletados dados através do Guia de Informação e Apuração do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) (GIA), da Secretaria da Fazenda de São Paulo, bem como dados da Superintendência do Tesouro Municipal de Itirapina, órgão ligado ao Gabinete do Prefeito, do Portal da Transparência de Itirapina e da Secretaria de Assistência Social de Itirapina, referentes aos impostos ingressos, sobretudo sobre o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), às novas famílias vindas de Sumaré e a geração de empregos locais. Além disso, inclui-se dados do IBGE, especialmente sobre a população e o número de empregos em Itirapina; e da ANFAVEA, àqueles ligados à indústria automobilística, como a produção de automobilística, composição do setor, volume de vendas, número de empregos gerados, sobretudo da Honda.

Considerando a descrição acima, foram realizadas entrevistas para coleta de informações primárias e dados obtidos com os atores envolvidos, pertinentes a compreender o processo decisório da instalação da fábrica de automóveis em Itirapina e os impactos econômicos e sociais desse investimento. Todas essas reuniões foram realizadas em outubro de 2019, seguindo os roteiros descritos na sessão Apêndices. Também se utiliza citações diretas contextualizadas dos entrevistados referentes às várias categorias propostas. Entretanto, para manter o sigilo dessas pessoas, utilizou-se códigos de identificação, como expresso abaixo:

a) P01: Prefeito Municipal de Itirapina, reeleito, que cumpriu o mandato de 2013-2016 e atualmente cumpre de 2017-2020. Este totaliza seu quinto mandato. Também foi atuante no projeto de instalação da Honda em Itirapina;

b) ISP01: Membro da Investe São Paulo, especialista em infraestrutura e atuante no projeto de instalação da Honda em Itirapina - S01;

- c) S01: Secretária da Secretaria Municipal de Assistência Social e Presidente do Fundo Social de Solidariedade;
- d) H01: Diretor Industrial da Honda Automóveis Brasil;
- e) H02: Assessor Jurídico da Honda Automóveis Brasil;
- f) H03: Membro da Honda na área Administrativa e Relações Internacionais;
- g) H04: Membro da Honda;
- h) I01: Corretor imobiliário;
- i) I02: Investidor imobiliário;
- j) C01: Comerciante e presidente do Conselho Municipal de Turismo (COMTUR) de Itirapina;
- k) C02: Comerciante proprietário de uma pousada, camping e restaurante em Itirapina.

Referente as análises do impacto econômico, divide-se em dois itens. O primeiro trata da arrecadação tributária municipal, que advém de diversos impostos existentes. A montadora Honda irá impactar em praticamente todos eles, dentre os principais: o Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS), o Imposto sobre serviço de qualquer natureza (ISSQN), o Fundo de Participação dos Municípios (FPM), o Imposto de transmissão de bens imóveis (ITBI), o Imposto predial e territorial urbano (IPTU), o Imposto de Renda de Pessoa Física (IRPF), as Taxas de Licença para abertura e funcionamento de estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços e a Contribuição de Iluminação Pública (CIP) e a Taxa de Coleta de Lixo (TCL).

Um ponto importante é descrever o modelo de cálculo sobre impacto nas receitas tributárias do município. Primeiramente, a receita mais atingida será o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). É um imposto recolhido da esfera estadual, que pertence 75% ao Estado, e os demais 25% são repassados aos municípios (SÃO PAULO, 2013). Os valores destinados ao município são computados anualmente através de uma média ponderada, expressa pelo coeficiente de participação, na qual considera:

a) Valor Adicionado: 76% de ponderação na relação percentual entre o valor adicionado, ou seja, a subtração das saídas e entradas ocorridas em cada município e o valor total do Estado, pela média dos dois exercícios anteriores ao da apuração;

b) População: 13% de ponderação na relação entre a população de cada município, dividida pela população total do Estado baseados no recenseamento demográfico geral realizado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mais atualizado;

c) Receita Própria: 5% de ponderação na relação percentual entre o valor da receita tributária própria de cada município e a soma das receitas tributárias próprias de todos os municípios paulistas. Vale ressaltar que é a arrecadação do exercício anterior da apuração;

d) Área cultivada: 3% de ponderação baseados no percentual entre a área cultivada de cada município e a soma de todas as áreas cultivadas do Estado existentes no exercício anterior. Essas informações são levantadas pela Secretaria da Agricultura e Abastecimento;

e) Área inundada: 0,5% de ponderação com base no percentual entre a área dos reservatórios de água de cada município e a soma das áreas de todos os reservatórios do Estado existentes no exercício anterior. É importante salientar que devem ser destinadas à geração de energia elétrica. As informações são fornecidas pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Meio Ambiente;

f) Área protegida: 0,5% de ponderação com base nos índices de área protegida. Vale ressaltar que os critérios que definem são estabelecidos no Anexo da Lei 8.510/93, e calculados pela Secretaria do Meio Ambiente;

g) Componente fixo: 2% é dividido pelo número de municípios do Estado, em igual ponderação a todos.

Portanto, o repasse final dos 25% arrecadados de ICMS aos municípios leva em conta essas sete variáveis, que estão em relação do índice de cada município e em relação aos demais municípios do Estado.

Para a execução do modelo que prevê a arrecadação de ICMS, deve-se basear nos últimos anos de apuração. Primordialmente, são extraídos os dados da Declaração para o Índice de Participação dos Municípios (DIPAM), da Secretaria da Fazenda de São Paulo. A partir daí, subtrai os valores de produção de automóveis que compõem o coeficiente de valor agregado de Sumaré e o adiciona no valor agregado de Itirapina, uma vez que parte da produção será transferida. Com o somatório total de valor agregado do Estado de São Paulo, é possível descrever a proporção que será aumentada da relação do valor agregado de Itirapina com o Estado de São Paulo, e então multiplicar pela ponderação de 76%, resultando no aumento no índice de participação do município de Itirapina.

A partir disso, estima-se quanto cada bilhão de reais contribuirá para o aumento do coeficiente do município para repasse do ICMS baseado em índices passados. Dessa forma, considerará a adição do valor agregado gerado pela Honda no município, com cenários de sua máxima produção, com 120 mil carros anuais. Com a descoberta dos valores que podem ser aumentados no coeficiente, é possível compará-lo com o repasse de verba do ICMS com municípios de coeficiente semelhante às unidades acrescidas.

Em relação ao imposto sobre serviços sobre qualquer natureza (ISSQN), a Honda apresenta considerável participação no montante total arrecadado do município. A fonte dos dados provém das notas fiscais geradas pela Honda com seus fornecedores. Essas informações são extraídas da Secretaria da Fazenda do Município de Itirapina, baseada no sistema de Nota Fiscal Eletrônica de Serviços NF-e.

Em relação ao repasse do Fundo de Participação dos Municípios (FPM), é baseado em certa faixa de habitantes do município. Estima-se que a Honda contribua para o aumento populacional em Itirapina. Então, através do Cidades@, instituição vinculada ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é possível a obtenção de dados a respeito do número da população. Além disso, realiza-se a previsão de crescimento populacional através das entrevistas com os membros da Honda, relacionadas a escolha das cidades para morarem dos funcionários das empresas transferidas de Sumaré.

Outra fonte de arrecadação municipal impactada é o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU). Dessa forma, é possível estimar o valor a ser pago pela montadora baseado em suas metragens do terreno e área construída, multiplicadas pela alíquota estabelecida pelo município. Por isso, tais dados são obtidos na entrevista com P01, que possui informações do departamento de Engenharia da Prefeitura de Itirapina. Esse mesmo entrevistado é capaz de relatar os valores pagos em ITBI em 2013, com a transferência da compra do imóvel pela Honda.

Os demais impostos como o Imposto de Renda de Pessoa Física (IRPF), as Taxas de Licença para abertura e funcionamento de estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços e a Contribuição de Iluminação Pública (CIP) e a Taxa de Coleta de Lixo (TCL) também serão discutidos, uma vez que o estabelecimento da montadora os afeta indiretamente. No entanto, é mais factível realizar uma abordagem qualitativa, pois são de difíceis previsões e não se pode afirmar causalidade com a instalação da Honda.

Ainda nas análises do impacto econômico, o segundo item trata da perspectiva dos negócios. O motivo de adentrar nesse assunto é que o funcionamento da Honda melhorar o ambiente comercial. Portanto, a abordagem também parte de uma análise qualitativa, explorada a partir das entrevistas, especialmente com os comerciantes itirapinenses a respeito de suas convicções.

Em relação às análises do impacto ambiental provocados pelo estabelecimento da Honda, são tratadas de modo quantitativo e qualitativo. Em relação ao primeiro, explora-se dados de geração de energia eólica pela Honda e da redução de lançamento de gás carbônico na atmosfera baseadas nas informações da própria empresa, uma vez que buscam amenizar

esse impacto. Além disso, P01 e H01 são responsáveis por fornecer informações a respeito das áreas reflorestadas como compensação ambiental do empreendimento. Em contrapartida, a descrição qualitativa desse tópico tem importância devido à filosofia da Honda, que preza pela produção sustentável, extraídas pela própria descrição institucional de sua produção de forma ambientalmente correta.

Por último, a análise do impacto urbano devido às atividades de produção da Honda também decorrer do método quantitativo e qualitativo. Este é abordado para descrever como ocorreram as movimentações dos agentes públicos e privados para atender o maior fluxo de pessoas e habitantes na cidade, através das entrevistas com P01, e os investidores imobiliários. Em contrapartida, a forma quantitativa revela a implantação de novos lotes derivados de empreendimentos imobiliários, obtidos por P01, e a modificação de aluguéis e de preço das terras em Itirapina, extraído dos entrevistados do setor imobiliário.

Portanto, por ser uma pesquisa exploratória, com visão aproximativa dos impactos econômicos e sociais decorridos da instalação da fábrica de automóveis Honda, a limitação da pesquisa é a escassez de tempo, uma vez que as alterações no município serão consolidadas somente nas próximas décadas. Também, pelo modelo, não é possível prever o coeficiente dos demais municípios nas apurações futuras de ICMS.

Além disso, outra questão é o problema do contrafactual. Segundo Gertler *et al.* (2015), é a impossibilidade de medir o mesmo agente em duas situações diferentes ao mesmo tempo. Assim, não pode ser observado simultaneamente em dois estados diferentes, como um recebendo uma intervenção e o outro não. Em outras palavras, isso significa que não será possível analisar duas cidades de Itirapina, ao mesmo tempo, no mesmo espaço, em que uma recebe os investimentos da Honda, enquanto a outra, não.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 ELEMENTOS CENTRAIS

3.1.1 Internacionalização produtiva

Atualmente, é inegável a alta interligação entre as diversas sociedades e nações. Assim, a globalização é o processo de maior internacionalização, que ocorreu durante a década de 1980 e culminou em mudanças no progresso técnico e aumento na acumulação financeira de capital. Assim, é caracterizada como um aprofundamento da internacionalização nos setores econômicos, políticos, sociais e culturais. Do mesmo modo, é marcada por fluxos de capitais em um contexto de aumento concorrencial e de integração dos sistemas econômicos globais (COUTINHO, 1995 apud PERIN, 2014).

Convive-se, então, com globalização produtiva, um dos conceitos abordados dentro da globalização, definida pela interligação da estrutura produtiva doméstica com a estrutura produtiva internacional. Tal processo é predominantemente marcado por investimentos estrangeiro diretos (IEDs), realizados pelas empresas transnacionais (ETNs). Assim, há um descolamento das bases produtivas para outras localidades, o que cria uma complexa divisão do trabalho entre os países e uma formação de conglomerados globais. Dessa forma, esse processo tem levado a mudanças nas formas de produção e de comercialização mundiais (GONÇALVES et al, 1998 apud PERIN, 2014).

Gereffi (2009) introduz o conceito de “cadeias globais de valor” para analisar as estruturas e dinâmicas da indústria global e as perspectivas do desenvolvimento das nações e empresas operantes nas redes. Assim, o termo pode ser entendido como:

Uma gama de atividades desenvolvidas pelos trabalhadores e pela empresa para produzirem um produto, desde sua concepção até o uso final. Abrange assim, atividades que vão da pré-produção, como a obtenção dos insumos e Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), até os serviços de pós-venda (GEREFFI; FERNANDEZ-STARK, 2011 apud CAMPOS, 2019, p. 03).

Em outras palavras, formam o conjunto de atividades fragmentadas verticalmente integradas, dispersas geograficamente e coordenadas por uma determinada estrutura de governança. Com isso, houve uma intensa desverticalização, fragmentação e internacionalização das etapas do processo de produção dos bens, focados na redução de custos, e nos ganhos de escala e de escopo (HIRATUKA; SARTI, 2015 apud COSTA; HENKIN 2012).

Desta maneira, o capital industrial e a globalização promovem diferentes redes econômicas internacionais. Assim, cadeias globais de valor (CGV) presentes nas indústrias podem ser caracterizadas através dos tipos de governança, sendo comandadas por produtores ou por compradores. Esta última trata-se de grandes varejistas, comerciantes e fabricantes de marcas que desempenham papéis centrais no estabelecimento de redes de produção descentralizadas em uma variedade de países exportadores, geralmente em países subdesenvolvidos (GEREFFI, 2009).

Então, a produção é geralmente realizada por redes de empresas nos países subdesenvolvidos, que produzem bens acabados para compradores estrangeiros, seguindo suas especificações e exigências. Esse modelo de industrialização voltado para o comércio tornou-se comum nas indústrias de bens de consumo, que possuem mão-de-obra intensiva, como vestuário, calçados, brinquedos, utensílios domésticos e eletrônicos (GEREFFI, 2009).

Em relação a cadeia de valor dirigida por produtor, se refere àquelas em que os grandes fabricantes, em geral transnacionais, desempenham papéis centrais na coordenação das redes de produção. Portanto, é característico de indústrias de capital e indústrias com tecnologia intensiva, como de automóveis, de aeronaves, de computadores, de semicondutores e de maquinário pesado. Diante disso, a indústria de automóveis é uma ilustração clássica desse modo, com sistemas de produção multilateral que envolvem milhares de empresas, o que inclui subsidiárias e subcontratadas (GEREFFI, 2009).

Todavia, Gereffi (2009) aprimora a questão da governança, uma vez que não é mais suficiente para explicar os elos da cadeia. Assim, surge uma nova classificação analítica da estrutura de governança, composta por cinco estruturas. É importante salientar que os cinco tipos de governança decorrem de três fatores chave. Em primeiro lugar está a complexidade das transações entre as firmas, seguido da habilidade de se codificar as transações e, então, da capacidade dos fornecedores em atender de forma satisfatória a demanda dos clientes (GEREFFI *et al.*, 2005 apud CAMPOS, 2019).

1) Relações de Mercado: há um baixo custo de mudança para o fornecedor ou para o comprador. Isso porque as relações são baseadas nos preços.

2) Cadeias de Valores Modulares: cabe aos fornecedores realizarem o serviço de acordo com as especificações do comprador. Dessa forma, assumem as responsabilidades pela competência sobre o processo tecnológico e custos necessários para as aquisições dos componentes para o processo produtivo em relação ao produto fornecido.

3) Cadeias de Valores Relacionais: existe uma dependência mútua entre fornecedores e clientes. Há um alto custo de transação referente à mudança dos parceiros.

Está associado à reputação, aos laços familiares e a proximidade geográfica. Notável que se enquadram produtos de alta qualidade ou com características únicas.

4) Cadeias de Valores Cativas: essa estrutura de governança é marcada pelo controle das firmas líderes sobre seus fornecedores. Assim, os fornecedores são empresas de pequeno porte muito dependentes dos grandes compradores, nomeadas empresas líderes. Nota-se que há um alto custo de mudança pelos fornecedores.

5) Relações Hierárquicas: é caracterizada pela integração vertical, em que as firmas líderes internalizam a produção. Com isso, há o controle gerencial das matrizes com as suas subsidiárias ou afiliadas. É comum essa verticalização da produção ocorrer em produtos estratégicos, de difícil codificação, de alta complexidade ou sem fornecedores especializados.

Segundo Campos (2019), a inserção nas cadeias de valor tem mostrado uma forte correlação com o crescimento e desenvolvimento industrial e econômico das nações. Destarte, é mais fácil e eficiente realizar atividades específicas, ao invés de desenvolver um setor completo verticalmente integrado. Portanto, essa inclusão nas cadeias globais de valor acelera a industrialização e reduz custos, visto que se insere em setor com vantagens comparativas (CARNEIRO, 2015 apud CAMPOS, 2019).

Entretanto, há a necessidade de absorver conhecimento através das cadeias globais de valor, a fim de obter uma melhoria econômica e social efetivamente. Isso significa que o país não deve se inserir apenas em segmentos de baixo valor agregado, centrando suas atividades em baixa tecnologia, sem perspectiva de crescimento, e principalmente se tornar dependente das firmas líderes dos países desenvolvidos. Por isso, entrar nas cadeias de valor não significa desenvolvimento econômico (HUMPHREY, 2004 apud CAMPOS, 2019).

3.2 DESENVOLVIMENTO LOCAL

3.2.1 A relação entre o desenvolvimento local e as cadeias globais de valor

Essa sessão analisa a relação direta entre a teoria das cadeias globais de valor e do desenvolvimento regional. Assim, as interações da produção em determinada região, em conjunto com os processos produtivos mundiais, podem apresentar consequências positivas no desenvolvimento do país.

Em primeiro lugar, a participação dos países nas cadeias globais de valores concentra-se em três etapas: i) entrada nas cadeias; ii) a expansão e o fortalecimento da participação nas cadeias; iii) a transformação da participação nas CGV's em desenvolvimento

sustentável. A primeira consiste na atração de investimentos estrangeiros diretos (IED), observando especialmente a natureza do investimento e o seu potencial de transferência tecnológica para empresas nacionais, e permitindo conexão destas com o mercado internacional, a fim de elas encontrarem parceiros comerciais externos. Além disso, é necessário o favorecimento à entrada de empresas nacionais na cadeia. Vale ressaltar que cabe nesse processo inicial a criação de um ambiente favorável, que consiste na competitividade de custos, na promoção dos condutores do investimento e na melhoria da infraestrutura e dos serviços domésticos (TAGLIONI; WINKLER, 2014 apud FÜHR, 2019).

Por seu turno, a segunda etapa, referente a expansão e o fortalecimento da participação nas cadeias,

consiste em promoção da modernização e do adensamento econômico, e à ampliação das capacidades de absorção das firmas domésticas [...] Essa área engloba políticas de fortalecimento dos elos da economia local com a cadeia, da capacidade absorptiva e da qualidade da mão de obra (TAGLIONI; WINKLER, 2014 apud FÜHR, 2019, p. 97).

Essa fase envolve dois modos de política: a política de qualificação e de capacidade absorptiva. A primeira se relaciona com desenvolvimento de habilidades a partir da inserção na cadeia, bem como a distribuição igualitária de acesso às oportunidades por grupos minoritários. Por seu lado, a segunda se caracteriza pela iniciativa ao fomento de inovações e absorção de capacidade das firmas locais, ao mesmo tempo em que atendem a normas e especificações de processos e de produtos (TAGLIONI; WINKLER, 2014 apud FÜHR, 2019).

Por fim, o processo de desenvolvimento local ocasionado pelas cadeias globais de valor ocorre através do *upgrading* social, consequência da política de qualificação da mão de obra. Por isso, é importante a permanência de políticas complementares, através da garantia de oportunidades e criação de sentimento de pertencimento, que extingue exclusões e desigualdades e permite a ascensão social (TAGLIONI; WINKLER, 2016 apud FÜHR, 2019).

Ao aderir às CGVs, o país deve tomar um conjunto de políticas para assegurar que sejam integradas ao máximo da economia local. Assim, isso permite em maior difusão do conhecimento, da tecnologia e *know-how* dos estrangeiros para as firmas locais. Vale ressaltar que existem canais de transmissão do *upgrading* econômico e social, provocados pela inserção da região nas cadeias globais de valor (TAGLIONI; WINKLER, 2016).

Esses canais de transmissão fazem com que as CGVs apoiem o desenvolvimento e a industrialização de diversas formas. Em primeiro lugar, as CGVs, através das ligações com elos para trás, geram um efeito demanda e uma assistência. O primeiro significa que empresas

líderes tendem a exigir melhores insumos de fornecedores locais, ao mesmo passo que, no segundo, essas empresas líderes fornecem conhecimento, tecnologia, pagamentos adiantados e outros benefícios (TAGLIONI; WINKLER, 2016).

Além disso, esses links para frente e para trás geram os transbordamentos de tecnologia, melhorando a produtividade local através de dois mecanismos: i) efeito difusão, dado que leva à difusão de conhecimento e tecnologia na indústria de fornecedores; ii) efeito de disponibilidade e qualidade, ou seja, a participação nas CGVs aumenta a disponibilidade e qualidade dos insumos na indústria local (TAGLIONI; WINKLER, 2016 apud FÜHR, 2019; TAGLIONI; WINKLER, 2016).

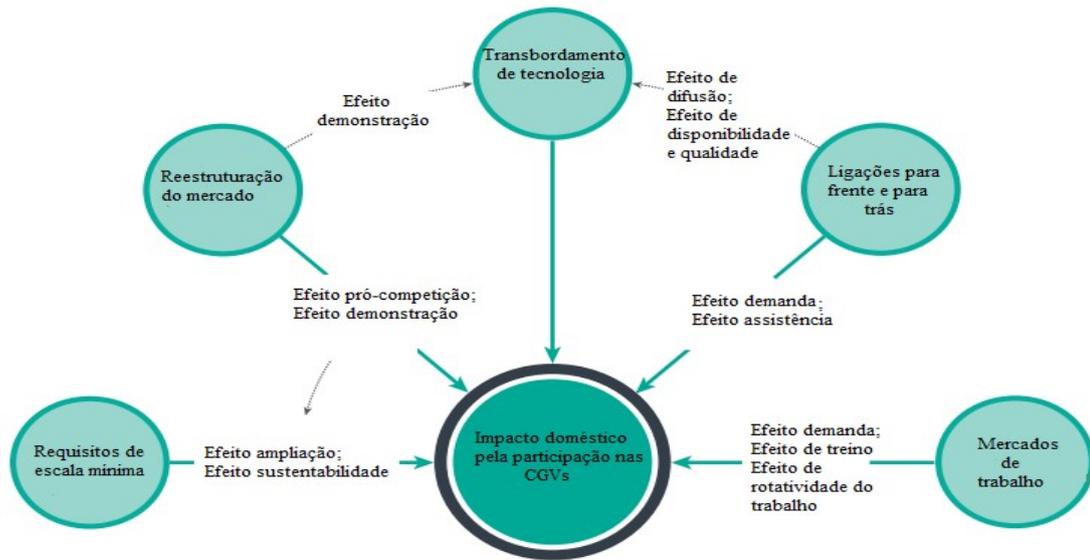
Outro canal de transmissão se baseia na reestruturação do mercado, que atinge tanto agentes envolvidos direto, quanto indiretamente. Dessa forma, se subdivide em dois efeitos: i) efeito pró-competição, que consiste no aumento da produtividade média, por conta do aumento da concorrência dos recursos, que são limitados e disputados pelas empresas do país, decorrente no médio prazo; ii) efeito de demonstração, que são os transbordamentos de conhecimento e tecnologias decorrentes da imitação direta ou então da engenharia reversa pelas empresas locais, seja de produtos, dos processos de produção ou de exploração, do modelo de negócio e das estratégias de marketing (TAGLIONI; WINKLER, 2016 apud FÜHR, 2019; TAGLIONI; WINKLER, 2016).

Um próximo canal são que as CGV geram um resultado que concedem requisitos de escala mínima. Isso significa que contribui através do efeito de amplificação e também da sustentabilidade. O primeiro demonstra que, uma vez instaladas a infraestrutura e serviços de base voltados para a atuação da região nas CGVs, podem estimular a produção local em outros setores que não necessariamente estejam inseridos na cadeia. Isso faz com que amplifique os efeitos pró-competição também. Ademais, o efeito sustentabilidade consiste na participação do país nas CGVs ao longo do tempo, como a melhora da logística, que faz com que aumente a pontualidade e confiança no transporte das mercadorias e matérias primas, e consequentemente, o país se integrar de modo vertical nas cadeias (TAGLIONI; WINKLER, 2016 apud FÜHR, 2019; TAGLIONI; WINKLER, 2016).

O último fator de transmissão refere-se às CGVs beneficiarem os mercados de trabalho, através dos mecanismos do efeito da demanda, do efeito de treino e do efeito da rotatividade da mão de obra. O efeito de demanda no mercado de trabalho consiste na atração de capital humano que as multinacionais ou demais empresas exercem, oferecendo salários maiores ou benefícios. Por seu turno, o efeito de treino significa a possibilidade de as empresas locais que participam nas CGV receberem formação, por exemplo, das

multinacionais ou de seus compradores internacionais. Restando, o efeito de rotatividade da mão de obra sugere que o conhecimento pode ser passado às empresas locais uma vez incorporados na força de trabalho dessas empresas atuantes da cadeia (TAGLIONI; WINKLER, 2016 apud FÜHR, 2019; TAGLIONI; WINKLER, 2016).

Figura 1 - Canais de transmissão ao desenvolvimento local pelas cadeias globais de valor



Fonte: Adaptado de Taglioni e Winkler (2016)

Por fim, a Figura 1 resume os canais de transmissão e seus efeitos, considerando a partição dos países nas cadeias globais de valores, para levar ao desenvolvimento.

De acordo com a política de transbordamentos das cadeias globais de valores, o grau de benefício do conhecimento ou do transbordamento da tecnologia depende da capacidade de absorção dos atores domésticos. Para isso, são necessários investimentos específicos da indústria, como nas áreas de educação, de desenvolvimento de programas de fornecedores, ou clusters para a sustentação dessa capacidade técnica em longo prazo. Vale lembrar que é importante a cooperação de iniciativas, podendo haver parcerias público-privadas destinadas à pesquisa, garantindo pesquisadores qualificados em universidades. Isso significa que é impossível no longo prazo um país se manter competitivo nas CGV apenas ofertando oferecendo uma única tarefa. Por isso, é crucial haver diversificação produtiva para sua conservação nas cadeias globais de valor (TAGLIONI; WINKLER, 2016).

Além disso, empresas que participam de CGV desenvolvem processos inovativos em países hospedeiros, desde que estes possuam um sistema de inovação (SI). Segundo Williamson (1985, apud BITTENCOURT; CARIO, 2016), os sistemas de inovação têm uma importante função em diminuir a complexidade das transações entre as empresas de modo a

ampliar a codificação das informações à medida que fornecem os arranjos institucionais e as organizações, como serviços de infraestruturas que diminuem os custos de transação dos agentes. Então, quanto melhor os estímulos ao engajamento das empresas na ampliação de suas competências, aliado à educação e treinamento, mais provável é a inserção dessas empresas locais em atividades com maior valor agregado nas cadeias.

De acordo com UNCATAD/ITE/IIA (2006, apud BITTENCOURT; CAROP, 2016), as empresas buscam diversificar as fontes de informação, de modo a criar competências e soluções tecnológicas fora de seu território sede. Dessa forma, um fator relevante para seu investimento é a existência de instituições de pesquisa e universidades voltadas a áreas da tecnologia da informação. Por isso, os recursos oferecidos pelo sistema nacional de inovações influenciam na qualidade das atividades desenvolvidas pelas empresas subsidiárias (BITTENCOURT; CARIO, 2016).

Vale destacar que no processo de desenvolvimento local estão presentes políticas industriais. Em definição, é o envolvimento do setor público e do setor privado em um conjunto coordenado de ações que visam à ampliação da competitividade industrial. Assim, seu objetivo final é impulsionar o crescimento econômico e o emprego no setor secundário. As políticas industriais estão presentes em países desenvolvidos ou naqueles que visam promover seu desenvolvimento. Salienta-se que a política industrial, como promotora da competitividade, é indissociável da concorrência, da atualização tecnológica e do aumento da produtividade. Então, não se baseia em disseminar setores e empresas privilegiados e ineficientes, através de proteção e subsídios (IEDI, 2002).

Segundo Gereffi e Sturgeon (2013, apud FERRAZ; DIEGUES, 2019), as políticas industriais são estratégias de desenvolvimento em um país inserido em cadeias globais de valor. Assim, devem criar engajamentos e a diversificação na cadeia, e não apenas recriar cadeias inteiras em território nacional e ligações estrangeiras com aumento da posição relativa dentro das cadeias. Um dos fatores que possibilitam a atualização de um país são as ligações dos diferentes segmentos da cadeia de valor, inseridas no contexto regional ou global. Dessa forma, a presença de empresas integradas em CGVs pode incentivar bases regionais de produção dentro do país a partir de política industrial.

4 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

4.1.1 A estrutura de produção

Essa sessão é responsável por caracterizar a indústria automobilística, demonstrando sua estrutura de produção. Inicialmente, define-se essa indústria e seus produtos. Em sequência, aborda-se o arcabouço produtivo, baseado na redistribuição geográfica em diversos países, com a atuação de grandes empresas globais responsáveis pelos investimentos estrangeiros diretos (IED) e coordenação de subsidiárias, assim como a nova organização desverticalizada, pautada no arranjo modular e proximidade com os fornecedores.

Em primeiro lugar, é necessária a definição sobre a indústria automobilística. De acordo com Costa e Henkin (2012) é a indústria heterogênea e diversificada, capaz de produzir diversos tipos de veículos terrestres, compondo segmentos de automóveis de passeio, veículos comerciais leves, utilitários, caminhões e ônibus, que resultam na comercialização de veículos acabados, completamente desmontados (CKD) e também de autopeças. Graças a essa gama de produtos, e conseqüentemente o modo de comercialização, é possível que empresas individuais se especializem em segmentos de atuação no mercado, de modo a englobar plantas distintas para a fabricação, inclusive com especialização por tipo de veículo e por plataforma fabricada, restringindo a produção das variantes de modelos (COSTA; HENKIN, 2012).

É importante ressaltar que a indústria automobilística infere grandes influências sobre os demais setores econômicos. Isso ocorre por conta da disseminação das inovações da produção e dos produtos da indústria. Um exemplo é a adoção do padrão fordista de produção no século XX, que alterou a organização dos espaços a partir de Henry Ford. Mais tarde, na década de 1970, houve outra influência na indústria mundial com a implantação do modelo Toyotismo japonês, com o sistema *just-in-time* que opta pela flexibilização da produção. Hoje, dado seu alto capital empregado em inovações e ajustamento de informática, representa um meio técnico-científico-informacional global (SENHORAS, 2005).

No recente regime de reestruturação da indústria automobilística, há uma desverticalização produtiva a partir do final do século XX, marcada pela expansão de empresas transnacionais e internacionalização dos mercados. Esse processo é marcado pelos movimentos políticos mundiais, com a desregulamentação financeira e comercial, que elevou a competitividade empresarial a patamares internacionais. Além disso, no fim dos anos 1960, a indústria fora afetada pela crise fordista de produção. Isso fez com que houvesse a saturação

dos mercados de bens de consumo duráveis nos países desenvolvidos, o que resultou em acirramento da competição e queda da taxa do lucro. Como cada etapa produtiva pode ocorrer sem continuidade física com as demais, possibilitou às empresas antes verticalizadas uma adoção estratégica marcada pelo seu posicionamento geográfico, com diferentes etapas no globo intra e interpaíses, de acordo com seus custos e valor agregado (SENHORAS, 2005; COSTA; HENKIN, 2012).

Em consequência disso, ocorre a formação de um modelo de redes e alianças com o estabelecimento de plantas produtivas em países economicamente atrativos, ou seja, um movimento de ampliação de mercado para incorporar os países emergentes. Isso faz frente ao modelo antigo de produção restrito a países centrais, pautado no abastecimento doméstico e exportações para os demais (CARVALHO, 2005 apud AUGUSTO, 2015).

Como a indústria automobilística atua em caráter global, em geral, as empresas são transnacionais que operam com múltiplas plantas, apresentando uma divisão do trabalho dentro da cadeia de valor do produto. Dessa forma, os centros de decisão e de P&D localizam-se nos países sede, enquanto que a fabricação se distribui internacionalmente em fábricas dispersas. Assim, cabe às filiais localizadas nos países periféricos a responsabilidade de fabricação e montagem dos produtos, enquanto que nas unidades dos países centrais cabem ganhos de escopo e concentração do processo de inovação tecnológica (SENHORAS, 2005).

Então, essa movimentação é capaz de reduzir riscos associados aos projetos de investimentos e personalização de produtos. As subsidiárias são instaladas nos maiores mercados consumidores devido aos custos de frete e de barreiras alfandegárias, às políticas de incentivo ao setor, aos menores custos de produção e outras vantagens de localização, que as tornam plataformas regionais de produção e distribuição (SENHORAS, 2005, COSTA; HENKIN, 2012).

A partir disso, o processo de internacionalização da produção automobilística exerce influência nas políticas econômicas. No âmbito internacional, focaliza em acordos bilaterais ou de blocos econômicos para a comercialização dos produtos, para a redução de tarifas e transferência de tecnologia, como equipamentos, gestão da força de trabalho e padrões de inovações tecnológicas e organizacionais. Em relação ao contexto nacional, o setor inspira séries de políticas de estímulo e incentivos fiscais, bem como a criação de regulações federais, regionais e locais (KIM, 2005 apud SILVA; BORTOLOTTI; SHIMA, 2017).

Recentemente, o setor automotivo introduziu um novo modelo de produção denominado consórcio modular. Em outras palavras, consiste em trazer os fornecedores para dentro da fábrica e delega-los a montagem dos veículos. Isso permite a redução de custos,

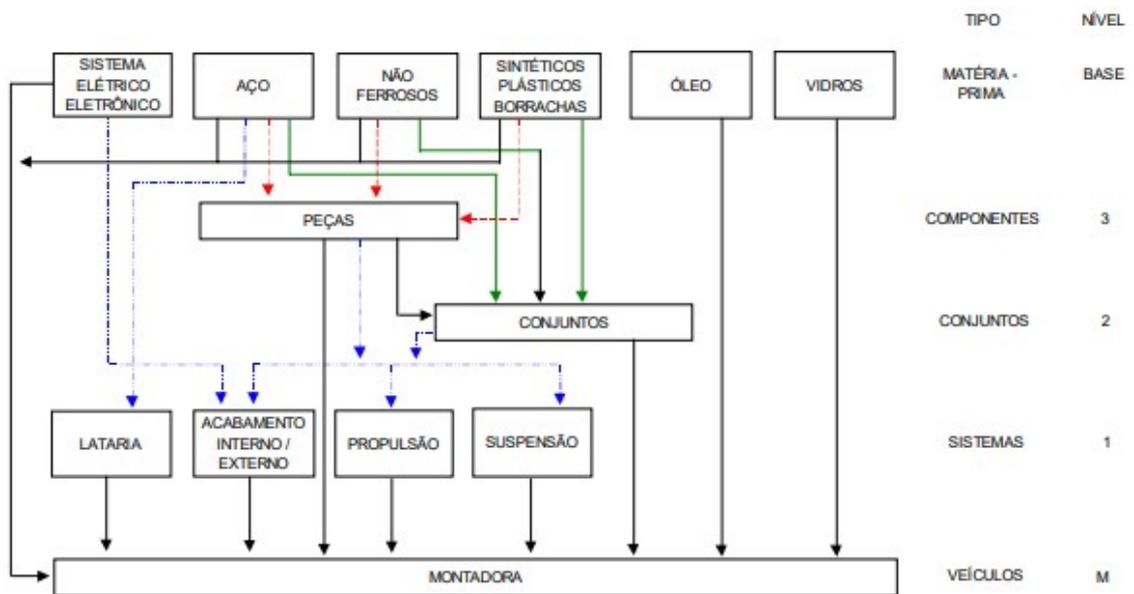
uma vez que há uma uniformização do sistema, em que os fornecedores compartilham com a montadora a infraestrutura e dependências existentes, como espaços físicos, ambulatórios, restaurantes, etc. Assim, o sucesso depende da harmoniosa integração entre todas as empresas envolvidas (CASOTTI; GOLDEINSTEIN, 2008).

Vale ressaltar que, ao aplicar esse modelo, as montadoras centram seus esforços nas estratégias de *marketing* e vendas, especialmente em pesquisas, desenvolvimento e inovações. Para exemplificar a integração, até mesmo o sindicato é único, que possibilita a adoção da mesma tabela salarial e dos mesmos benefícios entre os funcionários das empresas participantes do consórcio (CASOTTI; GOLDEINSTEIN, 2008).

No consórcio modular, a montadora segmenta seus fornecedores de acordo com a importância do item fornecido. São quatro escalões, sendo o primeiro composto por fornecedores que co-desenvolvem os módulos (suspensão, transmissão, painel, etc.); o segundo que se divide entre os produtores das demais peças e componentes de maior complexidade para as montadoras e para os fabricantes do primeiro escalão; o terceiro formado pelas empresas que ofertam peças isoladas de menor valor agregado; e no quarto estão presentes os fabricantes de matérias primas. (CALANDRO; CAMPOS, 2003 apud COSTA; HENKIN, 2012).

Essa segmentação obedece aos critérios relacionados a capacitação tecnológica para o co-desenvolvimento de módulos e componentes juntamente com a montadora, a capacidade de oferta, a adequada logística de distribuição, ao preço e qualidade dos produtos ofertados, a reputação do fornecedor, a importância dos itens a serem adquiridos para a montagem final do modelo e a capacidade financeira para investir na nova planta. Assim, é realizada essa interligação com os fornecedores para cada módulo e itens envolvidos na montagem final do veículo (COSTA; HENKIN, 2012).

Figura 2 - A cadeia produtiva da indústria automobilística



Fonte: Dias, Galina e Silva (1999, p. 11)

A Figura 2 demonstra a integração entre os níveis de fornecimento. Conforme os níveis se abaixam, mais completo é o produto de fornecimento, e o abastecimento se dá pelos níveis sucessores. Na primeira linha, estão os fabricantes de matérias primas, ou seja, o nível base da produção. Note que essas empresas abastecem tanto os outros fornecedores, quanto a montadora. Em relação à linha abaixo, localiza-se o nível 03, responsável pela produção de peças, que se destinam para a composição de conjuntos dos fornecedores de nível 02, para sistemas de fornecedores nível 01, e diretamente para as montadoras. A composição dos sistemas pelos fornecedores nível 01 ocorre pela formação dos conjuntos e peças dos antecessores, que se destinam finalmente à montadora. Por fim, a montadora recebe matérias primas, peças, componentes e sistemas de todos os níveis antecessores para a composição do veículo.

Os fornecedores responsáveis pelos componentes mais críticos, de maior tecnologia e complexidade participam diretamente do processo produtivo na linha de montagem. Assim, esses do primeiro escalão, que participam fundamentalmente do empreendimento tornam-se sistemistas. Então, é possível atuarem em todas as unidades produtivas dos veículos que utilizem aqueles módulos, em qualquer planta, independentemente de suas localizações geográficas (COSTA; HENKIN, 2012).

É importante salientar que esses maiores fornecedores, geralmente de origem dos países centrais, tornam-se “fornecedores globais”, com operações em nível mundial e capacidade de oferecer bens e serviços para diversas montadoras (STURGEON *et al.*, 2009

apud TORRES, 2011). Além disso, eles também assumem serviços como a assistência técnica para o módulo, a participação em soluções de problemas na linha de montagem, a lidar com alterações no planejamento diário de entregas e efetuar alterações no design dos produtos (SALERNO; CAMARGO; LEMOS, 2007 apud COSTA; HENKIN, 2012).

De acordo com Costa e Henkin (2012), há também o arranjo denominado condomínio industrial. Em outras palavras, é a presença de fornecedores que detém unidades de produção ou armazéns de estocagem inseridos no complexo da montadora, ou então em sua proximidade, realizando as entregas no modelo *just-in-time*. Por conseguinte, cabe à própria montadora a decisão de atividades a partir de o consórcio modular, ou dessa forma tradicional, com a possibilidade de coexistência dos dois arranjos na mesma unidade de fabricação. Em relação ao condomínio industrial, a montadora é a responsável por realizar o controle da linha de fabricação, da montagem dos módulos e dos testes de qualidade final do produto. Por sua vez, o consórcio modular é de competência dos fornecedores de primeiro nível a entrega e a montagem de seus módulos diretamente na linha de fabricação da montadora (COLLINS; BECHLER; PIRES, 1997 apud COSTA; HENKIN, 2012; PIRES, 1998 apud COSTA; HENKIN, 2012).

Tal decisão dos arranjos é fundada na estratégia de produção da firma, baseada na racionalidade econômica. Assim, busca-se reduzir o tempo e os custos de produção e acelerar o processo de introdução de inovações tecnológicas para diferenciar os produtos (COSTA; HENKIN, 2012). Além disso,

ao alocar os fornecedores no mesmo espaço físico da montadora são reduzidos: os riscos de falta de suprimentos; o tempo de entrega das partes e componentes; e os custos com frete e logística. Além desses benefícios ocorre também maior coordenação entre os envolvidos na operação e a flexibilidade da unidade produtiva. Dado que a montagem é parcialmente feita pelos fornecedores, mas, de forma simultânea, o tempo total e a complexidade do processo de fabricação dos veículos acabam sendo reduzidos, de modo que também a produtividade se eleva (NETO; IEMMA, 2004 apud COSTA; HENKIN, 2012, p. 08).

Outro ponto positivo ao se estabelecer o consórcio modular é a redução de custo por conta da diminuição de fornecedores diretos para as montadoras. Assim, ocorre a diminuição da contratação de mão de obra e de custos de transação. O primeiro se dá graças a responsabilidade de cada fornecedor realizar a montagem de seu módulo, e então, eles próprios arcarem com seus custos de montagem. Em relação aos custos de transação, ocorre porque, ao lidar com menor número de fornecedores, é mais fácil a coordenação da montadora com os atuantes, no quesito de prospectar preços, de negociar e fazer cumprir os contratos (COSTA; HENKIN, 2012).

O consórcio modular também tem impacto nos planos de investimentos das montadoras, facilitando seu processo de internacionalização. Com isso, os custos de novos investimentos são divididos com os principais fornecedores, o que reduz os dispêndios nos diferentes ativos necessários para a instalação de uma unidade industrial. Então, há reduções de recursos de produção para a montadora, como as instalações industriais, equipamentos e outros, e também àqueles dedicados ao desenvolvimento de projetos, como equipes de engenharia, sistemas, tecnologia, etc. (ALVARES, 2004 apud COSTA; HENKIN, 2012). Essa redução de custo permite às fabricantes de veículos concentrarem seus esforços em áreas importantes para o desempenho de seu negócio, tais como atender as necessidades dos consumidores, o design de produtos, marketing e vendas (ANDRADE; FURTADO, 2006 apud COSTA; HENKIN, 2012).

4.2 ESTRUTURA DE MERCADO E PADRÃO DE CONCORRÊNCIA

Essa sessão é responsável por caracterizar a indústria automobilística, em relação a sua estrutura de mercado e seu padrão de concorrência. Para tanto, aborda-se desde a estruturação do mercado, com a existência de um oligopólio diferenciado-concentrado no processo concorrencial, enfatizando a importância da diferenciação de produtos e inovações nesse setor, com altos esforços em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D).

É fundamental a caracterização de oligopólio para descrever a indústria automobilística. Resultante de seu desenvolvimento histórico, a indústria automobilística se caracteriza como um oligopólio diferenciado-concentrado. Desse modo, estão presentes empresas de grande porte com alto volume de capital e uma composição de produtos diferenciados, estabelecendo grandes barreiras econômicas e tecnológicas à entrada de novos *players*, visto que além de investimentos em inovação, destinam recursos a estratégias comerciais (COSTA; HENKIN, 2012; SENHORAS 2005). O Quadro 1 resume as características estruturais da indústria automobilística.

Quadro 1 - As características estruturais da indústria automobilística

Oligopólio Concentrado + Oligopólio Diferenciado = Oligopólio Misto	
Setor	Bens duráveis de consumo cujos insumos básicos e bens de capital padronizados requerem economias de escala e escopo.
Diferenciação do produto	As economias de escopo são tão importantes quanto às economias de escala no valor final do produto.
Economias de Escala	Alta concentração técnica devida: a) a economia técnica de escala; b) ao elevado montante de capital inicial mínimo; e c) a facilidade de acesso à tecnologia e insumo.
Formatos de Estratégia Concorrencial	Combina planejamento do excesso de capacidade com a busca de diferenciação e inovação do produto, como forma de ampliar o mercado. A concorrência via preço, embora não seja descartada, não é habitual, pois além de por em risco a estabilidade do mercado, a margem é rígida à faixa, por conta do esforço de vendas.
Estrutura de Mercado	Relativamente estável, em função de sua alta concentração de mercado e da existência de barreiras à entrada. Destinado a consumidores de média renda e dependente da conjuntura econômica.

Fonte: SENHORAS (2005).

O setor automobilístico é marcado pela alta complexidade tecnológica no desenvolvimento de produtos e no processo de fabricação. Assim, apresenta altos custos fixos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) para novos produtos, para propagandas, para custos de modificação do *setup*, para investimentos relacionados a máquinas e equipamentos e para montagem da infraestrutura produtiva. Por conseguinte, as empresas buscam reduzir esses custos e ampliar a margem de lucro através da obtenção de economias de escala e escopo ou pela agregação de valor aos produtos através de diferenciação (COSTA; HENKIN, 2012).

Uma vez que o nível dos atributos tangíveis de produção das montadoras se assemelha, ocorrem esforços para cativar a preferência dos consumidores. Para tal, as empresas utilizam instrumentos que as fazem diferenciar individualmente, como o controle de canais de distribuição e oferta de serviços pós-vendas. Desse modo, formam uma rede de concessionárias credenciadas para ofertar veículos novos com exclusividade, constituindo esse modelo como um dos principais meios de comercialização. Essas firmas de distribuição recebem o credenciamento através de contratos de longo prazo, e são estabelecidas de modo a atender a maior área geográfica possível, e também um elevado número de consumidores e possibilitar a apropriação de economias de escala e de escopo (COSTA; HENKIN, 2012).

Outro esforço para vendas automotivas são os serviços de financiamento. Devido ao alto valor dos veículos, se comparado a outros bens de consumo, as vendas são influenciadas pela disponibilidade de crédito ao consumidor. Nesse sentido, as próprias montadoras são

estimuladas a oferecer esses serviços de financiamento. Por isso, algumas são proprietárias de outras empresas especializadas em financiamento de veículos, como fornecimento de linhas de crédito, leasing, consórcios, etc. Portanto, essas atividades secundárias constituem uma fonte adicional de lucros, embora não estejam ligadas diretamente a principal atividade de produção, mas sim um fator impulsionador de vendas (COSTA; HENKIN, 2012).

A principal estratégia das empresas diferenciarem em relação às demais se baseia na abordagem neoschumpeteriana de liderança na introdução de inovações. Isso significa a incorporação dos conhecimentos teóricos e práticos nos produtos, nos processos de produção e nas formas de organização. A inovação como elemento propulsor da indústria automobilística substitui a concorrência via preços (DOSI, 1984 apud COSTA; HENKIN, 2012; SENHORAS, 2005).

A vantagem de a firma introduzir inovações tecnológicas a permite um desempenho superior em relação às demais. Isso ocorre porque, implantada a inovação, há uma redução de seus custos, e conseqüentemente, o estabelecimento de seu preço abaixo do normal, garantindo uma margem de lucro maior. Além disso, se a qualidade do produto é aumentada também poderá cobrar preço superior. Essas características permitem à firma ampliar seu caráter competitivo no mercado, ao mesmo tempo em que há um declínio daquelas que não acompanham esse progresso técnico. Como resultado, ocorrem as assimetrias de mercado. (POSSAS, 1993; METCALFE 1998 apud COSTA; HENKIN, 2012).

Em relação às estratégias competitivas de busca pela inovação, há diversas posturas adotadas pelas empresas. Por um lado, há o estímulo ao pioneirismo para implementação de inovações, por resultar em lucro de cunho monopolista, já que os rivais não conseguem fabricar produtos baratos ou bem aceitos. No entanto, há a “desdiferenciação”, ou seja, um processo em que os outros produtores tentam se aproximar dos que estão à frente. Com isso, há um efeito contrário à diferenciação, que implica na anulação dos efeitos dos diferenciadores. Vale notar que o caráter de não assumir vantagens competitivas por um período suficiente para ganhos com a inovação resulta em uma opção das empresas por retardarem o processo inovativo, ou mesmo adotar uma estratégia defensiva de espera e imitação, conjuntamente com um modelo agressivo de marketing posteriormente a sua desdiferenciação, incrementando e corrigindo os erros do pioneiro (POSSAS, 1993; FREEMAN, 1974 apud SENHORAS, 2005)

O capitalismo é um sistema de diferenciação e um esforço de igualação. Dessa forma, as vantagens competitivas da firma inovadora não são estáticas. O lucro extraordinário apenas é resguardado enquanto a inovação não for imitada ou superada pelas concorrentes.

Portanto, a concorrência deve ser entendida através de uma perspectiva dinâmica e evolutiva, visto que é necessário buscar, de modo incessante, novas fontes de ganhos altos, e as vantagens competitivas constantemente se renovam (POSSAS, 1993).

Novos conceitos passaram a ser considerados estratégicos e essenciais para a indústria [automobilística], como o desenvolvimento tecnológico contínuo, investimentos em engenharia automotiva e a adequação dos veículos a requisitos ambientais e de segurança. O desenvolvimento dos veículos passou a ser global, envolvendo engenharia compartilhada entre filiais de diversos países e a matriz. A busca por novas tecnologias passou a ser muito relevante, e a inovação tornou-se prioridade para o desenvolvimento das empresas. A fabricação de veículos híbridos e elétricos, ainda que incipiente, já é realidade em diversos mercados, o que iniciou uma corrida tecnológica entre os principais *players* do setor. (BARROS; PEDRO, 2012 apud SILVA; BORTOLOTTI; SHIMA, 2017, p. 81).

A inovação impõe mudanças organizacionais e tecnológicas além da indústria automotiva. A partir disso, os fornecedores dos elos finais da cadeia produtiva também são impactados através das interações entre os setores. Assim, atinge também as categorias de aço e derivados, de material eletrônico, de máquinas e equipamentos, de produtos de metal e artigos de borracha e plástico (CARVALHO, 2008 apud SILVA; BORTOLOTTI; SHIMA, 2017; DE NEGRI *et al.*, 2008 apud SILVA; BORTOLOTTI; SHIMA, 2017; BAHIA; DOMINGUES, 2010 apud SILVA; BORTOLOTTI; SHIMA, 2017).

Um ponto importante é que a inovação não se resume a inclusão de novos produtos e serviços ao mercado. Ela resulta também em esforços para a incorporação e desenvolvimento de existentes, uma vez que envolve processos de invenção, inovação, difusão e inovação incremental. Em relação a esta última, ocorre em complementaridade sobre a inovação radical. Por isso, ainda ocorrem alterações no design, em novas funções e características, em adaptação de outras tecnologias, etc (GUIDOLIN, 2007 apud SILVA; BORTOLOTTI; SHIMA, 2017; UTTERBACK, 1994 apud COSTA; HENKIN, 2012).

Dessa forma, a indústria automobilística, anualmente, apresenta novos modelos de veículos, com modificações e incrementos em relação ao ano anterior. Um exemplo disso é o evento “Salão de Automóveis de São Paulo”, que conta com 540 veículos expostos ao público para demonstrar as novidades dos carros, dos equipamentos e utilitários (SALÃO DO AUTOMÓVEL, 2019).

O padrão de concorrência das empresas automobilísticas, dado seu caráter de oligopólio diferenciado-concentrado, também impõe a adoção de eficazes estratégias para sua sobrevivência no mercado. Ao passo que se a concorrência se intensificou globalmente, as empresas automobilísticas conduzem suas estratégias de competição, com mudanças progressivamente dos mercados locais para os globais. Assim, é habitual processos de fusões,

incorporações, *join ventures* e parcerias comerciais de diversas naturezas (CASOTTI; GOLDEINSTEIN, 2008; FRANÇA, 2010).

Teece (1989 apud POSSAS, 1993) analisa o desejo das cooperações entre as firmas para o processo de inovação e desenvolvimento econômico. Dessa forma, ocorrem alianças especialmente para atividades complexas, que envolvem o manejo de diversas atividades, como produção, distribuição, pós-vendas, etc. posto que um único produtor não é capaz de realizá-las de modo eficiente.

Outrossim, são fundamentais atividades de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) no processo concorrencial da indústria automobilística. Em primeiro lugar, são notáveis a redução do ciclo de vida do produto, a utilização mais intensa da tecnologia e a ampliação da diversidade de modelos e a segmentação dos mercados previamente existentes. Ao mesmo tempo, impactam no modo em que o carro é projetado, desenvolvido e construído (CARVALHO, 2008 apud FRANÇA, 2010; CALABRESE, 2001 apud FRANÇA, 2010).

Destarte, elaborou-se o conjunto de fatores que conduzem a realização de gastos em P&D na indústria automobilística, enumerados abaixo (MILLER, 1994 apud FRANÇA, 2010):

1) A produção de variedade de modelos: com o aumento concorrencial, cada vez mais é necessária a introdução de novos modelos, ao mesmo tempo em que se deve buscar atender às demandas dos mercados heterogêneos;

2) A dominância de novas tecnologias: há necessidade de volume de investimento em atividades inovativas, a fim de manter e ganhar as competências em novas áreas;

3) Diferenciar produtos por novidades técnicas: a pressão competitiva faz com que as empresas busquem alterações técnicas para satisfazer as expectativas dos usuários;

4) A padronização e otimização para redução dos componentes internos, *under-bodies*: é através dos programas de modificação das plataformas que há a possibilidade de padronizar e aperfeiçoar os *under-bodies*;

5) Personalização das *upper-bodies* para necessidades dos mercados regionais: destaca-se a presença de centros regionais para realizar adaptações nos componentes dos veículos de acordo com as condições climáticas, regulações governamentais e preferência dos consumidores;

6) O suporte de engenharia para novas plantas de montagem: para realizar novas instalações de plantas de montagens, é necessário o suporte técnico e de engenharia;

7) A construção de capacidades de Pesquisa, Desenvolvimento e Engenharia (P, D&E) nas principais regiões de operações: os grandes volumes de vendas no exterior podem estimular a instalação desses centros para executar as atividades de P&D;

8) O desenvolvimento de controle estratégico sobre os principais fornecedores: Há necessidade de conhecimento técnico e controle estratégico em relação aos fornecedores e acordos.

Portanto,

Com o fortalecimento das empresas sistemistas dentro da cadeia automotiva, o processo de desenvolvimento de inovações para o setor tende a se ampliar além do escopo das empresas montadoras (matriz e filiais), abrindo espaço para as inovações oriundas de outras áreas, a exemplo das tecnologias de informação e comunicação. Investimentos em P&D configuram-se como elementos fundamentais para atender às novas rotas tecnológicas do setor, necessitando de políticas públicas direcionadas e de financiamentos governamentais para o estímulo às inovações de longo prazo na indústria automotiva. As novas rotas tecnológicas que têm se configurado para a indústria automotiva, o desenvolvimento de materiais alternativos e a utilização de nanotecnologias podem estimular a elevação de parcerias para o desenvolvimento de inovações fora da cadeia automotiva, a exemplo de universidades, centros de pesquisas e com empresas fornecedoras (SILVA; BORTOLOTTI; SHIMA, 2017, p. 86)

Assim, nota-se também a busca das empresas do ramo automobilístico visando diminuir os gastos em P&D e melhorar o desempenho. Com isso, os fabricantes de veículos se aproximam de seus fornecedores, de universidades e até mesmo de concorrentes e clientes, a fim de melhorar seus produtos através de programas comuns, alianças tecnológicas, *feedbacks* e pesquisas universitárias (NAS, 2008 apud FRANÇA, 2010).

4.3 DADOS E ANÁLISE DESCRITIVA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Para caracterizar a indústria automobilística, é fundamental uma análise de seus principais dados disponíveis. Por isso, essa sessão contém dois subitens, o primeiro relacionado aos fatos da indústria em nível mundial, e o segundo, em nível nacional. Assim, observa-se informações referentes à produção, à geração de emprego, ao ranqueamento por produtor, ao comércio exterior, ao licenciamento de autoveículos, entre outros. A partir dessa base, é possível ter um posicionamento da indústria automobilística sobre diversas variáveis e, em consequência, sua atuação no âmbito econômico mundial e no Brasil.

4.3.1 A indústria automobilística mundial

Esse subitem é responsável por caracterizar a indústria automobilística em nível mundial através da análise quantitativa e descritiva. Dessa forma, é retratado as principais

informações disponíveis para embasar a importância e o destaque dessa indústria na economia mundial.

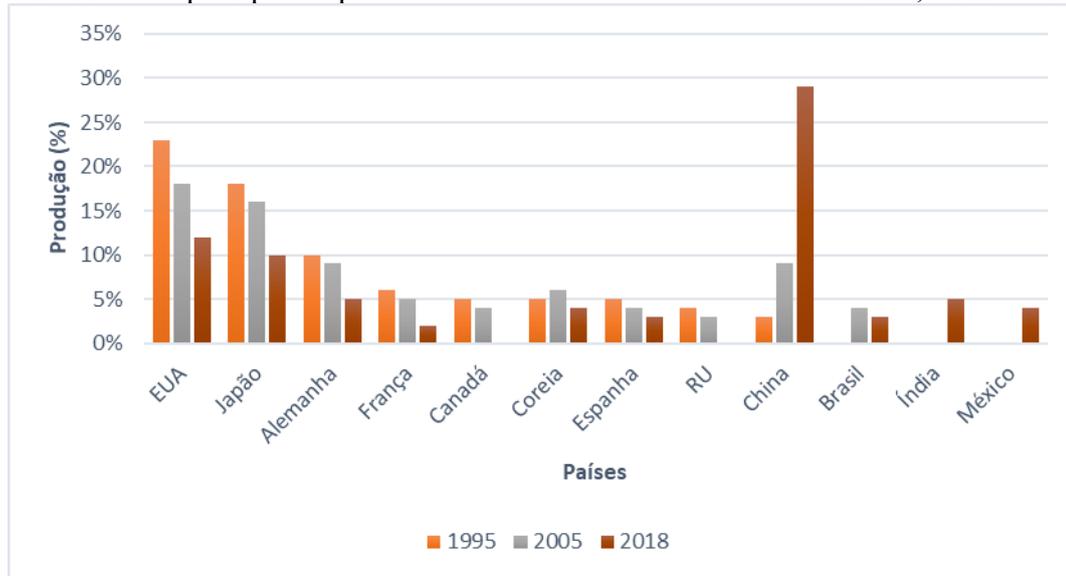
Somente em 2005, a indústria automobilística mundial produziu mais de 66 milhões de carros, vans, caminhões e ônibus. Essa produção equivaleu ao faturamento global de € 1,9 trilhão, o que colocaria o setor na sexta maior economia do mundo, se fosse considerado um país (OICA, 2019). Em relação aos principais países produtores de autoveículos, a Tabela 1 os segmenta de acordo com o percentual da produção mundial.

Tabela 1 - Top 10 países produtores mundiais de automóveis em 1995, 2005 e 2018

	1995		2005		2018	
Posição	País	%	País	%	País	%
1	EUA	23%	EUA	18%	China	29%
2	Japão	18%	Japão	16%	EUA	12%
3	Alemanha	10%	Alemanha	9%	Japão	10%
4	França	6%	China	9%	Índia	5%
5	Canadá	5%	Coreia	6%	Alemanha	5%
6	Coreia	5%	França	5%	Coreia	4%
7	Espanha	5%	Espanha	4%	México	4%
8	RU	4%	Canadá	4%	Brasil	3%
9	China	3%	Brasil	4%	Espanha	3%
10	Itália	3%	RU	3%	França	2%
	Total	100%	Total	100%	Total	100%

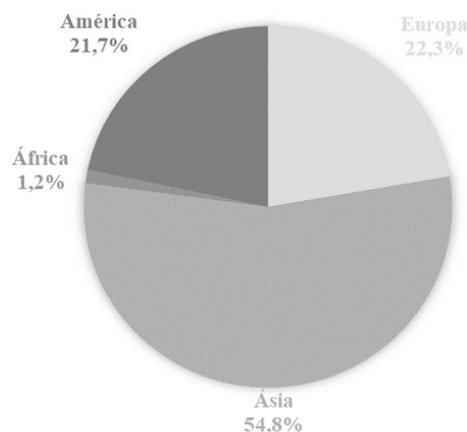
Fonte: Adaptado de TORRES (2011) e OICA (2019).

É importante observar que a produção da indústria automobilística historicamente está concentrada em número reduzido de países produtores. Em 1995, 82% da produção estava nos dez maiores produtores, enquanto que em 2005, 78%, e 2018, 77%. Praticamente sempre estiveram os mesmos países, que se revezaram na colocação. Os EUA, Japão e Alemanha, respectivamente, foram os líderes de produção em 1995 e 2005, e perderam essa posição em 2018. Neste último ano, a China, os EUA e o Japão mantiveram juntos 51% do total da produção mundial, enquanto que os demais países apresentavam 5% ou menos dessa fatia.

Gráfico 1 - Top 10 países produtores mundiais de automóveis em 1995, 2005 e 2018

Fonte: Adaptado de TORRES (2011) e OICA (2019).

Para facilitar a visualização da ascensão ou queda dos países produtores, o Gráfico 1 analisa, de acordo com os anos 1995, 2005 e 2018, a participação dos dez principais países produtores. Os países que contêm três barras se mantiveram no *top 10* ao longo desses três anos, enquanto que os que contêm uma apareceram uma única vez. Note que EUA, Japão, Alemanha, França e Espanha, embora aparecessem constantemente, perderam participação na produção mundial. Em compensação, a China apresentou grande ascensão, que respectivamente, obteve 3%, 9%, 29% nos anos de 1995, 2005 e 2018 da produção total mundial. No caso da Índia e do México, também merecem destaque, por se destacarem a partir de 2018 no ranqueamento. Em relação ao Brasil, não apareceu em 1995, mas em 2005 obteve 4% da produção mundial, e em 2018, 3%, mantendo-se ainda como um dos principais países produtores até 2018.

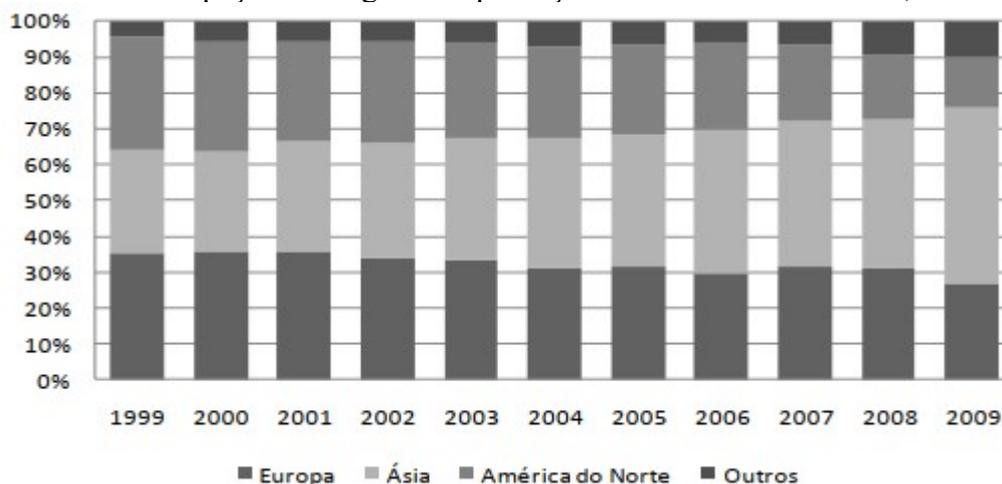
Gráfico 2 - Produção de autoveículos por continente em 2018

Fonte: Adaptado de ANFAVEA (2019).

É importante destacar também as regiões produtoras baseadas no continente de atuação da indústria, como aponta o gráfico 2. Em 2018, a produção total de automóveis totalizou 95,4 milhões. Esse volume produtivo concentrou-se, em maioria, no continente asiático, totalizando 54,8% do total. Em segundo lugar, encontrou-se a Europa, com 22,3% do total, enquanto que a América deteve 21,7% da produção, volume semelhante entre os dois continentes. Em contraste, a África apresentou somente 1,2% do total de produção, sendo muito inferior aos demais continentes (ANFAVEA, 2019).

Segundo Torres (2011), houve uma corrida para os mercados emergentes que alterou consideravelmente a geografia da produção de automóveis na década de 1990 e 2000, como demonstrada no gráfico 3. Assim, a produção na Ásia era de 28% do total mundial, na Europa, 35% e na América do Norte, 32% em 1999. Posto em 2009, a Ásia alcançou 49% do total, enquanto que a Europa e a América do Norte apresentavam, respectivamente, 27% e 14%. A região “outros” também apresentou aumento no total, indo de 5% para 10% no período, devido ao aumento da produção na América do Sul e no Oriente Médio.

Gráfico 3 - Participação das regiões na produção mundial de automóveis, 1990-2009



Fonte: TORRES (2011, p. 49).

No que diz respeito a empregabilidade do setor, em 2005, para produção de 66 milhões de veículos, foram requeridos mais de oito milhões de pessoas diretamente na fabricação dos veículos e das peças que o compõem. Esses valores representam 5% do emprego total em manufatura mundial. Além disso, por volta de cinco vezes mais funcionários são empregados indiretamente na fabricação e prestação de serviços relacionados, totalizando 50 milhões de pessoas atuantes direta ou indiretamente na indústria automobilística (OICA, 2019).

Tabela 2 - Empregabilidade mundial na indústria automobilística em 2005

País	Emprego	País	Emprego	País	Emprego	País	Emprego
China	1.605.000	França	304.000	Reino Unido	213.000	México	137.000
EUA	954.210	Brasil	289.082	Itália	196.000	África do Sul	112.300
Alemanha	773.217	Índia	270.000	Tailândia	182.300		
Rússia	755.000	Coréia do Sul	246.900	Canadá	159.000		
Espanha	330.000	Peru	230.736	Suécia	140.000		

Fonte: OICA (2019)

Ademais, a Tabela 2 apresenta o volume de emprego direto dos países que contém mais de 100.000 trabalhadores na indústria automotiva em 2005. Em primeiro lugar situou-se a China, maior produtora, com 1,6 milhão de empregados, bem distante do segundo colocado, EUA, com 0,95 milhão. Em seguida encontrou-se a Alemanha e a Rússia, com valores semelhantes, com mais de 700 mil empregados, enquanto que a Espanha e a França apresentaram 330 mil e 304 mil, respectivamente. O Brasil se posicionou em sétimo colocado em empregabilidade do setor, com 289.082 funcionários. Da Índia, oitava posição, até o Reino Unido, décima posição, estão os países com mais de 200 mil empregos na indústria, enquanto que os demais apresentaram entre 100 mil até 200 mil. O Anexo A demonstra a lista completa de empregabilidade dos 37 países inseridos na indústria automobilística em 2005.

Tabela 3 - Licenciamento de autoveículos novos em mil unidades, 2008-2017

País	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
China	9.381	13.645	18.062	18.505	19.306	21.984	23.499	24.662	28.028	29.123
Estados Unidos	13.493	10.601	11.772	13.041	14.786	15.883	16.843	17.846	17.866	17.584
Japão	5.082	4.609	4.956	4.210	5.370	5.376	5.563	5.047	4.970	5.239
Índia	1.983	2.266	3.040	3.288	3.596	3.241	3.177	3.425	3.669	4.018
Alemanha	3.425	4.049	3.198	3.508	3.394	3.258	3.357	3.540	3.709	3.811
Reino Unido	2.485	2.223	2.294	2.249	2.334	2.596	2.843	3.061	3.124	2.955
França	2.615	2.719	2.709	2.687	2.332	2.207	2.211	2.345	2.478	2.605
Brasil	2.820	3.141	3.515	3.633	3.802	3.767	3.498	2.569	2.050	2.240
Itália	2.422	2.357	2.164	1.943	1.546	1.421	1.493	1.726	2.050	2.190
Canadá	1.674	1.482	1.583	1.620	1.716	1.781	1.890	1.940	1.984	2.077
Coreia do Sul	1.246	1.462	1.511	1.586	1.532	1.544	1.662	1.834	1.823	1.799
Irã	1.190	1.320	1.643	1.688	1.044	805	1.288	1.222	1.449	1.719
Rússia	3.222	1.597	2.107	2.902	3.142	2.999	2.592	1.441	1.404	1.602
México	1.074	776	848	937	1.025	1.101	1.176	1.390	1.648	1.571
Espanha	1.363	1.074	1.114	931	791	823	1.030	1.277	1.347	1.451

Fonte: ANFAVEA (2019).

(*) A partir de 2015 os dados se referem a automóveis e comerciais leves.

Nota: Os dados desta tabela compreendem vendas ou licenciamento de autoveículos produzidos no próprio país e importados.

Uma variável para explicar a quantidade consumida no país é o licenciamento de novos autoveículos, pois engloba nacionais e importados. A Tabela 3 classifica os países que mais licenciaram autoveículos nos anos de 2008 até 2017, descrita em mil unidades. A China também se manteve como principal licenciadora de novos veículos, com mais de 29,1 milhões de unidades em 2017, partindo de 9,38 milhões de unidades em 2008. De acordo com a série, o país apresentou trajetória estritamente crescente. Nenhum outro país conseguiu tal feito. Por exemplo, os EUA, em segundo lugar, apresentaram oscilações, com quedas em 2009 e mantendo-se estável de 2015 até 2017. O Japão foi outro país com licenciamento estável, variando de 4,21 milhões de unidades, até 5,56 milhões no período. A mesma lógica aplicou-se para a Alemanha e o Reino Unido, que se encontraram entre 3,19 milhões até 4,04 milhões e 2,22 milhões até 3,12 milhões, respectivamente.

Em relação ao Brasil, obteve um pico de licenciamento em 2012, com 3,8 milhões de unidades licenciadas, apesar de decair a 2,05 milhões de unidades em 2016, menor valor desde 2008. Entre o Reino Unido, sexto lugar, até o Canadá, décimo lugar, os países licenciaram em 2017 entre 2 até 3 milhões de unidades. Em parte, os demais países obtiveram licenciamento entre 1,45 até 1,8 milhão de unidades.

Vale ressaltar também os dados automotivos de países da América Latina em 2016 e 2017, como apresentados pela Tabela 4. Note que o total de vendas internas foram inferiores à produção. Nos países selecionados, ao todo foram produzidos cerca de 6,37 milhões de unidades em 2016, frente a 7,25 milhões em 2017. Apesar de que todos os países obtiveram a produção inferior às vendas internas, o Brasil e México foram exceções. Assim, o México se posicionou como o principal produtor de unidades, com 3,6 milhões em 2016 e 3,92 milhões em 2017, seguido do Brasil, com 2,17 milhões em 2016 e 2,73 milhões em 2017.

Tabela 4 - Dados automotivos de países na América Latina em 2016 e 2017

País	Produção (unidades)		Vendas internas (unidades)		Frota (mil unidades)		Habitantes por autoveículo	
	2016	2017	2016	2017	2005	2015	2005	2015
Argentina*	472.776	472.158	721.411	883.802	7.005	13.736	5,6	3,2
Bolívia	-	-	27.800	29.179	372	770	24,6	13,9
Brasil	2.176.784	2.736.802	2.050.321	2.239.682	23.203	42.743	8,0	4,8
Chile	-	-	319.518	376.787	2.410	4.445	6,7	4,0
Colômbia	79.036	74.994	253.698	238.238	2.883	5.332	15,0	9,0
Costa Rica	-	-	60.000	51.884	633	1.076	6,7	4,5
Equador	26.786	38.344	63.555	105.077	1.240	2.267	11,1	7,1
México	3.616.504	3.926.472	1.647.723	1.570.764	21.550	37.354	5,0	3,4
Panamá	-	-	57.700	49.762	328	677	10,2	5,9
Paraguai	-	-	22.819	30.361	408	653	14,2	10,2

Peru	-	-	170.020	180.281	1.380	2.444	20,0	12,8
Porto Rico	-	-	112.200	127.301	2.321	3.320	1,6	1,0
Uruguai	-	-	45.891	56.578	531	960	6,3	3,6
Venezuela	2.849	1.774	3.008	2.461	3.279	4.510	8,2	6,9
Total	6.374.735	7.250.544	5.555.664	5.942.157	67.542	120.287	7,3	4,7

Fonte: ANFAVEA (2019), elaborado a partir ACAU (Uruguai), ACOLFA (Colômbia), ADEFA (Argentina), AEADE (Equador), AMIA (México), ANAC (Chile), ANFAVEA, ANPACT (México/), CADAM (Paraguai), CAVENEZ (Venezuela), CINAE (Equador), OICA.

(*) Não inclui caminhões e ônibus.

Em relação ao tamanho de frota dos países, encontrou-se em ordem decrescente: Brasil, México, Argentina tanto em 2005 como em 2015. Em 2005 o Brasil contava com 23,2 milhões de unidades, número elevado a 42,74 milhões em 2015. Por sua vez, o México foi de 21,55 milhões para 37,35 milhões no período. Todos os demais analisados também possuíram aumento na frota. No entanto, o número absoluto não considera a quantidade de habitantes. Por isso, a última coluna nos revela os dados da população em habitantes por cada veículo. Com isso, Porto Rico foi o país com maior frota em relação aos seus habitantes, com 1,6 habitantes por veículo em 2005, e 1 habitante por veículo em 2015. Nesse caso, o Brasil ficou abaixo do total médio nos dois anos analisados, que tinha 7,3 veículos por habitantes no total, contra 8 brasileiros por veículo em 2005, e 4,7 habitantes por veículo no total em 2015, contra 4,8 brasileiros. Por outro lado, o México ainda se manteve com habitantes por veículos menor que o total médio, com 5 e 3,4, respectivamente em 2005 e 2015. Diferentemente, a Bolívia foi o país com maior número de habitantes por veículo em 2005, com 24,6 pessoas para cada unidade, e também em 2017, com 13,9. Consta-se que todos os países na tabela tiveram uma diminuição no número de veículos por habitantes de 2005 a 2015. Isso demonstra que a variação da frota foi superior a variação da população.

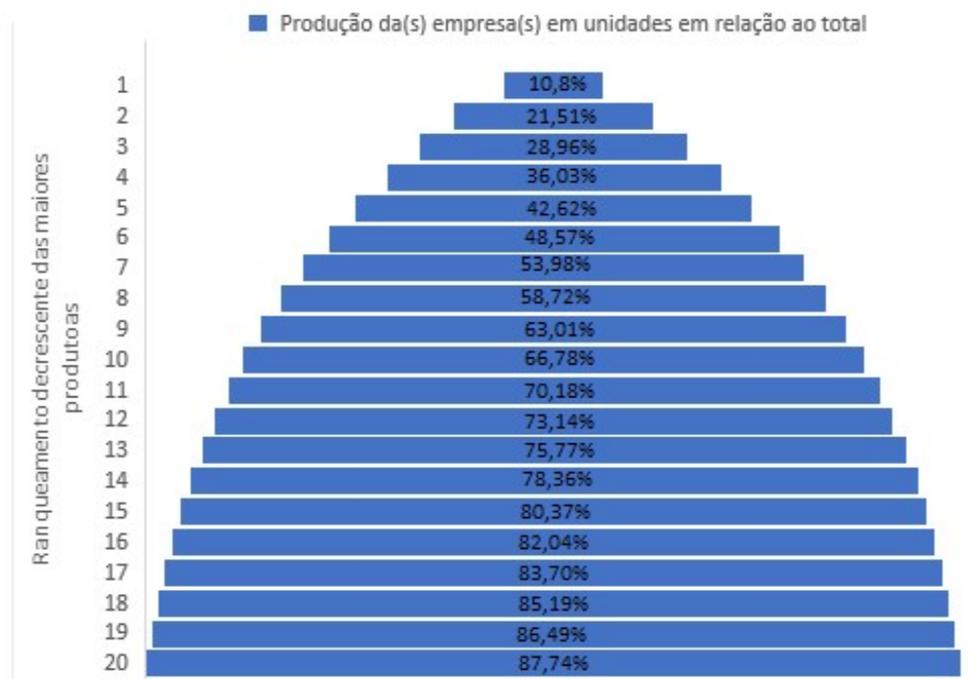
Tabela 5 - Maiores grupos mundiais de produção de veículos a motor em 2017

Posição	Grupo	Nacionalidade	Unidades (em milhões)	Posição	Grupo	Nacionalidade	Unidades (em milhões)
1	TOYOTA	Japão	10,47	11	SUZUKI	Japão	3,30
2	VOLKSWAGEN	Alemanha	10,38	12	SAIC	China	2,87
3	HYUNDAI	Coreia do Sul	7,22	13	DAIMLER AG	Alemanha	2,55
4	G.M.	EUA	6,86	14	B.M.W.	Alemanha	2,51
5	FORD	EUA	6,39	15	GEELY	China	1,95
6	NISSAN	Japão	5,77	16	CHANGAN	China	1,62
7	HONDA	Japão	5,24	17	MAZDA	Japão	1,61
8	FIAT	Itália	4,60	18	DONGFENG MOTOR	China	1,45
9	RENAULT	França	4,15	19	BAIC	China	1,25
10	PSA	França	3,65	20	MITSUBISHI	Japão	1,21
Total							96,92

Fonte: OICA (2019).

No que diz respeito a produção mundial, a Tabela 5 demonstra os vinte maiores grupos fabricantes de veículos a motor em 2017, de acordo com sua nacionalidade. Somente o grupo Toyota produziu 10,47 milhões de unidades de veículos a motor em 2017, seguido do grupo Volkswagen (com 10,38 milhões), Hyundai (7,22 milhões), GM (6,86 milhões), Ford (6,39 milhões), Nissan (5,77 milhões), Honda (5,24 milhões), Fiat (4,60 milhões), Renault (4,15 milhões) e PSA (3,65 milhões). Os demais produziram produziam entre 3,3 milhões até 1,21 milhão de unidades. Assim, os 20 primeiros totalizaram 96,92 milhões de unidades de veículos a motor em 2017. É evidente que a origem dos grupos é restrita a setes países: Japão, que originou 6 grupos, China, com 5 grupos, Alemanha, com 3 grupos, EUA e França, com 2 grupos cada, e Itália e Coreia do Sul com um único grupo cada. Vale notar que esses grupos econômicos são proprietários de diversas marcas do setor automotivo.

Gráfico 4 - Concentração percentual de mercados das maiores produtoras de veículos motorizados associadas à OICA em 2017



Fonte: Baseado em OICA (2019)

Por último, o Gráfico 4 em funil analisa a concentração de mercado da indústria automobilística mundial em 2017. Dessa forma, demonstra a produção em percentual do total das principais fabricantes associadas à OICA em ordem decrescente, de acordo com as unidades de veículos a motor produzidas. Observa-se que o maior fabricante, Grupo Toyota, deteve 10,8% da produção total da indústria. Juntos, os dois maiores apresentaram um total de 21,51%. A cada “degrau” abaixo, soma-se a próxima maior empresa do setor. Assim, as 10 maiores produtoras concentraram 66,78% da produção total da indústria, enquanto que as 20

maiores asseguraram 87,74%. Isso demonstra o grau de concentração da indústria automobilística, denominada como oligopólio diferenciado-concentrado. Para a informação de demais, o Anexo B demonstra as unidades de veículos a motor produzidas em 2017 pelos 50 maiores grupos fabricantes.

4.3.2 Dados referentes à indústria automobilística brasileira

Esse subitem é responsável por caracterizar a indústria automobilística em nível brasileiro através da análise quantitativa e descritiva. Dessa forma, contém informações como dados gerais da indústria, participação no PIB, faturamento líquido, distribuição geográfica dos fabricantes, nível de emprego, valores de exportação e importação, saldo comercial, países de destino e origem da produção, etc. Portanto, seu objetivo é demonstrar a importância e o destaque desta indústria na economia do Brasil.

Atualmente, o país conta com 26 fabricantes de autoveículos e máquinas agrícolas e rodoviárias, 582 empresas de autopeças (entre fábricas e escritórios) e 5.226 concessionárias. Em relação as montadoras, há 67 unidades produtivas divididas em 44 municípios de 10 Estados da Federação. Ao todo, há uma capacidade instalada de 5,05 milhões de veículos e 109 mil máquinas agrícolas e rodoviárias. De 1957 até 2018, acumulou-se a produção de 81,4 milhões de unidades de autoveículos brasileiros e 2,71 milhões de máquinas agrícolas e rodoviárias. Somente em 2017, o faturamento da indústria foi de US\$59,2 bilhões, com geração de R\$ 55 bilhões em impostos e o emprego de 1,3 milhão de pessoas direto e indiretamente, colocando o Brasil como nono maior produtor mundial e oitavo maior mercado interno. Em 2015 a cadeia automotiva foi responsável por 22% do PIB da indústria de transformação e 4% do PIB geral. Por sua vez, a balança comercial de 2018 apontou exportações da ordem de US\$ 20,4 bilhões, frente às importações de US\$ 23,8 bilhões, um déficit de US\$ 3,4 bilhões. O Quadro 2 resume essas informações.

Quadro 2 - Dados gerais sobre a indústria automobilística brasileira em 2018

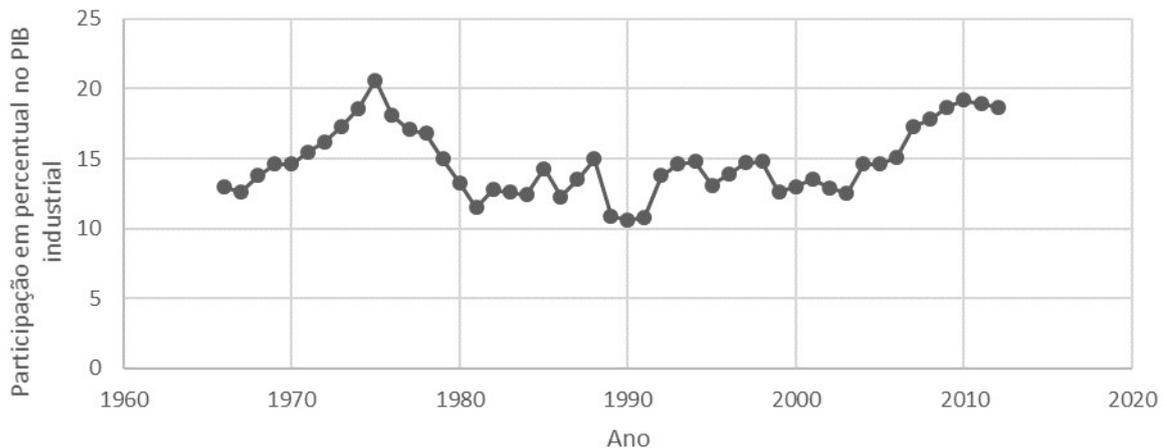
Empresas	
Fabricantes	26
Autopeças	582
Concessionárias (2018)	5226
Fábricas	
Unidades industriais	67
Estados	10
Municípios	44
Capacidade instalada	
Autoveículos	5,05 milhões
Máquinas agrícolas e rodoviárias	109 mil
Faturamento	
2017	US\$59,2 bilhões
Produção acumulada (unidades)	
Autoveículos	81,4 milhões (1957-2018)
Máquinas agrícolas e rodoviárias	2,71 milhões (1960-2018)
Comércio exterior (2018)	
Exportações	US\$ 20,4 bilhões
Importações	US\$ 23,8 bilhões
Saldo	- US\$ 3,4 bilhões
Empregabilidade	
Diretos e indiretos	1,3 milhão de pessoas
Participação do PIB 2015 (na cadeia automotiva)	
Indústria de transformação	22%
Total	4%
Geração de tributos diretos 2017	
IPI, PIS/Confins, ICMS, IPVA	R\$ 55 bilhões
Ranking mundial - autoveículos 2017	
Produtor	9º colocado
Mercado interno	8º colocado

Fonte: ANFAVEA (2019), a partir de ANFAVEA, SECEX/MDIC, SINDIPEÇAS, OICA.

No tangente a participação no Produto Interno Bruto industrial brasileiro, a indústria automobilística contribui entre 10,6% a 20,6%, uma variação de 10 pontos percentuais no decorrer da série histórica de 1966 até 2012. Esse pico ocorreu em 1975, e fora marcado com ponto de inflexão. Se, desde 1967 havia uma tendência crescente da participação, a partir de 1976 até 1981 houve tendência de queda. A partir daí, até 1988 ocorreu períodos de oscilações, até alcançar menor representatividade em 1990. O triênio de 1998-1991 foram as piores representações, com menos de 11% do PIB industrial. De 1994 até 2004 notou-se mais um período com variações, até um crescimento de 2005 até 2010. Por sua vez, em 2011 e

2012 houve pequenas quedas, tendo representatividade de 18,9% e 18,7% respectivamente. O Gráfico 5 demonstra as variações, enquanto que o Anexo C, usado para a construção do gráfico, demonstra os valores decimais.

Gráfico 5 - Participação percentual da indústria automobilística no PIB Industrial brasileiro, 1966-2012

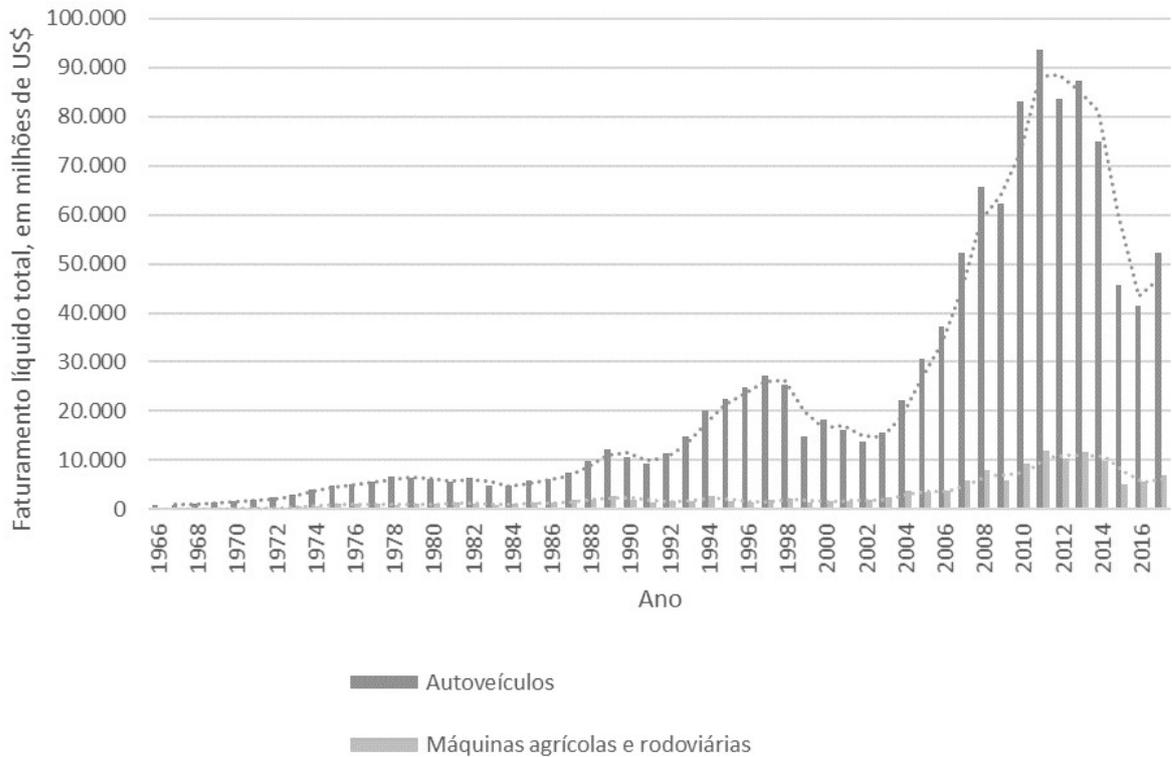


Fonte: Baseado em ANFAVEA (2014)

É importante analisar o faturamento da indústria automobilística brasileira. O Gráfico 6 demonstra esses valores através do faturamento sem imposto, com valores convertidos a dólar na taxa média de cada ano. Em análise, até 1987 o setor detinha menos de US\$ 10 bilhões em faturamento. De 1988 até 1993, variou entre US\$ 10,9 bilhões até US\$ 16,5 bilhões. De 1994 até 1997 obteve uma trajetória esstritamente crescente, atingindo US\$ 29 bilhões. A partir de então, notou-se tendência de queda até 2002, que novamente se reverte com grande alta até 2011. Neste último ano, a indústria atingira US\$ 105 bilhões em faturamento, recorde histórico.

Posteriormente, o faturamento decaiu até 2016 para US\$ 49,9 bilhões, mas se manteve em patamares maiores em relação a 2002, que apresentava US\$ 15,72 bilhões. O total do faturamento foi muito mais influenciado pelos nicho autoveículos, posto que máquinas agrícolas e rodoviárias representaram uma menor porcentagem do total. Em relação a essa segunda variável, apresentou uma tendência de crescimento na série histórica até 2011, com US\$ 11,82 bilhões, decaindo posteriormente para US\$ 7 bilhões em 2017. O Anexo D, representa a tabela usada para a construção do Gráfico 06 e exprime os dados mais detalhadamente.

Gráfico 6 - Indústria automobilística brasileira: Faturamento líquido por setor, 1966-2017 - em milhões de US\$,



Fonte: Baseado em ANFAVEA (2019).

As unidades fabris das montadoras estão dispersas geograficamente pelo território brasileiro de modo assimétrico. Em 2018, de um total de 67 unidades, 38 (ou 56,71%) estavam localizadas no Sudeste, sendo 29 (43,28% do total) em São Paulo, 5 (7,46%) no Rio de Janeiro e 4 (5,97%) em Minas Gerais. Em seguida, a região Sul apresentou 23 unidades (34,32% do total), com 12 unidades (17,91% do total) no Paraná, 9 unidades no Rio Grande do Sul e 2 em Santa Catarina. Por sua vez, o Nordeste e Centro-Oeste apresentaram 3 unidades cada. Goiás deteve a totalidade de sua região, enquanto que no Nordeste houve apenas uma na Bahia, uma no Ceará e uma no Pernambuco.

Figura 3 - Dispersão geográfica das unidades fabris das montadoras de automóveis associadas à ANFAVEA no Brasil em 2018

Nordeste / Northeast

Bahia	1
Ceará	1
Pernambuco	1
Total da Região Nordeste / Total of the Northeast	3

Centro-Oeste / Center-West

Goiás	3
Total da Região Centro-Oeste / Total of the Center-West	3

Sudeste / Southeast

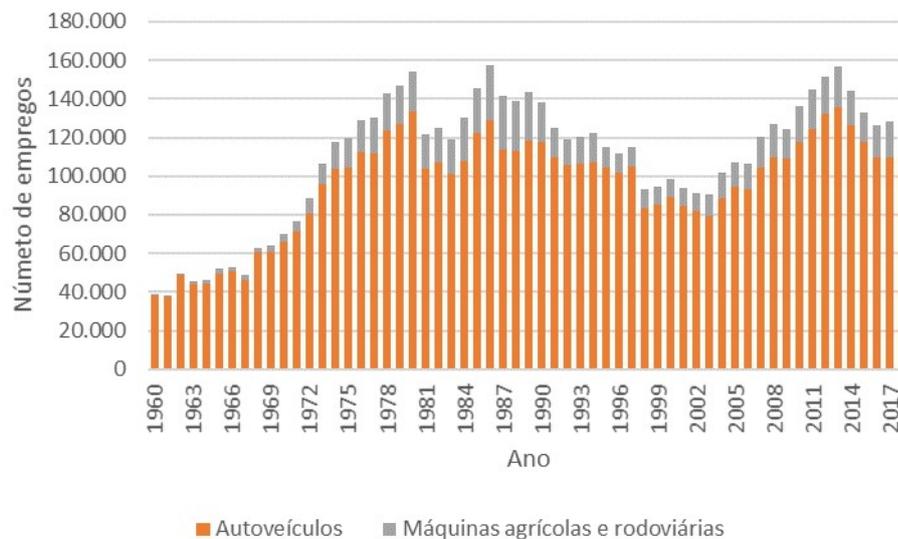
Minas Gerais	4
Rio de Janeiro	5
São Paulo	29
Total da Região Sudeste / Total of the Southeast	38

Sul / South

Paraná	12
Rio Grande do Sul	9
Santa Catarina	2
Total da Região Sul / Total of the South	23

Fonte: ANFAVEA (2019)

Gráfico 7 - Indústria automobilística brasileira: emprego por setor, 1960-2018

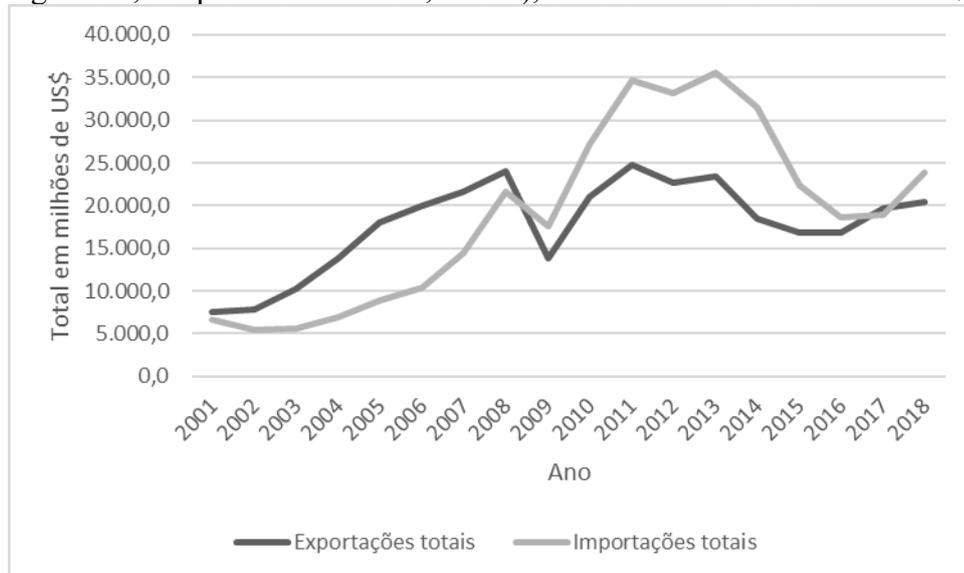


Fonte: Baseado em ANFAVEA (2019).

A empregabilidade é uma variável fundamental na análise econômica da indústria automobilística brasileira. Em 2018 foi responsável por gerar 130.451 empregos, em contratos de trabalho firmados com as fabricantes. De acordo com a série histórica, 1986 fora o ano que mais gerou empregos, com 157.668 funcionários, seguido de 2013, com 156.970. Os piores anos foram 1960 e 1961, com 38.470 e 37.753 empregos respectivamente. Após 1971, o setor sempre empregou mais de 80.000 pessoas.

A empregabilidade seguiu uma tendência de crescimento de 1961 até 1980. De 1989 até 2003 essa tendência se reverteu para queda, obtendo crescimento novamente até 2013. Após atingir esse pico, obteve quedas. Para a categoria autoveículos, 2013 fora o ano que mais empregou, com 135.343, em contraste com 1961, pior ano, com 37.404. Em relação, a área de máquinas agrícolas e rodoviárias empregou mais em 1986 e 1987, com 28.436 e 27.934 postos respectivamente, enquanto que em 1960 gerou apenas 60 empregos. O Anexo E, usado para a construção do gráfico, detalha esses valores.

Gráfico 8 - Balança comercial da indústria automotiva (autoveículos, autopeças, máquinas agrícolas, máquinas rodoviárias, outros), 2001-2018 - em milhões de US\$

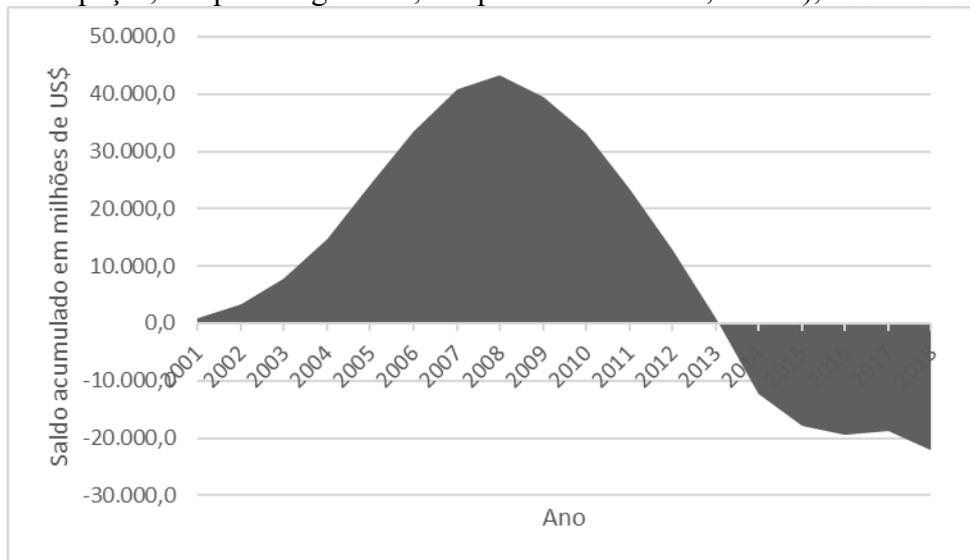


Fonte: Baseado em ANFAVEA (2019)

No que tange a balança comercial brasileira, a indústria automotiva, representada por autoveículos, autopeças, máquinas agrícolas, máquinas rodoviárias e outros, apresentou uma tendência de maior participação no comércio internacional, ampliando tanto as exportações, como as importações. Essa trajetória foi evidente principalmente entre os anos de 2002 até 2008, quando o saldo de exportações e importações saltou de US\$ 7,46 bilhões e US\$ 6,64 bilhões em 2001 para US\$ 24,01 bilhões e US\$ 21,58 bilhões em 2008 respectivamente.

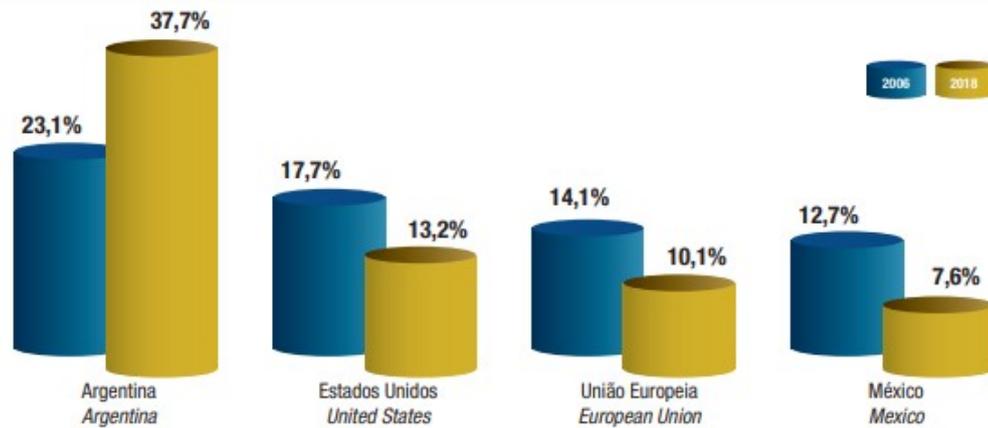
Apesar de ambos caírem em 2009, houve uma rápida retomada nos anos seguintes, que segue com uma inversão: as importações tornaram-se superiores às exportações. O maior valor das importações foi obtido em 2013, com US\$ 35,58 bilhões, enquanto que as exportações maiores ocorreram em 2011 com US\$ 24,78 bilhões. O Anexo F, usado para a realização do Gráfico 8, detalha os valores numéricos desse período, dividindo as importações e exportações por setor de autoveículos, autopeças, máquinas e equipamentos, máquinas agrícolas, máquinas rodoviárias e outros.

Gráfico 9 - Saldo acumulado da balança comercial da indústria automotiva (autoveículos, autopeças, máquinas agrícolas, máquinas rodoviárias, outros), 2001/2018



Fonte: Baseado em ANFAVEA (2019)

Por sua vez, o Gráfico 09 demonstra o saldo acumulado em milhões de US\$ da balança comercial da indústria automotiva (autoveículos, autopeças, máquinas agrícolas, máquinas rodoviárias e outros) de 2001 até 2018. Note que apresentou um saldo estritamente crescente até 2008, ano que atingiu o pico histórico, com US\$ 40 bilhões acumulados em superávit. Posteriormente entrou em constante queda, até 2016. Houve uma trégua em 2017, ano de excessão, que apresentou valores de exportação superiores às importações. No entanto, no ano seguinte, 2018, ocorreu novamente uma inversão, acumulando US\$ 22,12 bilhões em déficit. Portanto, o saldo brasileiro acumulado do setor apresentou dois períodos: de 2001 até 2013, valores positivos, e de 2014 até 2018, negativos. O Anexo G demonstra a tabela usada para criação do gráfico. No entanto, este gráfico partiu de 2001, enquanto que os dados são a partir de 1971.

Gráfico 10 - Exportações automotivas brasileiras por principais destinos, 2006 e 2018 em %

Fonte: ANFAVEA (2019)

Os Gráficos 10 e 11 demonstram os principais destinos e origens das transações comerciais brasileiras de 2006 e 2018 do setor automotivo. Em 2018, 37,7% das exportações destinaram-se à Argentina, totalizando US\$ 7,69 bilhões. Somente autoveículos foram US\$ 5,28 bilhões, ao mesmo tempo em que 22,9% das importações totais vieram desse mesmo país, com US\$ 5,23 bilhões. Comparado com 2006, o Brasil passou a exportar um maior percentual total para a Argentina, enquanto que diminuiu o total de percentual importado do país.

Seguido, os EUA foram o segundo país, com 13,2% dos destinos da produção brasileira em 2018, frente a 17,7% em 2006. Em relação a seu percentual de importação para o Brasil, decaiu de 13,8% para 8,7% na comparação com os dois anos. Em sequência, as exportações foram para a União Europeia e México, que em 2006 representaram 14,1% e 12,7% e em 2018 10,1% e 7,6% respectivamente. Apesar das alterações dos valores na série histórica, esses quatro parceiros se mantiveram como os principais aliados comerciais.

Gráfico 11 - Importações automotivas brasileiras por principais origens, 2006 e 2018 em %

Fonte: ANFAVEA (2019)

Em relação a origem das importações, houve mudanças nos principais parceiros. Se em 2006 a União Europeia fora responsável por 36,9% das importações, em 2018 caiu para 21,7%, sendo ultrapassada pela Argentina, com 22%, que caiu somente 0,9 pontos percentuais nos anos analisados. A China obteve um grande aumento, saltando de 4,2% para 13%, juntamente com o México, de 4,5% para 11,3% e Coreia de Sul, de 1,9% para 5,6%. Japão também caiu na participação, indo de 11,4% em representação total para 6%.

Em relação aos principais parceiros comerciais brasileiros, a Tabela 6 demonstra o licenciamento de autoveículos novos importados pelo Brasil por país de origem. Essa informação é complementar aos gráficos acima, dado que aqueles tratam do setor automotivo como um todo, enquanto que esse trata de unidades importadas. Nota-se que a Argentina exportou 177.643 autoveículos, representando 57,21% do total, seguida pelo México, com 64.157 (20,66%) e da Alemanha, com 16.068 (5,17%). Os demais países representaram menos de 3% da importação total. O Japão e os EUA, que são grandes produtores, exportaram para o Brasil 1.238 (0,40%) e 2.265 unidades (0,73%) respectivamente. Medido por região, 59,42% provém da América do Sul, 21,50% da América do Norte, 10,45% da Europa e 8,55% da Ásia.

Tabela 6 - Licenciamento de autoveículos novos importados pelo Brasil ranqueados por país de origem, 2017 e 2018

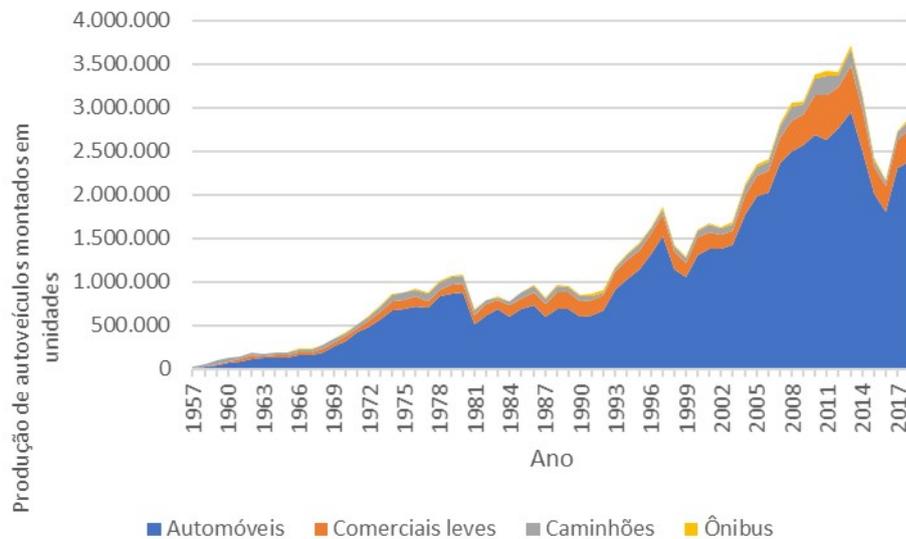
País	Automóveis		Comerciais leves		Caminhões		Ônibus		Total	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
América do Sul										
Argentina	66.835	87.407	71.761	89.057	1.371	1.179	-	-	139.967	177.643
Uruguai	2.985	2.238	2.303	463	-	-	-	-	5.288	6.868
Total	6.982	89.645	74.064	93.687	1.371	1.179	-	-	145.255	184.511
América do Norte										
Canadá	422	338	3	1	-	1	-	2	425	342
Estados Unidos	1.015	2.209	20	39	1	17	-	-	1.036	2.265
México	45.087	54.736	3.199	8.744	332	677	-	-	48.618	64.157
Total	46.524	57.283	3.222	8.784	333	695	-	2	50.079	66.764
Europa										
Alemanha	14.942	16.062	-	2	8	4	-	-	1.495	16.068
Eslováquia	28	3	-	-	-	-	-	-	28	3
França	1.378	3.827	-	7	1	2	-	-	1.379	3.836
Hungria	2.608	2.545	-	-	-	-	-	-	2.608	2.545
Inglaterra	3.065	4.293	1	1	-	1	-	-	3.066	4.295
Itália	95	101	-	-	1	3	-	-	96	104
Suécia	3.498	5.587	-	-	6	11	-	-	3.504	5.598

Total	25.614	32.418	1	10	16	21	-	-	25.631	32.449
Ásia										
China	3.896	5.043	252	212	48	14	1	-	4.197	5.269
Coreia do Sul	8.444	8.845	8	38	-	-	-	-	8.452	8.883
Japão	1.032	12.374	8	5	2	1	-	-	1.033	1.238
Total	2.266	26.262	268	255	50	15	1	-	22.979	26.532
Oceania										
Austrália	10	13	-	-	-	-	-	-	10	13
Total	10	13	-	-	-	-	-	-	10	13
Outros países										
Total	107	161	18	48	9	16	-	1	134	226
Total Geral	164.735	205.782	77.573	102.784	1.779	1.926	1	3	244.088	310.495

Fonte: ANFAVEA (2019), baseado em DENATRAN.

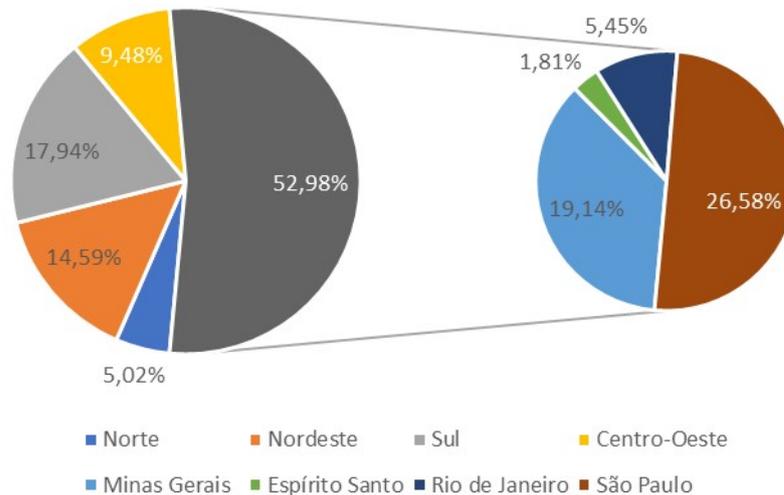
O Gráfico 12 resume a produção de autoveículos no Brasil de 1957 até 2018. Neste último ano totalizou a produção de 2.879.809, sendo 2.386.758 automóveis, 358.981 comerciais leves, 105.534 caminhões e 28.536 ônibus. Note que a categoria de autoveículos foi a de maior representatividade, seguida de comerciais leves, caminhões e ônibus. De 1957 até 1991 a produção total não atingira um milhão de unidades, exceto nos anos de 1978, 1979 e 1980. De 1993 até 2013 a produção ficou entre 1,1 milhão até 1,8 milhão. Em 2004 até 2007 se manteve entre 2,1 a 2,8 milhões. De 2008 até 2014 ficou em patamares superiores, com 3 milhões de unidades.

No entanto, a maior quantia histórica de produção em unidades foi alcançada em 2013, com um total de 3.712.736, constituindo 2.954.279 automóveis, 530.901 comerciais leves, 187.002 caminhões e 40.554 ônibus, seguido pelo total de 2011 e 2012, com 3.417.782 e 3.402.963 de unidades respectivamente. De 2014 até 2018 obteve novamente queda, circundando entre 2,17 até 2,87 milhões de unidades. O Anexo H demonstra esses valores minuciosamente, separados por setor.

Gráfico 12 - Produção de autoveículos montados no Brasil, 1957/2018

Fonte: Baseado em ANFAVEA (2019).

O consumo anual de carros brasileiros pode ser expresso pela quantidade de carros novos licenciados. Por isso, o Gráfico 13 reúne as informações de licenciamento segmentadas pelas regiões do país.

Gráfico 13 - Licenciamento de autoveículos novos por região em 2018

Fonte: Baseado em ANFAVEA (2019).

Em 2018, 2.566.424 novos carros, dentre automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus foram licenciados. Somente a região Sudeste deteve 52,98% do licenciamento nacional, atingindo 1.359.618 unidades. Sozinho, o Estado de São Paulo concentrou 682.249 unidades, 26,58% do total, sendo o maior mercado consumidor do país. Em sequência, o segundo maior Estado foi Minas Gerais, com 491.156 unidades, ou 19,14%. Esses dois

possuíram percentual superior a todo o percentual de outras regiões. Espírito Santo e Rio de Janeiro apresentaram uma menor atuação da região, com 1,81% e 5,45% respectivamente. A região em segundo colocada foi a Sul, com 460.305 (17,94%) dos veículos licenciados no país em 2018, seguida do Nordeste, com 374.428 (14,59%), Centro-Oeste 243.311 (9,48%) e Norte 128.762 (5,02%). O Anexo I demonstra esses números de licenciamentos de autoveículos novos por unidade da Federação, segmentados nas categorias: automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus.

4.4 SÍNTESE: UMA AVALIAÇÃO GERAL

A indústria automobilística apresenta um recente processo de reestruturação, pautada na desverticalização produtiva na expansão de empresas transnacionais e internacionalização dos mercados. Essas empresas são transnacionais que operam com múltiplas plantas, apresentando uma divisão do trabalho dentro da cadeia de valor do produto. Dessa forma, a adoção estratégica é marcada pelo seu posicionamento geográfico, com diferentes etapas no globo, resultante dos seus custos e valor agregado.

Conjuntamente, surge o modelo de produção baseado no consórcio modular. Assim, as montadoras trazem os fornecedores para o interior do processo de fabricação e concedem-lhes a responsabilidade pela montagem. Os maiores fornecedores, denominados sistemistas, são responsáveis por componentes críticos, de maior tecnologia e complexibilidade, atuando diretamente no processo produtivo. Como resultado pelo compartilhamento da infraestrutura e dependências existentes, há uma redução de custos e unificação do sistema. Esse ideal facilita processo de internacionalização produtiva, uma vez que os custos de novos investimentos são divididos com os principais fornecedores.

Em relação à estrutura de produção, a indústria automobilística se manifesta como um oligopólio diferenciado-concentrado. Essa tipologia ocorre porque é formada por grupos econômicos de grande porte detentores de diversas marcas, que apresentam alto volume de capital e uma composição de produtos diferenciados. Somados a um alto dispêndio em investimentos para inovação, P&D e estratégias comerciais, há grandes barreiras econômicas e tecnológicas à entrada de novos competidores.

A alta complexidade tecnológica no desenvolvimento de produtos e no processo de fabricação é expressa no setor automobilístico. Por isso, exprime altos custos fixos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D). Consequentemente, as empresas buscam reduzir esses custos e ampliar a margem de lucro através da obtenção de economias de escala e escopo ou

pela agregação de valor aos produtos através de diferenciação, como o controle de canais de distribuição, a oferta de serviços pós-vendas e mecanismos de financiamento.

Dado seu caráter, a inovação atua como elemento importante na indústria automobilística. Isso ocorre porque introduzir inovações tecnológicas possibilita à firma um desempenho superior em relação às demais, seja pela redução de custos ou pela diferenciação dos produtos. Em contrapartida, há um declínio das empresas que não implantam inovações, devido ao caráter competitivo no mercado. Conseqüentemente, surgem as assimetrias de mercado.

Quadro 3 - Principais aspectos da indústria automobilística mundial

Variável	Característica
Maior produtor em 2018	China, com 29% da produção total mundial
Maior continente produtor em 2018	Ásia, com 54,8% da produção total mundial
País que mais licenciou novos veículos em 2017	China, com 29,1 milhões de unidades
Maior frota na América Latina em 2015	Brasil, com 42,74 milhões
Maior grupo produtor de veículos motorizados em 2017	Toyota, com 10,47 milhões de unidades, ou 10,8% do total
Nacionalidade dos 20 maiores grupos produtores de veículos no ano de 2017	Japão (6), China (5), Alemanha (3), EUA (2), França (2), Itália (1) e Coreia do Sul (1)

Fonte: Baseado em OICA (2019), ANFAVEA (2019)

A respeito dos aspectos gerais da indústria automobilística mundial, a produção historicamente está concentrada em poucos países produtores, conforme Quadro 3. A China apresentou grande ascensão e obteve 29% da produção total mundial em 2018. Também se manteve como principal licenciadora de novos veículos, com mais de 29,1 milhões de unidades em 2017. Por sua vez, esse volume produtivo concentrou-se no continente asiático, totalizando 54,8% do total em 2018. Na América Latina, a maior frota em 2015 foi no Brasil, com 42,74 milhões de unidades. Em relação ao maior grupo produtor, está o conglomerado Toyota, com 10,47 milhões de unidades, ou 10,8% do total em 2017. Segundo as nacionalidades dos maiores grupos produtores está o Japão, que originou 6 grupos, a China (5), Alemanha (3), EUA (2) e França (2), Itália (1) e Coreia do Sul (1).

Quadro 4 - Principais aspectos da indústria automobilística brasileira

Variável	Característica
Composição da indústria em 2018	26 fabricantes de autoveículos e máquinas agrícolas e rodoviárias; 582 empresas de autopeças (entre fábricas e escritórios); 5226 concessionárias
Unidade produzidas de 1957 até 2018	81,4 milhões de unidades de autoveículos brasileiros e 2,71 milhões de máquinas agrícolas e rodoviárias
Produtividade em 2018	2.879.809, compreendendo 2.386.758 automóveis, 358.981 comerciais leves, 105.534 caminhões e 28.536 ônibus
Licenciamento de novos veículos em 2018	2.566.424 unidades
Região com maior licenciamento em 2018	Sudeste, com 1.359.618 unidades (52,98%)
Região com maior número de montadoras em 2018	Sudeste (29) e Sul (23)
Emprego em 2018	130.451 empregos, em contratos de trabalho firmados com as fabricantes
Faturamento em 2017	US\$ 59,247 bilhões
Balança comercial em 2018	Exportações: US\$ 20,4 bilhões, importações: US \$23,8 bilhões, déficit: US\$ 3,4 bilhões
Principais destinos de exportação em 2018	Argentina, EUA, União Europeia e México
Principais origens de importação em 2018	Argentina, União Europeia, China, México, EUA, Japão e Coreia do Sul

Fonte: ANFAVEA (2019), a partir de ANFAVEA, SECEX/MDIC, SINDIPEÇAS, OICA.

No que diz respeito aos principais aspectos da indústria automobilística brasileira, conforme Quadro 4, é composta por 26 fabricantes de autoveículos e máquinas agrícolas e rodoviárias, 582 empresas de autopeças (entre fábricas e escritórios) e 5226 concessionárias. Entre 1957 até 2018, acumulou-se a produção de 81,4 milhões de unidades de autoveículos brasileiros e 2,71 milhões de máquinas agrícolas e rodoviárias. A região Sudeste e Sul detém maior parte das unidades fabris das montadoras, com 29 e 23 unidades respectivamente. Em 2018 gerou 130.451 empregos em contratos de trabalho firmados com as fabricantes. Nesse mesmo ano as exportações somaram US\$ 20,4 bilhões, enquanto que as importações, US\$ 23,8 bilhões, um déficit de US\$ 3,4 bilhões.

Os principais destinos de exportação são a Argentina, os EUA, a União Europeia e o México, ao passo que as principais origens de importação são a Argentina, a União Europeia, a China, os EUA, o Japão e a Coreia do Sul. A produção em 2018 foi de 2.879.809 unidades, sendo 2.386.758 automóveis, 358.981 comerciais leves, 105.534 caminhões e 28.536 ônibus. Ao mesmo tempo, foram licenciados, 2.566.424 novos carros, dentre automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus nesse mesmo ano, sendo a participação do Sudeste com 52,98% do licenciamento nacional, atingindo 1.359.618 unidades.

5 ESTUDO DE CASO: A TRAJETÓRIA DA MONTADORA HONDA E SEUS IMPACTOS PROVOCADOS EM ITIRAPINA/SP

Esse capítulo atende ao segundo e terceiro objetivo específico do trabalho, que busca descrever a expansão do grupo econômico Honda e o processo decisório da instalação da fábrica de automóveis e analisar o desenvolvimento regional impulsionado pela empresa no município de Itirapina. Para tanto, é dividido em seis subitemens. Em primeiro lugar, parte do processo de formação e expansão do Grupo Honda Mundial, para que esclareça seus locais de atuação, *core competence* e estratégias globais. Segundamente, é descrito o Grupo Honda em nível brasileiro, abrangendo seu processo de formação histórica, a operação das quatro empresas formadas, e seu comportamento nesse mercado.

O terceiro subitem analisa as principais características do Estado de São Paulo que influenciaram para que ocorresse a instalação da fábrica em seu território, enquanto que o quarto subitem avalia esses fatores em nível municipal. O quinto subitem relata os impactos provocados pelo estabelecimento da montadora em Itirapina. Vale notar que este ainda se subdivide em mais quatro tópicos, ligados, respectivamente, as questões econômicas, as sociais, as ambientais e as urbanas. O sexto subitem é uma avaliação geral do conteúdo. Portanto, o capítulo parte de uma visão de estratégia global do grupo Honda, adentra a sua atividade no mercado brasileiro, a escolha de implantar a fábrica no Estado de São Paulo, em especial no município de Itirapina e por fim, seus transbordamentos provocados.

5.1 GRUPO HONDA MUNDIAL

Essa sessão é destinada a descrever o processo de formação do grupo Honda e de sua expansão global. Com isso, analisa desde os primórdios da empresa, seus passos históricos mais relevantes, os setores de atuação e busca computar informações sobre as unidades distribuídas no mundo, sobre os dados mercadológicos, sobre o capital social e sobre o número total de trabalhadores.

Em 24 de setembro de 1948, Soichiro Honda criou a “Honda Motor Co., Ltd”, em Itaya-cho, Hamamatsu, no Japão, com capital estabelecido em 1 milhão de ienes. Nesse período, o país fora devastado pela Segunda Guerra Mundial, e se erguia. Assim, seu criador entendeu a necessidade de um meio de transporte rápido e barato e, baseado na experiência de mecânico, com 34 funcionários, inaugurou a fábrica de motores. A primeira invenção foi o motor auxiliar para bicicletas, o A-Type, que originou o primeiro protótipo da Honda, a

motoneta Dream D, de 98 cilindradas, com motor dois tempos, criada em 1949 (HONDA, 2006; HONDA, 2019a).

Em outubro de 1949, Takeo Fujisawa tornou-se sócio vitalício da empresa, e iniciou a carreira como diretor administrativo. Responsável pela área comercial e financeira, ocorreu a primeira divisão organizacional, enquanto Soichiro Honda dedicou-se exclusivamente ao desenvolvimento mecânico e tecnológico (HONDA, 2006; HONDA, 2019a)

Em 1951, a empresa já obteve sucesso em vendas, totalizando 130 unidades de motos diariamente. Isso foi consequência do espírito empreendedor, da superação de desafios e do aperfeiçoamento dos produtos visando à satisfação dos clientes. Prova disso foi o lançamento da F-Type, motocicleta de 50 cilindradas, que marcou a venda de 6500 unidades por mês (HONDA, 2006).

Nesse mesmo ano, Soichiro Honda buscou tornar a empresa a maior fabricante de motocicletas do mundo. Assim, exigiu que todos os funcionários melhorassem seus produtos para um padrão global. Dessa forma, a expansão ao exterior começou com a exportação de motocicletas. Na década de 1960, desenvolveu a *Super Cub*, a motocicleta mais vendida mundialmente, com 60 milhões de unidades em 2008, distribuída para 160 países (HONDA, 2006).

Devido ao grande crescimento no mercado de motocicletas, que repercutiu no aumento das exportações, a empresa inaugurou a primeira unidade externa nos Estados Unidos em 1959. Denominada American Honda Motor (AH), construiu uma rede de vendas para o país. Somente em fevereiro de 1978 foi fundada a *Honda of America Manufacturing* (HAM), em Ohio, que iniciou a produção de motocicletas no ano seguinte em solo estadunidense. Um fato importante é que, em 1982, a Honda produziu o primeiro *Accord*, veículo que concedeu o título de primeira montadora japonesa a fabricar automóveis nos EUA (HONDA, 2019a).

A ampliação seguiu também para a América Central e do Sul. Em 1971, ocorreu a expansão da produção externa de motocicletas com a inauguração da Honda Motor do Brasil Ltd., fato este que ocorreu devido à filosofia de “produzir onde há mercado”. Dessa mesma forma, na América do Norte, em 1983 foi estabelecida a *Honda Power Equipment* (HPE) no Estado de Carolina do Norte, que visava à produção de bens motorizados, como o cortador de grama. Em 1986, a *Honda of Canada Manufacturing* (HCM) iniciou também a produção de veículos naquele país (HONDA, 2006; HONDA, 2019a).

A Honda soube aproveitar as oportunidades para a diversificação de sua área de atuação. A partir de 1963, a empresa adentrou ao segmento automobilístico, através do carro

esporte S500 e do caminhão leve T360. Esse processo foi consequência da política básica do governo japonês sobre automóveis, denominado “*Specified Industry Promotion Bill*”, através do Ministério do Comércio Internacional e Indústria, que ofereceu apoio às montadoras para que pudessem competir com empresas estrangeiras. Assim, repentinamente, o sonho de seu fundador tornou-se realidade ao entrar para a indústria automobilística. Em 1972 houve a criação do modelo *Civic*, que consolidou a marca no setor automobilístico. Em 1995, o seu volume mundial para a série de seis gerações alcançou um milhão de unidades vendidas (HONDA, 2019a).

O processo de internacionalização também se estendeu para a Europa, África e Oriente Médio. Em 1961 a Honda estabeleceu a *European Honda* (EH), atual Honda Deutschland, enraizando a empresa no mercado europeu. Rapidamente, em setembro de 1962, foi criada a *Honda Belgium* (BH), uma planta de produção de ciclomotores. A produção de automóveis, no entanto, foi iniciada em dezembro de 1979, através de um acordo de colaboração técnica com a British Leyland Ltd., atual Rover Group Ltd. A *Honda France Industriel* (HFI) iniciou a produção de cortadores de grama e máquinas de corte em junho de 1986. Atualmente, a companhia possui bases de produção europeias também na Itália, Espanha e Turquia. Seguem outras bases de produção também na África e no Oriente Médio, localizadas na Nigéria, no Paquistão e no Irã (HONDA, 2019a).

O grupo Honda também se expandiu para a Ásia e a Oceania. Em primeiro lugar, implantou escritórios em Cingapura e Malásia em 1963, como forma de preparação para adentrar ao crescente mercado do Sudeste Asiático. No ano seguinte, estabeleceu a Asian Honda, empresa de vendas de motocicletas e produtos motorizados na Tailândia. Em 1965, a *Thai Honda Manufacturing* (TH) já visava a produção de motocicletas e motores de uso geral. Ademais, em 1992 iniciou a produção de veículos de passageiros naquele país através da *Honda Cars Manufacturing Thailand* (HCMT). Atualmente, a Honda possui bases de produção para a Ásia e Oceania, incluindo a Índia, a China, a Malásia, a Indonésia, as Filipinas, o Taiwan, o Vietnã, a Nova Zelândia e a Austrália. Além disso, realizou parcerias locais nas instalações de produção para aprimorar as atividades corporativas (HONDA, 2019a).

Não distante, a empresa constantemente buscou a evolução de seus produtos. Em julho de 1960, inaugurou o primeiro Centro de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), que marcou a independência de desenvolvimento dos produtos, aglutinando especialistas de diversas áreas, antes realizado apenas por Soichiro Honda. Em 1974 lançou o *Honda Carburetor Research Co., Ltd*, um Centro para Pesquisa e Desenvolvimento de sistemas de

suprimento de combustível. Seguidamente, lançou o Centro de Pesquisa e Desenvolvimento de Acessórios para desenvolver acessórios automotivos, o Asaka Higashi R&D Center para produtos de energia em 1979, e o Asaka Kita R&D para sistemas de controle eletrônico em 1988. No momento presente, as principais bases de P&D no exterior são seis: a Honda R&D Americas, Inc em Los Angeles, EUA, a Honda R&D Americas, Inc. em Ohio, EUA, a Honda R&D Europa na Alemanha, a Honda R&D Europa no Reino Unido, a Honda R&D no Sudeste da Ásia e a Honda R&D na Tailândia. No entanto, há diversos outros centros nos países de atuação da empresa (HONDA, 2019a).

Atualmente, as principais bases de P&D no exterior são seis: a Honda R&D Americas, Inc em Los Angeles, EUA, o Honda R&D Americas, Inc. em Ohio, EUA, o Honda R&D Europa na Alemanha, o Honda R&D Europa no Reino Unido, o Honda R&D no Sudeste da Ásia e o Honda R&D na Tailândia. No total, somente as bases de produção no exterior da Honda em setembro de 1998 eram 102, distribuídas em 34 países (HONDA, 2019a).

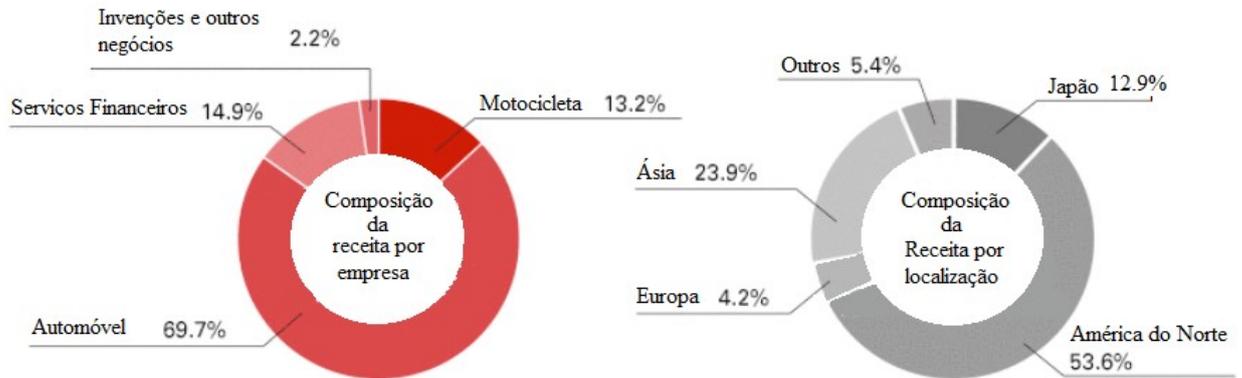
Atualmente, o grupo econômico é denominada Honda Motor Co., Ltd., com sede em Tóquio, Japão. O presidente Takahiro Hachigo administra o capital social de 86 bilhões de ienes e 219.722 colaboradores. A companhia está presente no mercado financeiro, com um total de 1,8 bilhão de ações emitidas, em carteira de 211.904 pessoas. O grupo em nível global apresenta 474 subsidiárias e afiliadas, com 72 unidades de produção e 35 centros de Pesquisa & Desenvolvimento (HONDA, 2019a).

A Figura 4 ilustra os resultados financeiros consolidados em 31 de março de 2019. Dessa forma, no exercício fiscal finalizado em 31/03/2019, último dia do ano no calendário japonês, as receitas consolidadas de vendas foram de 15.888,6 bilhões de ienes, enquanto que o lucro operacional consolidado foi de 726,3 bilhões de ienes. O setor de automóveis é de maior expressão na receita da empresa, com fatia de 69,7%, seguido de serviços financeiros, que possui 14,9%, setor de motocicletas com 13,2% e invenções e outros negócios, com apenas 2,2%. Em relação a composição da receita por localização, a América do Norte concentra 53,6% do valor, seguido pela Ásia, em 23,9%, pelo próprio Japão, com 12,9% e outros, com 5,4%.

Figura 4 - Resultados financeiros consolidados do Grupo Honda em 31 de março de 2019

Receitas consolidadas de vendas **15,888.6** bilhões de ienes

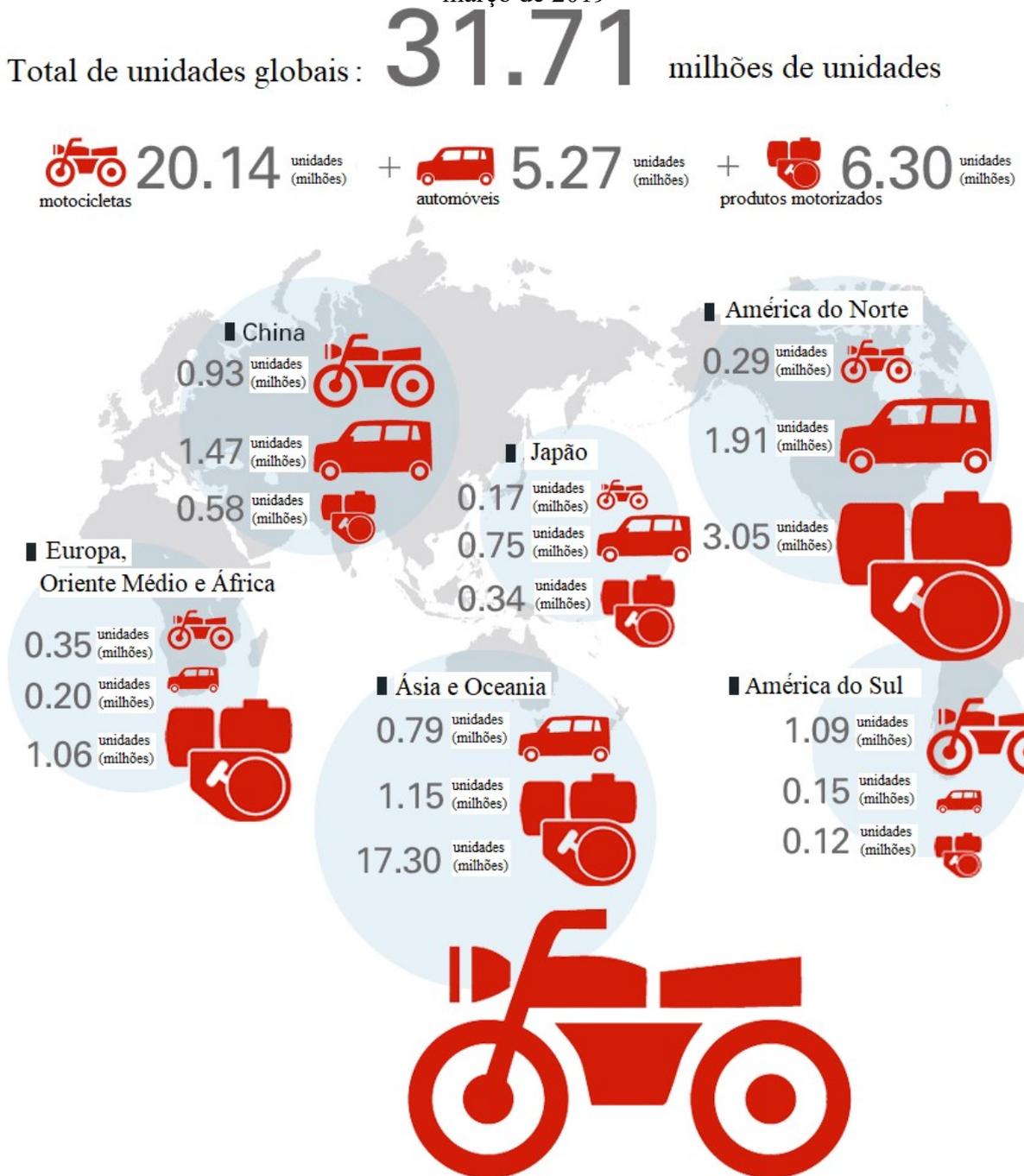
Lucro operacional consolidado **726.3** bilhões de ienes



Fonte: Adaptado de HONDA (2019).

Por fim, a Figura 5 demonstra um mapa com as vendas mundiais de unidades para o ano fiscal encerrado em 31 de março de 2019. Quanto maior o círculo sobre os países e o símbolo dos produtos, maior sua expressividade em unidades. Assim 20,14 milhões de motocicletas foram vendidas em nível mundial, enquanto foram 5,27 milhões de automóveis e 6,3 milhões produtos motorizados. Somente na Ásia e Oceania, 17,3 milhões de motocicletas foram vendidas, o que representa 85,9% das vendas. Na mesma região, constou-se 1,15 milhão de unidades de produtos motorizados e 0,79 milhão de automóveis vendidos.

Figura 5 - Mapa das vendas mundiais de unidades para o ano fiscal encerrado em 31 de março de 2019



Fonte: Adaptado de Honda (2019).

Em segundo lugar, a América do Norte se destaca pelo volume de vendas. Somente produtos motorizados, foram vendidas 3,05 milhões de unidades, ao mesmo tempo em que houve 1,91 milhão de automóveis e 0,29 milhão de motocicletas. Para as demais regiões, foram vendidas em milhão de unidades de motocicletas: 0,93 (China), 0,35 (Europa, Oriente Médio e África), 0,17 (Japão) e 1,09 (América do Sul). Além disso, foram vendidas em milhão de unidades de automóveis: 1,47 (China), 0,2 (Europa, Oriente Médio e África), 0,75

(Japão) e 0,15 (América do Sul). Por último, compreende as vendas em milhão de unidades de produtos motorizados: 0,58 (China), 1,06 (Europa, Oriente Médio e África), 0,34 (Japão) e 0,12 (América do Sul).

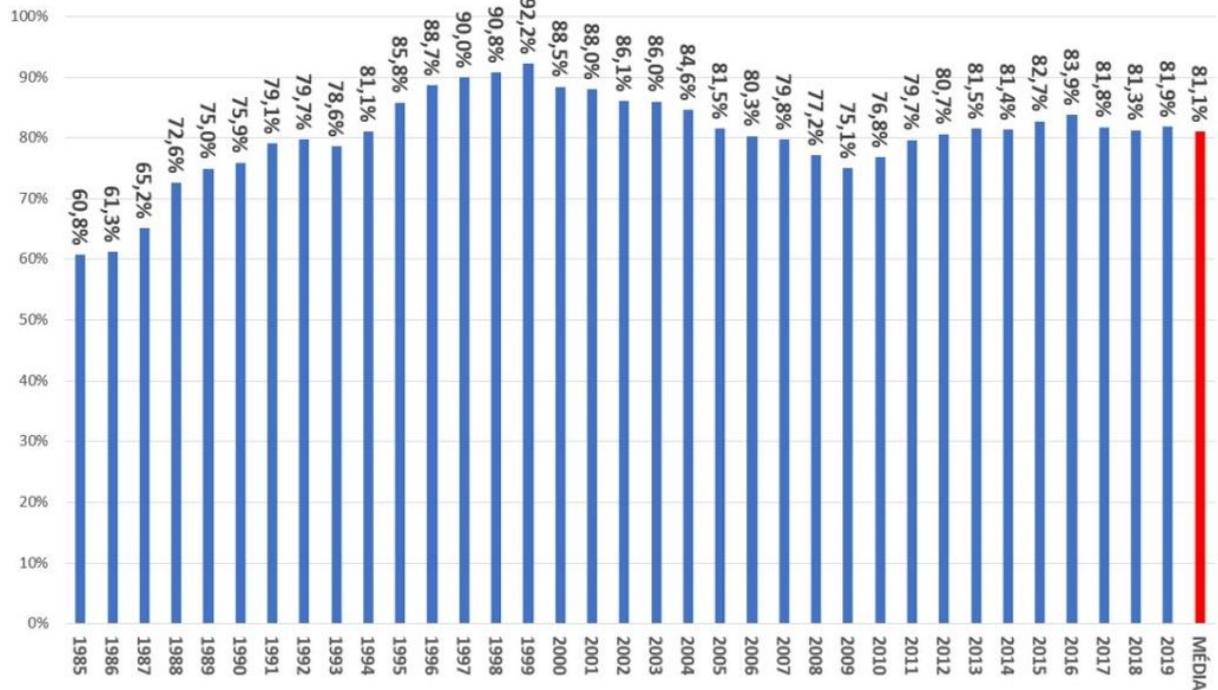
Vale notar que em 2015 a Honda apresentou seu novo modelo de negócio: aeronaves. Assim, demonstrou ao mundo o HondaJet, o jato executivo compacto com tecnologia exclusiva baseado nos motores montados nas asas, que melhoram sua mobilidade no céu. Os motores da aeronave são desenvolvidos conjuntamente com a General Electric, fornecedora líder mundial de motores a jato e turboélice. Baseado em sua popularidade na América do Norte, na América Latina, na Europa, no Sudeste Asiático, na China e na Índia, abriu uma lista de pedidos no Japão até junho de 2018 (HONDA, 2019a).

Portanto, a Honda iniciou sua história baseada na produção de motocicletas. Aproveitando as condições mercadológicas e o sonho de seu fundador de se tornar uma empresa de referência em transporte, expandiu para outros setores, como automobilístico e até aeronaves, além de bens motorizados. A respeito da expansão global, adentrou gradativamente aos mercados crescentes, e estabeleceu nessas regiões unidades produtivas, ao ponto de se tornar uma companhia global.

5.2 GRUPO HONDA NO BRASIL

Além do estudo em nível mundial, essa sessão é destinada para analisar a formação do Grupo Econômico Honda no Brasil. Dessa forma, esse tópico visa compreender as movimentações desse grupo para impulsionar seu crescimento no país. Assim, compreende desde o início de atuação no Brasil, com a formação de novas empresas associadas, até a instalação da fábrica da Honda Automóveis Brasil em Itirapina.

O Grupo Honda está presente no país desde 1971, através da empresa “Moto Honda da Amazônia Ltda”, localizada em Manaus/AM. Iniciou sua trajetória com a importação e em seguida começou produzir motocicletas. Até 2015 forneceu mais de 20 milhões de unidades desses veículos, e desde 2001 estendeu a produção para modelos de motores estacionários, ao mesmo tempo em que se encarregava de comercializar geradores, motobombas, roçadeiras, cortadores de grama e motores de popa importados de outras unidades mundiais da marca. Em 2002, iniciou a produção de quadriciclos na mesma unidade. Hoje, a unidade conta com um terreno de 727 mil m² e 263 mil m² de área construída, e mais de 5,5 mil colaboradores. (HONDA SOUTH..., 2015; HONDA, 2019a).

Gráfico 14 - A participação de mercado da Honda Motos de 1985 até 2019

Fonte: GALANTE (2019).

Vale destacar que a Honda detém grande parcela do mercado de motocicletas no Brasil. O Gráfico 14 demonstra em números a participação de mercado da Honda Motos entre 1985 até 2019. Desde o início do intervalo, em 1985, a Honda apresentou 60,8% das vendas. Até 1999, apresentou um período de crescimento, atingindo o maior valor, com 92,2% da fatia do mercado. Apesar de sua atuação cair gradativamente até 2009, para 75,1%, houve um retorno do crescimento até 2013, para a detenção de 81,5% do mercado. A partir de 2014, os resultados foram estáveis, entre 81,4% até 83,9%. A média histórica desses valores é de 81,1%. Tais valores concretizam a existência do oligopólio no setor.

Concomitantemente, em 1992 ocorreu a criação da Honda Automóveis do Brasil Ltda., que se inseriu no mercado automobilístico brasileiro pautado em importações e distribuição de automóveis. Até 1997, 21.567 unidades foram trazidas ao Brasil, conforme a Tabela 7 esses valores foram deduzidos da coluna “licenciamento de nacionais e importados”, uma vez que não havia produção nacional, então qualquer veículo da marca provinha do exterior. No primeiro ano, em 1992, foram importados 741 autoveículos da marca. Em 1993, esse valor saltou para 4.157 e para 6.822 unidades em 1994, seguidos de uma queda para 4.851, 2.076 e 2.920 unidades até 1997, respectivamente. A partir deste último ano, a produção nacional iniciou em Sumaré/SP, a partir do modelo Civic, com uma produção de 20 unidades diárias. No ano seguinte ao início da produção em Sumaré, dos 16.423 automóveis

licenciados da marca, 15.775 foram produzidos internamente, ou seja, 96,05% (HONDA SOUTH..., 2015; ANFAVEA, 2019).

Historicamente, a Honda Automóveis Brasil constituiu um complexo próprio formado pela expansão de diversas repartições em Sumaré, responsável por executar a produção dos mais variados componentes de seu automóvel. Em razão disso, atuou desde a estamparia, o *hemming* - processo em que as chapas estampadas são agregadas para construir peças como porta-malas, porta e capô -, a fundição, a soldagem, a pintura, a composição da injeção plástica, além da linha de montagem e inspeção final de todos os automóveis (HONDA CELEBRA..., 2017).

A partir de 2008, inaugurou uma nova unidade de *Power Train* em Sumaré, com investimento de R\$ 130 milhões, responsável pela fundição e usinagem dos blocos e cabeçotes dos motores de dois modelos da marca. Antes, os processos para a fabricação de motores eram realizados no Japão, e a produção brasileira reduziu os reflexos da variação cambial no custo do veículo e as questões logísticas para abastecimento no mercado interno (TRINDADE, 2008).

Na mesma planta, inaugurou o novo Centro de Pesquisas & Desenvolvimento de Automóveis em 2014. Com investimentos de R\$ 100 milhões, concretizou o desenvolvimento de modelos que atendem às demandas específicas do mercado brasileiro e elevou o índice de nacionalização de componentes e de tecnologias. Apesar de laboratórios para testes de motores na dependência da fábrica existirem anteriormente, o novo laboratório foi equipado com dois dinamômetros de chassis e sistemas de emissões de poluentes para atuar no desenvolvimento de componentes e sistemas de motor e transmissão, juntamente com a realização de testes de durabilidade, medição de emissões e consumo (HONDA INAUGURA..., 2014).

Portanto, o novo laboratório aderiu a estratégia global da marca, a respeito de desenvolver produtos simultaneamente nas diversas regiões de atuação, para oferecer aos consumidores bens globais, com diferenciais locais (HONDA INAUGURA..., 2014). Com 300 colaboradores, o Centro de Pesquisas & Desenvolvimento de Sumaré é uma das principais unidades fora do eixo Japão-Estados Unido. Um exemplo de atividade foi a elaboração do utilitário esportivo WR-V, a partir da base do modelo *Fit* (HONDA CELEBRA..., 2017).

No total, a fábrica de Sumaré, com diversos prédios em sua dependência, em 2015 contou com 168 mil m² de área construída, aproximadamente 3,5 mil colaboradores e produziu mais de 1,2 milhão de automóveis no Brasil. Apesar disso, a Honda anunciou em

2013 a segunda planta de automóveis brasileira, em Itirapina/SP, prevista para inaugurar em 2015. A expectativa era de que a empresa dobraria sua capacidade de produção de automóveis de 120 mil para 240 mil unidades por ano, somadas as duas plantas (HONDA SOUTH..., 2015). No entanto, devido à queda do consumo de automóveis, em grande monta por conta das crises econômica e política vividas no país, a fábrica de Itirapina foi inaugurada em 27 de março de 2019.

A mudança foi definida estrategicamente pelo *board* da empresa. O intuito foi reforçar a competitividade do negócio. Nosso sistema aqui (Itirapina) é mais moderno, é mais eficiente. E lá (Sumaré) é uma fábrica já bastante antiga. Então essa decisão foi baseada na situação das duas plantas e otimizando a melhor maneira possível a utilização dos nossos recursos [...] Quando foi feito o estudo para a fábrica em 2012, a perspectiva do mercado no Brasil para essa época chegaria a 5 milhões de veículos. E na ocasião, acho que estava em 3,2 milhões, 3 e alguma coisa, só que aconteceu que em 14 e 15 caiu para menos de 2. Então isso praticamente cancelou a possibilidade de ter as duas plantas operando simultaneamente. Esse era o projeto original. Mas o próprio mercado fez com que a gente se adequasse (H01).

Apesar disso, as duas fábricas de automóveis, tanto em Sumaré, quanto Itirapina, possuem desigualdade em seu escopo e de modernização. Em relação a essas diferenças,

nós estamos usando equipamentos que são usados no Japão (em Itirapina). Então são as últimas gerações que nós temos aqui na fábrica. Outro ponto importante é que todo o desenho da fábrica foi para facilitar o fluxo logístico, o fluxo de movimentação de peças dentro. Então, há corredores amplos, espaços já adequados para a condição de produção. Isso facilita muito nosso trabalho interno e reduz muito a movimentação de materiais dentro. Essas são as principais alterações com relação a Sumaré. Outro ponto foi a tecnologia de pintura. É a base d'água, que já é um fator para o meio ambiente, melhor, e também reduz uma camada de tinta. Então o processo de pintura fica mais eficiente. Essas foram as principais melhorias que nós tivemos em relação a Sumaré (H01).

Desta forma a transição para a fábrica de Itirapina ocorre de forma gradativa. Segundo H01, a previsão é que até o final de 2021 se conclua a transição total da montagem de carros. Entretanto, a fábrica em Sumaré será responsável pela parte de fundição, de usinagem, de montagem do motor, dos departamentos de injeção e da pintura dos para-choques. Esses departamentos têm uma capacidade alta de produção e receberam investimentos recentes. Então, serão os fornecedores de Itirapina. Além disso, as áreas administrativas, a engenharia, a área de desenvolvimento e toda a parte administrativa se mantêm em Sumaré.

O modo produtivo implementado pela Honda Automóveis Brasil apresenta características próprias e as difere de outras montadoras. Em primeiro lugar, vale destacar as relações da empresa com seus fornecedores:

Todo o processo produtivo [...] é realizado pela Honda. Então aqui, por exemplo, dentro da planta, nós temos o processo de estamparia, de estampar principalmente as partes visíveis do carro, as portas, o teto, a lateral, a parte de soldagem que junta todas essas peças para montar a carroceria, depois tem o departamento de pintura, onde faz todas as camadas de proteção, a pintura final, que dá o acabamento visual.

Depois o setor de montagem, que anexa ao carro todos os componentes: roda, pneu, suspensão, motor, todos esses itens. Tudo isso é realizado pelo pessoal Honda. Então, a gente não tem terceiros trabalhando em processos produtivos [...] não há nenhum fornecedor dentro da Honda. O que a gente tem terceiro hoje são, por exemplo, [...] a empresa que fornece a alimentação, tem a empresa que faz a segurança patrimonial, a mesma empresa tem uma equipe que faz a parte de limpeza, e a outra empresa que faz a parte de logística. Essas são as mais representativas aqui dentro [...] Elas possuem em torno de 150 a 200, mais próxima de 200, pessoas que trabalham fazendo esse tipo de atividade [...] A fábrica de Resende, tive a oportunidade de ir lá, e pelo menos na época, faz bastante tempo, a Volks só administra. Quem fabrica a carroceria é uma empresa. Quem pinta é uma outra empresa. Quem monta é outra. Eles administram essas empresas. É totalmente terceirizado. É o oposto de tudo que a gente vê. Bem diferente essa questão. Mas é um modelo que eles definiram. (H01).

Portanto, é notório que a produção da Honda é centralizada pela própria empresa. Como internamente à fábrica agem apenas empresas não ligadas ao setor produtivo, não é possível realizar a comparação salarial entre os funcionários da empresa e seus fornecedores. Isso ocorre porque os cargos são de diferentes qualificações e funções. Esses motivos demonstram que a parte teórica, em especial o modelo “consórcio modular”, de produção conjunta com os fornecedores, não se aplica na prática da empresa.

Os elementos dos veículos, em geral, são produzidos em solo brasileiro. De acordo com H01, alguns componentes de motor ou eletrônicos são importados. Todavia, um artefato grande torna-se inviável devido ao seu custo logístico. Portanto, há um grande índice de nacionalização dos veículos, agregando, principalmente, aqueles produzidos pela própria empresa em Sumaré.

A produção pelos fornecedores é conjuntamente realizada em nível nacional, também por conta do custo logístico. De acordo com H01, H02 e H03, de 180 a 200 fornecedores são mobilizados para atender a Honda. Entretanto, não produzem especialmente em Sumaré, mas em um raio de 100 a 150 quilômetros. Isso ocorre porque há fornecedores em comum para as demais montadoras, ou seja, não há exclusividade. “Quer queira ou não queira, o farol é igual para todo mundo. O que muda é o design do modelo. Mas o princípio é o mesmo”, explica H02. Assim, o deslocamento de fornecedores para Itirapina ou proximidades é desestimulado, pois teriam que se distanciar de outras fábricas para atender a Honda.

A respeito dos motivos que levam a externacionalização da produção de componentes para um fornecedor, são pontos favoráveis: a economia de escala e a indivisibilidade de equipamentos, ou seja, a necessidade de produção a partir de certa quantidade, uma vez que há alta escala mínima eficiente.

Dependendo do item que você vai fabricar, não é questão de competência ou qualidade. É questão da capacidade de produção e do investimento para fabricar aquele item. Por exemplo, o fornecedor tem uma máquina que produz 500 mil peças por ano. Então, ele pode fornecer para a Honda, para a GM, para a Volks. O custo do investimento dele vai diluir para várias empresas. Se a gente quiser fazer um item

desse, vai ser um investimento muito alto e não vai conseguir usar toda a capacidade do equipamento. Então acaba sendo inviável economicamente [...] Esse é o principal motivo para que nem tudo seja verticalizado. Há também o escopo técnico da empresa, a especialidade da empresa em fazer aquele determinado componente (H01).

A Tabela 7 demonstra os dados referentes da Honda Automóveis Brasil entre 1992 até 2018. No ano de 1992, início das importações, até 1996, todos os veículos licenciados eram importados, já que não havia produção brasileira. A partir de 1997, começou a produção com 837 unidades e uma tendência de crescimento, até atingir a marca de mais de cem mil unidades em 2007. Nos anos seguintes, todos tiveram produção acima de 120 mil unidades, exceto em 2011, com 85 mil. Em 2015 obteve maior nível produtivo, com 148.074 unidades, apesar de que nesse mesmo ano exportou somente 870 unidades, visto que 153.393 automóveis foram licenciados.

Tabela 7 - Licenciamento, produção e exportação da Honda Automóveis Brasil (HAB), 1992-2018

Ano	Licenciamento de nacionais importados	e Produção	Exportações	Porcentual de exportações da produção nacional
1992	741	-	-	-
1993	4.157	-	-	-
1994	6.822	-	-	-
1995	4.851	-	-	-
1996	2.076	-	-	-
1997	2.920	837	-	-
1998	16.423	15.775	200	1,3%
1999	17.503	17.957	856	4,8%
2000	20.322	20.568	804	3,9%
2001	21.860	22.058	497	2,3%
2002	20.903	20.564	157	0,8%
2003	32.149	33.927	1.784	5,3%
2004	50.694	56.544	4.937	8,7%
2005	57.039	65.527	9.819	15,0%
2006	67.329	78.962	13.741	17,4%
2007	85.749	106.027	22.831	21,5%
2008	117.599	131.139	21.135	16,1%
2009	125.869	132.122	19.086	14,4%
2010	126.439	131.455	26.695	20,3%
2011	92.901	85.545	13.098	15,3%
2012	134.956	135.058	16.012	11,9%
2013	139.279	135.065	13.267	9,8%

2014	137.905	127.232	3.873	3,0%
2015	153.393	148.074	870	0,6%
2016	122.551	120.585	1.853	1,5%
2017	131.096	134.813	5.340	4,0%
2018	131.601	137.983	6.637	4,8%

Fonte: ANFAVEA (2019).

(*) Os dados anteriores a 2002 referem-se a vendas internas no atacado.

Em complemento, os dados mais atualizados apontam que em 2018 foram licenciadas 131.601 unidades de automóveis, ao passo que produziu 137.983 e exportou 6.637. Observa-se que, no decorrer do tempo, novos modelos foram lançados e agregados ao mercado brasileiro. Por exemplo, em 2000 ocorreu o início da importação e comercialização nacional do CR-V, ao passo que o *Fit* foi lançado em 2003 no Brasil, o *New Civic* em 2006, a segunda geração do Honda *Fit* em 2008 e o Honda *City* em 2009 (HONDA SOUTH..., 2015).

Por sua vez, a última coluna demonstra o percentual de exportações da produção nacional. Entre os anos de 2005 até 2012, o valor ultrapassou dois dígitos. O melhor desempenho de exportações foi em 2007, com 21,5% do total da produção exportada. Entre 2010 até 2015 houve um declínio em termos percentuais considerável, de 20,3% para 0,6% do total de unidades exportadas, pior desempenho da série histórica. Todavia, houve um revés, e a partir de 2015 até 2018 ocorreu um crescimento do percentual.

Tabela 8 - Modelos de automóveis da Honda à venda no Brasil em 2019

Modelos de Automóveis da Honda a venda em 2019	
Modelo	Versão
Fit	EXL, EX, LX, Personal, DX
WR-V	ELX, EX
HR-V	Touring, EXL, EX, LX
City	EXL, EX, LX, Personal, DX
Civic	Touring, EXL, EX, Sport, LX
Civic Si	Coupé (Modelo único)
Accord	Touring (Versão única)
CR-V	Touring (Versão única)

Fonte: Baseado em (HONDA, 2019a).

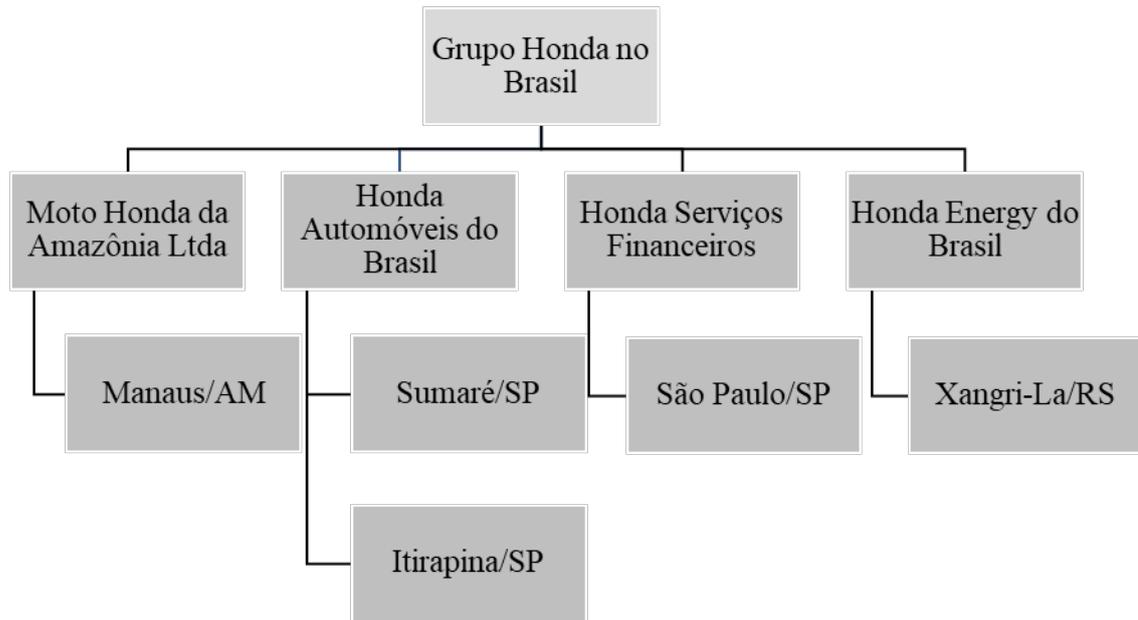
A Tabela 8 demonstra os modelos de automóveis a venda da marca Honda no Brasil em 2019. Ao todo, são 8 modelos de veículos expressos em 24 versões diferentes. Em outras palavras, para cada modelo, há variantes diferentes com alterações, como o número de airbags, a presença de central multimídia, a câmera de ré, o tecido dos bancos, a direção elétrica, o piloto automático, a presença de teto-solar, a potência e economia do motor,

sensores, o botão de partida, o banco e retrovisor com rebatimento elétrico, os faróis, a presença de ar condicionado, etc.

O modelo Fit, City e Civic são os que possuem maior número de versões, com cinco cada. Posteriormente, o HR-V possuiu quatro versões, enquanto que o WR-V, duas. Em contrapartida, os modelos Civic Si, Accord e CR-V foram lançados ao mercado com versões únicas. Portanto, a finalidade da tabela é demonstrar o grande número de modelos e versões encontrados no mercado apenas pela montadora Honda, uma vez que a indústria automobilística se encontra em uma estrutura de oligopólio concentrado-diferenciado e, portanto, a diferenciação dos produtos faz parte da estratégia de vendas.

Em 2015 a Honda teve iniciativa inédita do segmento automotivo do país com a criação da Honda Energy do Brasil. Esta empresa foi responsável por construir e atualmente administra o parque eólico em Xangri-Lá/RS. A energia sustentável produzida é encarregada de suprir a demanda de energia elétrica da planta de Itirapina/SP, de Sumaré/SP e do escritório em São Paulo. O parque é formado por nove torres, com 94 metros de altura cada, formadas por 27 pás que medem 55 metros de diâmetro e tem 15 toneladas. Recentemente, a empresa anunciou a expansão, com a construção da décima torre. (SILVA, 2014; HONDA SOUTH..., 2015; HONDA ENERGY..., 2019).

Além disso, há a empresa Honda Serviços Financeiros. Sua finalidade reúne as funções de consórcio nacional da Honda, da corretora de seguros Honda, de Leasing Honda e do Banco Honda. Dessa forma, o objetivo maior é facilitar o acesso dos clientes aos produtos da marca. A modalidade de consórcio representa 35% das vendas de motocicletas zero quilômetros da marca, e desde o início das atividades, mais de 5 milhões de clientes foram contemplados ao longo de 35 anos (HONDA SOUTH..., 2015; HONDA SERVIÇOS..., 2016).

Figura 6 - A estrutura organizacional do Grupo Honda no Brasil

Fonte: Baseado em Honda (2019a).

Por fim, a Figura 6 resume a estrutura organizacional do Grupo Honda no Brasil. Vale ressaltar que a atuação no país é dirigida pela subsidiária mundial “Honda South America”, com sede brasileira. Dessa forma, a marca possui quatro grandes empresas subdivididas, entre elas: A Moto Honda da Amazônia Ltda, com sede em Manaus/AM, a Honda Automóveis Brasil, com unidades fabris em Sumaré/SP e Itirapina/SP, a Honda Serviços Financeiros, com sede em São Paulo, e a Honda Energy do Brasil, com produção eólica em Xangri-Lá/RS.

5.3 A ESCOLHA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Essa sessão é responsável por analisar os fatores determinantes para a escolha de investimentos no Estado de São Paulo. Assim, o território paulista apresenta particularidades que o diferem do restante do país e permite aos empreendedores vantagens importantes que lhes garantem sucesso. Além disso, examina a atuação da Investe São Paulo – instituição com o objetivo de canalizar investimentos ao Estado, que fora responsável pelas intermediações do projeto de instalação da Honda, sobretudo no Município de Itirapina.

Primeiramente, a Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade – Investe São Paulo (2019) listou esses dez principais motivos para a escolha de investimentos em São Paulo:

1. Centro Econômico: o Estado apresenta a maior expressividade econômica brasileira, com participação de 31% do produto interno bruto (PIB) em 2017, consagrando-lhe o maior polo econômico e industrial do Hemisfério Sul, com um parque industrial robusto e diversificado.

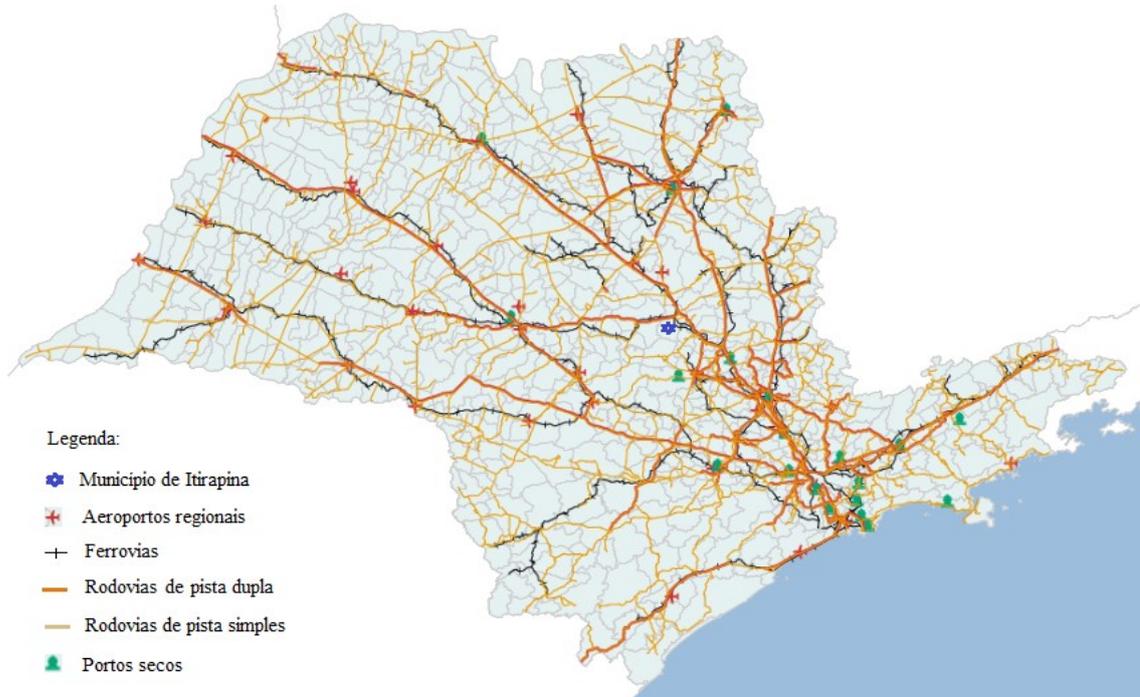
2. Mercado consumidor: com 45 milhões de habitantes, sendo o Estado mais populoso e rico do Brasil, se destacando dentre os quatro maiores mercados consumidores da América Latina, atrás somente do Brasil como um todo, do México e Colômbia.

3. Localização estratégica: São Paulo está situado na Região Sudeste e faz divisas com Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraná e Mato Grosso do Sul, sendo os três primeiros com posições de segundo, terceiro e quinto colocados nas participações no PIB nacional respectivamente no ano de 2016 (IBGE, 2019c). Além disso, possui 645 municípios, com redes de cidades que compreendem um conjunto de metrópoles, aglomerados e centros urbanos (INVESTE SÃO PAULO, 2019).

4. Questões infraestruturais: o complexo logístico do Estado é constituído por modernas rodovias, pelos principais aeroportos do país e pelo terminal de containers do Porto de Santos, responsável por 28,8% da corrente de comércio brasileira. Esses meios de transporte ainda são complementados por ferrovias, hidrovias e dutos (INVESTE SÃO PAULO, 2019). A Figura 7 demonstra o mapa da infraestrutura do Estado, que torna possível conferir a complexa ramificação que forma o sistema de transportes paulista.

À medida que há uma aproximação com a capital, maior a existência de meios de transporte. Em relação às rodovias de pista dupla, em geral cortam o território de modo transversal, em sentido noroeste-sudeste. Em acréscimo, são interligadas pelas rodovias de pista simples, que integram o território em sentido sudoeste-nordeste. As ferrovias acompanham as características das pistas duplas, e realizam a integração do interior do país com o Porto de Santos. A presença dos rios não foi adicionada ao mapa, pois dominaria o visual e então dificultaria a visualização dos demais meios.

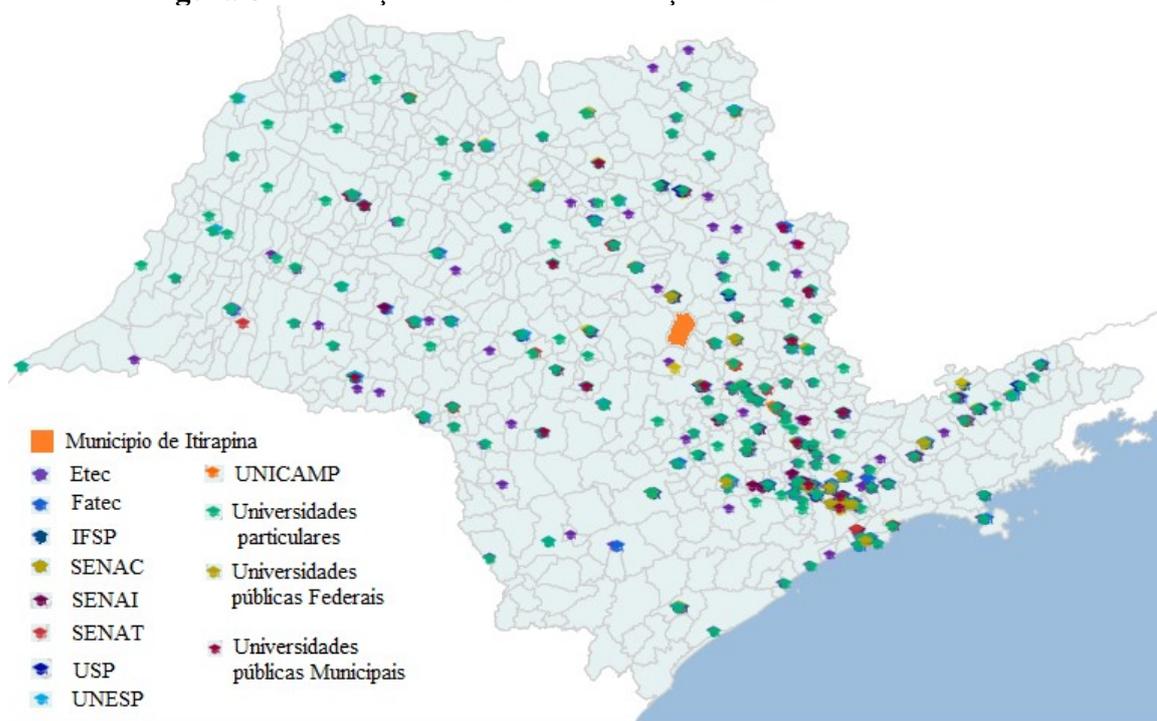
Figura 7 - A infraestrutura do Estado de São Paulo



Fonte: INVESTE SÃO PAULO (2019)

5. Capital humano: O Estado mantém 25% do total de instituições de educação superior do Brasil, especialmente as três universidades públicas estaduais, a saber: Universidade de São Paulo (USP), Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) e a Universidade Estadual Paulista (Unesp). Além disso, apresenta a maior rede gratuita de ensino técnico e profissionalizante do Brasil, que abrange o Centro Paula Souza, responsável pelas Escolas Técnicas (Etecs) e Faculdades de Tecnologia (Fatecs). A Figura 8 demonstra os principais centros de educação de São Paulo. Note que há diversas instituições espalhadas por todo o território, com ênfase nas regiões da capital e de Campinas (INVESTE SÃO PAULO, 2019).

Figura 8 - Presença de centros de educação no Estado de São Paulo



Fonte: INVESTE SÃO PAULO (2019).

6. Inovação, ciência e tecnologia: São Paulo foi responsável por 69,5% do total investido pelos Estados em Pesquisa e Desenvolvimento no Brasil, ou seja, R\$ 7,7 bilhões em 2015, unindo os conhecimentos advindos das redes de instituições de pesquisas públicas e privadas. Parte desse recurso provem da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), que visa promover a pesquisa, o intercâmbio e a divulgação da ciência e da tecnologia no Estado. Além disso, há ações de estímulo através do Sistema Paulista de Parques Tecnológicos (SPTec), pertencente à Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (SDECTI) para promover o desenvolvimento econômico e tecnológico nas regiões, através de atração de investimentos e geração de novas empresas intensivas em conhecimento (INVESTE SÃO PAULO, 2019).

7. Qualidade de vida da população: o Estado apresenta um dos melhores Índices de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHm). Noventa por cento dos seus 645 municípios apresentam a faixa classificatória “alta”, além de que 24 municípios apresentam “muito alta” (INVESTE SÃO PAULO, 2019). Ao todo, o Estado apresentou nota 0,783 do IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) em 2010, considerado o segundo maior do Brasil, atrás somente do Distrito Federal, que possuiu 0,824 (IBGE, 2019c).

8. Turismo e eventos: diversas empresas participam de feiras e eventos para aprimoração de *networking* e conhecimento das novidades e tendências do mercado. Em

2015, a capital foi a principal cidade do país na recepção de feiras internacionais, permanecendo em 3ª colocada em número de eventos realizados nas Américas. Merece destaque a realização do Grande Prêmio de Fórmula 1, a São Paulo Fashion Week, as bienais de Arte, da Arquitetura e do Livro, o Salão do Automóvel, além de eventos como o réveillon da Avenida Paulista e a Parada do Orgulho Gay (INVESTE SÃO PAULO, 2019).

9. Fontes de financiamento: São disponibilizados aos empreendedores instalados no Estado diversos programas de agências públicas voltadas à promoção do desenvolvimento, como a Desenvolve SP, que oferece linhas de crédito com juros e taxas competitivas, e o Banco do Povo Paulista (BPP), programa de microcrédito para o desenvolvimento de pequenos empreendimentos (INVESTE SÃO PAULO, 2019).

10. Políticas de incentivos tributários: o Estado busca reduzir o custo de produção aos setores produtivos. Dentre delas, destacam-se suspensão do Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), incidente na importação de bens sem similar nacional relacionado a aquisição de máquinas e equipamentos para o ativo imobilizado, listados na legislação. Além disso, há Programas para utilização do crédito acumulado do ICMS em projetos de investimentos, como o Programa de Incentivo ao Investimento pelo Fabricante de Veículo Automotor (Pró-Veículo), que permite aos fabricantes de máquinas e equipamentos e veículos automotores a utilização do crédito de ICMS apropriado de valor superior a R\$ 5 milhões e cujo projeto de investimento seja superior a R\$ 30 milhões, destinados a investimentos na aquisição de quaisquer bens ou mercadorias, exceto material de uso ou consumo. Seu objetivo é a modernização, a ampliação de plantas industriais, a construção de novas fábricas e o desenvolvimento de novos produtos em São Paulo (INVESTE SÃO PAULO, 2019).

Para mais, o Estado de São Paulo possui uma agência especializada em atrair investimentos. Denominada Investe SP – Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade - é uma instituição ligada à Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico, que contribui para informações estratégicas para os empreendedores, além de intermediar seus contatos com agências, órgãos públicos e privados. Vale ressaltar que todos os serviços da agência são gratuitos e tem como objetivo melhorar o desempenho econômico do Estado como um todo, não apenas de uma região específica, e também aumentar a oferta de empregos de maior qualificação (INVESTE SÃO PAULO, 2019).

Segundo ISP01, há quatro diferentes tipos de serviços oferecidos pela agência: i) Inteligência locacional; ii) consultoria em questões ambientais; iii) consultoria em questões tributárias; iv) consultoria em questões de infraestrutura. A inteligência locacional consiste na

busca de locais que contenha uma lista de exigências solicitadas pelo investidor. Assim, a equipe da Investe São Paulo busca, com ajuda de técnicos das Prefeituras, localizar o espaço adequado. Por exemplo, um investidor faz a exigência de proximidade com portos navais para exportação de produtos perecíveis. Então, os membros da Investe SP selecionam determinadas regiões do Estado. E assim, através de outras exigências, filtra-se o local ideal para o investimento.

Por sua vez, na consultoria em questões ambientais, a equipe avalia, sob a ótica do licenciamento ambiental, se as áreas sugeridas pelas próprias Prefeituras são viáveis receber o estabelecimento do investidor. Caso seja possível, os especialistas da agência acompanham todos os procedimentos cabíveis para a aprovação das autoridades responsáveis pelo licenciamento, inclusive realiza reuniões com autoridades de todos os níveis de governo, seja municipal, estadual e federal.

Além disso, a Investe São Paulo oferece consultoria em questões tributárias, que avalia a existência de algum incentivo fiscal existente para a empresa. Ademais, orienta também a empresa a realizar pleitos para a obtenção de regimes especiais. Inclui-se, então, o agendamento, por parte da equipe da Investe São Paulo, reuniões com as autoridades fazendárias e avaliações das diferentes legislações municipais que tratam do tema.

Por último a consultoria em questões de infraestrutura consiste na análise da infraestrutura de determinadas áreas. Assim, a equipe avalia a disponibilidade de acesso a rodovias, ferrovias, rede de gás natural canalizado, rede de fibras óticas, etc. Em sequência, após escolhida a área, faz a intermediação dos responsáveis da empresa com os fornecedores de energia elétrica, gás natural, saneamento, concessionárias de rodovias e de ferrovias, Corpo de Bombeiros, etc.

5.4 A ESCOLHA DE SE SITUAR EM ITIRAPINA

Esse tópico é destinado a analisar como ocorreram as negociações para a Honda se situar em Itirapina e os fatores locais determinantes para essa escolha. Assim, o município também apresenta singularidades que o diferem do restante, com características que são relevantes para o estabelecimento de empresas, sobretudo da Honda.

Em primeiro lugar, a Honda procurou a Investe São Paulo para auxiliá-la na procura de um local para sua instalação. Segundo ISP01, que atuou no projeto,

Quando a Honda procurou a equipe da Investe São Paulo seus requisitos explicitados foram: terreno com cerca de três milhões de metros quadrados, com boas condições de infraestrutura, de fácil licenciamento ambiental, às margens de

rodovia de pista dupla e situado a menos de 50 km da fábrica da empresa em Sumaré. Os preços de terrenos destas dimensões em locais próximos à Sumaré tornaram a exigência de localização a não mais de 50 km de Sumaré inviável, razão pela qual e por sugestão da equipe da Investe São Paulo, passou-se a buscar áreas a até 100 km de Sumaré. E esta é a distância entre as duas atuais unidades da empresa [...] O terreno em que a empresa se estabeleceu tinha condições de preço tão atraentes que em vez de três milhões de metros quadrados a Honda adquiriu quase seis milhões de metros quadrados (ISP01).

Vale notar que essa grande dimensão do terreno decorreu da experiência da empresa em Sumaré: houve um crescimento da zona urbana que estrangulou a fábrica. Hoje, seu espaço físico é limitado pelos muros de residências. Tal acontecimento proibiu a expansão da fábrica no mesmo terreno, e assim, teve que procurar outra localidade.

As principais questões que nós avaliamos é a questão da localização, da proximidade com Sumaré, que é a nossa unidade mãe, onde está toda a parte administrativa, a parte de engenharia [...] e o outro são os acessos, as rodovias, a infraestrutura em volta [...] Não teve nenhum compromisso do Estado em fazer nenhuma infra que nos fez decidir a vir para cá. Mesmo porque até a definição da compra, ainda não tinha sido feito nada [...] Então, não foi um fator que levou a gente escolher para cá. A gente levou em conta o que já existia (H01).

Entretanto, antes de efetivar a compra, os membros da empresa, juntamente com agentes da Investe, procuraram o Gabinete do Prefeito no mês de novembro de 2012 para a obtenção de informações técnicas, de infraestrutura e demais dados de interesse deste órgão governamental e da empresa. Porém, segundo um funcionário de carreira da Prefeitura, o prefeito da época não atendeu a equipe da empresa e da INVESTE/SP, e transferiu esta responsabilidade para um assessor jurídico, que não contribuiu com as informações. Mediante essa situação de desinteresse da então gestão municipal, o próprio funcionário orientou os referidos representantes para aguardar a posse do novo prefeito, José Maria Candido (MDB), para reuniões, tratativas e buscas das informações pretendidas.

Dessa forma, como salientado por ISP01, todas as tratativas foram realizadas com o Prefeito José Maria, que com a experiência de outros mandatos, soube apresentar detalhadamente a cidade para os investidores. Segundo ISP01, “a intermediação entre a empresa e os proprietários do terreno foram apoiadas pela Prefeitura, na pessoa do Prefeito e de seus Secretários. As relações sempre foram muito respeitadas e o resultado foi muito eficiente”.

A gente não teve nenhum contato específico com o prefeito Omar [...] Acho que quando começou toda a tratativa, foi com o Zé Maria[...] Uma vez que foi definida a escolha do município de Itirapina, aí sim começaram as relações com o governo municipal, e as relações foram as melhores possíveis, né? Nós tivemos todo o apoio, toda a orientação, a comunicação com o prefeito, desde essa época até hoje é muito boa (H01).

Ainda assim, a cidade apresentava entraves para a decisão de estabelecimento da Honda. “A legislação municipal apresentava desvantagem a respeito de benefícios fiscais, comparados a outras, o que poderia ser determinante para a Honda desistir da cidade”,

segundo P01. Por isso, articularam-se a aprovação da Lei Municipal nº 2.613, de 07/03/2013 e da Lei nº 2.636, de 19/07/2013, sendo a primeira sobre incentivos fiscais e a segunda sobre a criação do novo distrito industrial. Os projetos foram aprovados na Câmara dos Vereadores por unanimidade.

Para mais, a Lei nº 2.613, também conhecida como Programa de Incentivo ao Desenvolvimento Econômico e Social do Município de Itirapina- PRÓ ITIRAPINA, tinha objetivo de “fomentar o desenvolvimento econômico, tecnológico e social do Município, como meio para: diversificar a economia municipal, aumentar a arrecadação; gerar trabalho e renda a toda à população municipal, através da expansão ou implantação de novas empresas” (LEI nº 2.613, 2013).

Em face disso os incentivos fiscais dessa lei compreendem: i) Isenção de Imposto sobre transmissão de bens imóveis (ITBI), sobre o imóvel para a instalação da empresa; ii) isenção total das taxas de licença, de publicidade, de instalação e de serviços públicos à limpeza, coleta de lixo e manutenção de vias públicas em um período de 10 anos, iii) Redução de até 100% da alíquota do imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISSQN) sobre os serviços prestados e da mão de obra sobre a construção civil, as instalações e as montagens industriais pelo período de 10 anos; iv) Isenção de imposto predial e territorial urbano (IPTU) incidente no imóvel operante, pelo período de 10 anos. Note que a lei não é de exclusividade para determinada empresa. Outras empresas poderão usufruir dos benefícios. Porém, servem apenas para empresas de maior porte, já que seu valor adicionado anual dever ser igual ou superior a R\$ 30.000.000,00, corrigidos anualmente por índice utilizado para a atualização dos tributos municipais, a partir da data de criação da lei (Lei nº 2.613, 2013).

Ainda a Lei 2.636 foi responsável pela criação do novo distrito industrial, que abrange o terreno da Honda e áreas ao redor. Essa foi outra contrapartida municipal para evitar que a zona urbana se estenda sobre as futuras empresas instaladas. Com isso, evitará possíveis conflitos com moradores e indústrias, especialmente em relação aos ruídos, ao tráfego de veículos pesados e ao limite de expansão do espaço físico. Portanto, a partir da experiência da Honda em Sumaré, Itirapina destinou zonas de uso predominantemente industrial.

Além do município, o Estado de São Paulo também ofereceu contrapartidas para a instalação da Honda em Itirapina. Até a presente data, foram executadas: i) a Construção de marginais ao longo da Rodovia SP-225, entre a montadora e o novo viaduto, com o objetivo de melhorar o acesso rodoviário no novo distrito industrial; ii) Construção de marginais entre o *city gate* e a saída do bairro Jardim Nova Itirapina, do lado oposto da montadora. iii)

construção de viaduto defronte a Honda e de passarela para pedestres; iv) construção da ciclofaixa e calçada ao lado das marginais. Essas obras solucionam a intensificação do trânsito no local, devido ao tráfego de caminhões cegonhas. Constata-se que também beneficiaram os usuários das rodovias, e a ciclovia tornou-se referência para a prática de exercícios físicos dos habitantes locais.

Vale ressaltar, segundo ISP01, que não houve concessões de benefícios fiscais por parte do Estado para a Honda.

Em dez anos de operação da Agência não houve nenhum caso de concessões a empresas para que elas se estabelecessem no Estado [...] Como regra o Estado de São Paulo não concede isenções fiscais e nem contrapartidas específicas para uma empresa.

Figura 9 - Imagem aérea da montadora Honda em outubro de 2019



Fonte: Autor.

A Figura 9 demonstra a montadora Honda de frente à Rodovia de pista dupla Paulo Nilo Romano, responsável pelo escoamento da produção da montadora Honda através dos caminhões cegonhas, juntamente com a Rodovia Washington Luiz, que está na transversal e não aparece na fotografia. Ao lado esquerdo, estão as obras por parte do Estado de São Paulo para melhorar a logística do novo distrito industrial itirapinense: a avenida marginal e a passarela de pedestre. Há também as marginais entre a rodovia e a Honda, cuja formato se assemelha a uma fruta pera. No canto superior esquerdo é possível ver a zona urbana de Itirapina e a proximidade da fábrica com a cidade. A distância da passarela que fica de frente

a Honda até o trevo “Gerson de Oliveira”, que permite a entrada para Itirapina, é de 5,1 quilômetros ou 3 minutos de carro pela rodovia, com velocidade máxima permitida de 110 quilômetros por hora.

Além disso, também foram realizadas obras privadas para o funcionamento da Honda. Em primeiro lugar, fora construída um ponto de fornecimento de energia, denominada subestação, dentro do terreno da montadora em 2015. Outrossim, a montadora realizou a construção do próprio sistema de esgoto no mesmo ano, que provisoriamente o destina para um rio da região, até que a obra de emissário seja executada. Além disso, desde o início da construção da fábrica, uma antena de transmissão da operadora Tim foi instalada em seu terreno. Isso não só melhorou a qualidade do sinal da operadora, como também trouxe a rede de dados móveis 4.5G, que reproduz um sinal estável e forte na cidade de Itirapina e alguns bairros distantes, como o Broa.

Figura 10 - Imagem aérea do distrito industrial de Itirapina em outubro de 2019



Fonte: Autor.

A Figura 10 é uma foto aérea de frente a montadora Honda em Itirapina no dia 12/10/2019. Nota-se que ao lado esquerdo, está o *city gate* (Instalações de Embarque e Desembarque de Gás Natural), construído pela TBG para o abastecimento do novo distrito industrial. O gasoduto, iniciado na Bolívia, passa sob o terreno da Honda. A obra iniciou em 2014 e está finalizada. Além disso, nota-se as Avenidas Marginais, tanto a direita, como a

esquerda da Rodovia Paulo Nilo Romano, também construídas pelo Estado de São Paulo para o recebimento de produtos e escoamento da produção, viabilizando um melhor acesso rodoviário à fábrica.

Ademais, outras obras de infraestrutura foram acordadas entre os membros da Honda e o setor público, mas ainda não executadas. Entre elas estão: i) a construção de emissário de esgoto de 6 quilômetros, entre a montadora e a Estação de Tratamento de Esgoto da cidade de Itirapina para receber o esgoto tratado da Honda, cujo tratamento é de responsabilidade da montadora; ii) a construção de marginais de apoio ao longo da SP-310, entre a Rumo Logística e o viaduto existente no entroncamento da SP-310 com a SP-225. Foi executada apenas uma entrada simples ao longo da SP-310 para entrada e saída de caminhões cegonhas, uma vez que o pátio de estacionamento dos carros fabricados está com frente para a SP-310.

Também é importante analisar as vantagens locais de Itirapina para a atração de empresas, sobretudo que foram pontos positivos para a instalação da Honda. De acordo com P01 e ISP01 nas entrevistas, as opiniões se convergem para os determinados fatores:

1. Localização central no Estado: a cidade situa-se a 213 quilômetros da capital, e compreende a macrorregião de Campinas. No caso da Honda, está a 100 quilômetros de distância da montadora Sumaré, onde está a outra unidade. Apesar de a população itirapinense ser pequena, o terreno está localizado a cerca de 25 quilômetros de São Carlos e a 35 quilômetros de Rio Claro.

Tanto em São Carlos, como Rio Claro há maior oferta de serviços adequados para as necessidades da população e funcionários das empresas que vierem a se instalar. Assim, existem universidades públicas, como a Universidade Estadual Paulista (Unesp) em Rio Claro e, Universidade de São Paulo (USP) e Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) em São Carlos, shopping centers, diversidade de empresas industriais e de serviços – metalmeccânica, alimentos, software, entre outras –, clínicas laboratoriais, escolas técnicas, escolas particulares de ensino básico, médio e de idiomas, clubes de lazer, redes de supermercados, etc.

Um ponto importante refere-se ao regime de saúde pública de Itirapina pertencente a regional de Rio Claro. Esta regional é sua referência. Em outras palavras, cirurgias mais complexas, ou situações de urgências e emergência que precisam de recursos mais qualificados são transferidos do Hospital São José, de Itirapina, para os hospitais de Rio Claro, a saber: o Pronto Socorro Municipal Integrado (PSMI) e a Santa Casa.

Vale destacar que foi elaborado um aplicativo para smartphones denominado “Projeto Itirapina”, que atua como um guia de informações detalhadas sobre as principais

idades ao entorno de Itirapina para as pessoas que vêm morar na região, especialmente os colaboradores transferidos da Honda.

2. Rodovias de excelência: estão inseridas no município a SP-310 e SP-225, duas importantes rodovias estaduais duplicadas. O terreno da Honda está situado na confluência delas. Segundo a Pesquisa Rodoviária da Confederação Nacional do Transporte (CNT) de 2019, a Rod. Eng. Paulo Nilo Romano, que compreende a SP-225, foi eleita a 4ª melhor rodovia do país (INVESTE SÃO PAULO, 2019).

3. Fácil acesso rodoviário: O novo distrito industrial de Itirapina recebeu investimentos do Estado de São Paulo para auxiliar na logística rodoviária. Dessa forma, construiu-se vias marginais, viaduto de retorno, passarelas para pedestres e ciclovia.

4. Fornecimento de gás natural: o gasoduto Brasil-Bolívia atravessa o município. Além disso, passa pelo terreno da própria Honda, garantindo abastecimento abundante de gás natural canalizado. Vale ressaltar que a empresa TBG, operadora do gasoduto, instalou um *city gate* de frente à fábrica para melhor atendimento da empresa.

5. Abastecimento elétrico: há presença de linhas de distribuição e subestação elétrica próximas ao novo distrito industrial. No caso da Honda, a própria linha de distribuição de energia elétrica passa por seu terreno, o que barateou o acesso à rede de energia elétrica em alta tensão.

6. Abundância de água: no subsolo itirapinense está presente o Aquífero Guarani, que facilita a implantação de sistemas de captação subterrânea e o fornecimento de água potável. No caso, para seu abastecimento, a Honda escavou um poço tubular profundo, que foi capaz de extrair quantidade superior ao seu uso industrial. Segundo o entrevistado P01: “Na região, um poço tubular com 200 metros de profundidade extrai 100m³/hora”.

7. Presença de ferrovias: a cidade de Itirapina está no entroncamento ferroviário das linhas de Araraquara/Santos e de Bauru/Santos. Além disso, existe o Porto Seco, operado pela empresa Rumo Logística, próximo a cidade. Esse terreno faz divisa com o da Honda, o que a permite acesso ao porto de Santos por meio daquele modal, de modo simples e próximo.

8. Facilidade para transporte aéreo: a boa localização geográfica possibilita o fácil acesso aos aeroportos da região. Em primeiro lugar, há o Aeródromo FBO - Dr. José A. de Arruda Botelho, no próprio município de Itirapina, com uma pista de pouso capaz de aterrissar aviões de médio porte, situado 16,2 quilômetros do distrito industrial, em que a Honda está estabelecida. Além disso, há o Aeroporto Internacional de São Carlos, situado há 51 quilômetros, e o Aeroporto Internacional de Viracopos em Campinas, distante em 130 quilômetros.

9. Topografia plana: as áreas próximas a cidade de Itirapina são planas em geral, inclusive nos distritos industriais, o que reduz os custos para a construção de novas fábricas e prédios, pois não há necessidade de um completo serviço de terraplanagem. Essas características se adequaram ao terreno da Honda, o que diminuiu os dispêndios finais para a construção da montadora.

10. Facilidade para licenciamento ambiental: as áreas ocupadas além da zona urbana de Itirapina são em geral destinadas ao plantio de cana de açúcar e eucalipto, e não possuem árvores nativas ou nascentes de água. Assim, ao criar um novo empreendimento nessas localidades, que inclui o novo distrito industrial, evitam-se grandes medidas de compensações ambientais e facilita-se o licenciamento. Um exemplo é a própria fábrica da Honda, implantada em uma antiga plantação de cana de açúcar, que obteve as licenças ambientais rapidamente, segundo ISP01.

Portanto, foram analisadas nessa sessão as relações entre o setor público e o setor privado para estabelecimento da montadora Honda em Itirapina. Essa investigação adentra uma narração importante para a formação histórica do município. Além disso, listou-se fatores locais que possibilitaram a sua vinda e o barateamento de custos para a instalação da fábrica. É importante ressaltar que essas vantagens atendem a qualquer outra empresa, uma vez que o novo distrito industrial, ao redor da Honda, está implantado e possui áreas disponíveis.

5.5 OS IMPACTOS GERADOS PELA MONTADORA

Vale destacar que a instalação e o funcionamento da montadora Honda em Itirapina geraram impactos de diversas ordens. Portanto, esse tópico será subdividido entre o impacto econômico, o social, o ambiental e o urbano. Frise-se ainda que a fabricação se iniciou apenas em 27/03/2019 e a produção total dos automóveis brasileiros da montadora nessa fábrica irá ser atingida gradativamente, até o ano de 2021. Por isso, os impactos irão se intensificar ao longo das próximas décadas. Então, cabe incluir nesses itens os efeitos já evidentes e as novas perspectivas futuras que a Honda irá incumbir em Itirapina.

5.5.1 O impacto econômico

Esse subitem é responsável por analisar o impacto econômico causado pelo estabelecimento da montadora Honda em Itirapina. Dessa forma, são tratadas questões

tributárias, especialmente sobre a arrecadação do município, no primeiro item e questões comerciais, sobretudo a movimentação e as perspectivas dos empreendedores locais para atender as novas demandas de bens e serviços, impulsionados pelo aumento da renda e empregos na cidade, em decorrência daqueles gerados direto e indiretamente pela montadora no segundo item.

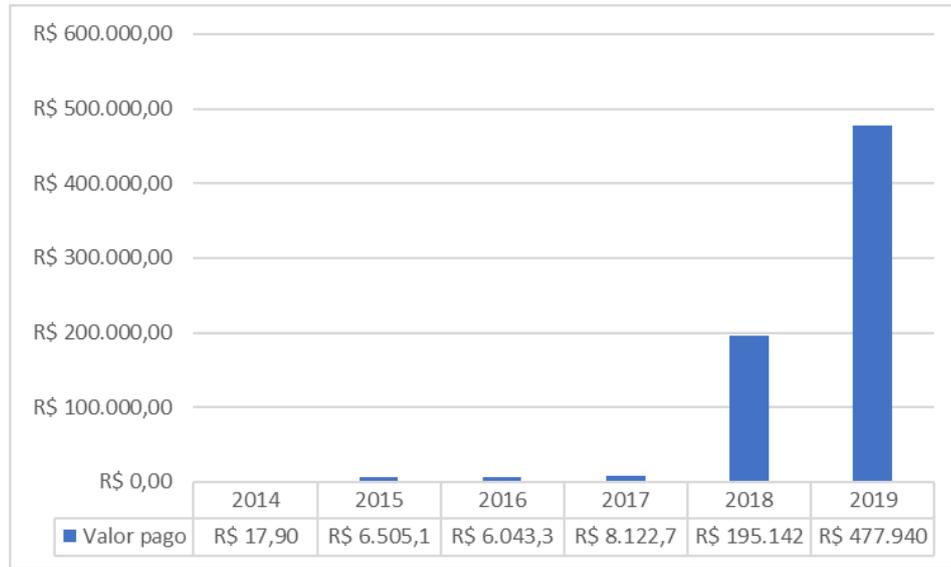
5.5.1.1 O impacto econômico tributário

As receitas municipais apresentam diversos tributos que compõem a sua arrecadação total. Dentre os principais, estão o Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS), o Imposto sobre serviço de qualquer natureza (ISSQN), o Fundo de participação dos municípios (FPM), o Imposto de transmissão de bens imóveis (ITBI), o Imposto predial e territorial urbano (IPTU), o Imposto de renda de pessoa física (IRPF), as taxas de licenças, a Contribuição de Iluminação Pública (CIP) e a Taxa de Coleta de Lixo (TCL).

A montadora Honda impacta praticamente todos eles, de modo explicado em cada tópico. Alguns já evidentes, como o ISSQN e o ITBI, e outros serão atingidos posteriormente, como o FPM, o ICMS, o IPTU, o IRPF, a CIP e as taxas de licenças e de alvarás. Especificadamente, cada um deles será atingido da seguinte maneira:

a) Imposto sobre serviço de qualquer natureza (ISSQN): desde o início da construção da montadora, empresas terceirizadas prestam serviços no município de Itirapina. Assim, ao gerar as notas fiscais dos serviços, a própria Honda subtrai na fonte o ISSQN, o que automaticamente entra para a conta do município. Além disso, diversas outras empresas migram para Itirapina por conta dos transbordamentos da Honda, o que resulta em maiores valores recolhidos desse imposto.

Gráfico 15 - O ISSQN pago pela Honda Automóveis do Brasil Ltda. para o município de Itirapina de 2014 até 2019



Fonte: Baseado em ITIRAPINA (2019).
Nota: Obs.: pagamento de 2019 até o mês de outubro.

O Gráfico 15 demonstra o pagamento de ISSQN pela Honda Automóveis Brasil no período de 2014 até 2019. Assim sendo, em quaisquer serviços prestados na empresa, exceto os que têm isenção segundo o PRÓ-ITIRAPINA, decorre-se o pagamento do ISSQN. Note que à medida que a empresa transfere a produção de Sumaré, maior o valor total arrecadado. Até 2017, os valores foram inferiores a R\$ 10.000,00, pois a fábrica não estava em funcionamento, e os serviços que ocorriam eram apenas para manutenção.

No entanto, a partir de 2018 houve uma preparação para o início da produção, e esses serviços geraram uma receita de R\$ 195.142,00 para Itirapina. O mais notável, porém, foi 2019, com uma arrecadação de R\$ 477.940,00 até outubro. No primeiro semestre desse mesmo ano, a empresa foi a segunda maior pagadora de ISSQN, com R\$ 348.352,51, representando 9,17% do total pago do imposto, a saber: R\$ 3.799.363,22, atrás apenas da Centrovias Sistemas Rodoviários SA, com R\$ 2.133.286,06 pagos no período. Note também que a LSL Transportes Ltda, responsável pela logística da Honda, encontra-se em 9º colocado, com incidência de R\$ 72.991,43 até junho de 2019. Ao todo, somente a Honda Automóveis do Brasil já pagou R\$ 693.772,66 para Itirapina em ISSQN no acumulado nesse período.

É notório que outras firmas também devem se instalar em Itirapina, tanto para prestar serviços diretamente para a montadora, ou então aproveitar as boas expectativas de prosperidade econômica da cidade e suas vantagens locais.

A Jaupavi veio para fazer os serviços próximos da Honda e permaneceu ali mesmo depois de acabar. Não foi mais embora. Veio há muito tempo para fazer aquela duplicação da estrada, a ponte, a passarela... E permaneceu. Está operando direto e está com a base dela ali [...] Também teve uma transportadora que comprou uma chácara no Planalto Serra Verde para se estabelecer, que também é município de Itirapina, e tem fácil acesso. As chácaras lá não são tão caras e são de 5.000 m². São chácaras grandes. Da para colocar os caminhões, para colocar a oficina, colocar o posto de lavagem. O planalto é pertinho da Honda para ela prestar serviços (I02).

Portanto, I02 demonstra que empresas já se instalaram em Itirapina nessas duas situações.

b) Fundo de participação dos municípios (FPM): esse imposto é distribuído pela União de acordo com o número de habitantes em cada município. Dessa forma, espera-se que a Honda contribuirá para aumento populacional, principalmente por conta das transferências de funcionários para a nova fábrica.

A Tabela 9 demonstra os coeficientes de repasse de FPM para municípios da classificação "inferior" por faixa de habitantes. Dessa forma, quanto maior a população, maior o coeficiente municipal, e conseqüentemente maior o repasse do FPM pela União. Notável observar que em cada faixa adicional há um acréscimo de 0,2 unidades no coeficiente. Segundo P01, recentemente Itirapina entrou para a faixa do coeficiente de 16.981 a 23.772. Porém, as expectativas são de que, nos próximos anos, a cidade atinja a faixa de 23.773 a 30.564 habitantes, tendo um maior repasse fiscal, devido a vinda de residentes de outras cidades, sobretudo pelos transferidos pela Honda.

Tabela 9 - Coeficientes por faixa de habitante de repasse de FPM para municípios da classificação "inferior"

Faixa de Habitantes Coeficiente			
Até 10.188	0,6	De 61.129 a 71.316	2,4
De 10.189 a 13.584	0,8	De 71.317 a 81.504	2,6
De 13.585 a 16.980	1	De 81.505 a 91.692	2,8
De 16.981 a 23.772	1,2	De 91.693 a 101.880	3
De 23.773 a 30.564	1,4	De 101.881 a 115.464	3,2
De 30.565 a 37.356	1,6	De 115.465 a 129.048	3,4
De 37.357 a 44.148	1,8	De 129.049 a 142.632	3,6
De 44.149 a 50.940	2	De 142.633 a 156.216	3,8
De 50.941 a 61.128	2,2	Acima de 156.216	4

Fonte: Brasil (1981).

Todavia, é importante observar que nem todos os funcionários diretos ligados à Honda morarão em Itirapina. Atualmente, há 600 desses funcionários transferidos operando na fábrica em Itirapina. Em relação à escolha das cidades da região para residirem,

Não houve diretamente nenhuma preferência. O que a gente observa é que, de acordo com a necessidade da família, ele (colaborador) escolhe o local mais

adequado. Para o filho mais velho, tem universidade. Criança mais nova, escola. Se está solteiro, ou vem só com a esposa... Então, depende da família, vão adequando. Hoje a gente tem o pessoal distribuído, vamos dizer assim, igualmente. Tem um terço mais ou menos na região de São Carlos, um terço ali mais para Rio Claro, e um terço aqui entre Itirapina e Analândia. Está bem distribuído. Não houve uma concentração, uma preferência específica [...] Tem alguns benefícios que auxiliam o colaborador (por parte da empresa). Mas sempre o critério de escolha é dele. O benefício é o mesmo. Cada colaborador escolhe o que mais se adequa a sua necessidade ou sua vontade de escolher o local (H01).

Então, a distribuição dos funcionários transferidos ocorre de forma homogênea entre as cidades da região, de acordo a necessidade das famílias vindas. Segundo H01, uma empresa, juntamente com a equipe de Recursos Humanos da Honda, realizou uma pesquisa interna, com entrevista de 100% dos colaboradores de Sumaré para entender o que eles imaginavam com relação a transferência. Concluiu-se que mais de 90% estavam engajados em se mudar para a nova fábrica, e então sair de Sumaré. Tendo em vista que até 2021 serão 2.000 funcionários transferidos, e que Itirapina e Analândia recebam um terço das famílias, que em média possui 04 pessoas, as cidades receberão juntas aproximadamente 2700 novos habitantes.

De acordo com o IBGE (2019a), a população estimada de Itirapina em 2019 é de 18.157 habitantes. Dessa forma, com 23.773, haverá um aumento do coeficiente. Supondo que Itirapina receba 1.350 funcionários e suas famílias por conta da Honda, restarão 5.616 habitantes para a próxima faixa. Tais valores poderão ser complementados nos próximos anos, com o aumento natural da população, e também por empregos indiretos de pessoas antes não residentes, gerados por novas firmas que se instalarem no município.

Em face disso é incerto estipular um valor em reais que será repassado ao município com seu novo coeficiente. Isso ocorre porque há diversas variáveis que influenciam nessa quantia, como a arrecadação total da união anualmente, a variação do coeficiente de todos os outros municípios brasileiros, e o repasse destinado a cada Estado da federação. No entanto, é possível comparar os repasses do coeficiente do ano de 2018 para ter uma percepção desse impacto.

No exercício de 2018, Itirapina recebeu \$13.620.319,56 em repasse total de FPM. Em contrapartida, Santa Gertrudes, uma cidade próxima, também no Estado de São Paulo, recebeu R\$15.890.372,72. Segundo o IBGE (2019a), a população estimada em 2019 é de 26.898 pessoas, ao passo que a população no último censo de 2010 foi de 21.634 pessoas. Assim, Santa Gertrudes permaneceu na faixa de 23.773 a 30.564 habitantes, mantendo o coeficiente 1,4 no período. Portanto, a diferença de Itirapina, com coeficiente 1,2 e Santa Gertrudes, com 1,4, foi de R\$ 2.270.054,16 no repasse de FPM em 2018 (BRASIL, 2019b). Portanto, nota-se que haverá um maior desempenho no repasse fiscal na ordem de milhões de

reais caso Itirapina aumente a população até a próxima faixa. No caso, a Honda é um fator impulsionador para que isso ocorra.

c) Imposto de transmissão de bens imóveis (ITBI): essa arrecadação será aumentada devido às novas empresas fornecedoras adquirirem imóveis no município, junto com diversos outros negócios indiretamente, como os novos loteamentos, redes hoteleiras, restaurantes, mercados, etc.

Note que a própria compra do terreno da fábrica da Honda gerou um alto valor para o município. Isso ocorreu porque, apesar do PRÓ-ITIRAPINA conceder isenção neste imposto para a Honda, o terreno não estava registrado em nome do proprietário, mas sim de um terceiro, antigo dono. Por isso, a escritura passou do terceiro para o proprietário que fez a venda para a Honda, e então dele para a empresa. Então, foram duas transações, uma isenta e a outra não. Segundo P01, o valor do ITBI desse terreno, com alíquota de 3%, foi de R\$ 1.320.000,00 pago em 22/07/2013.

Tal montante foi crucial para a Prefeitura equilibrar seu orçamento fiscal, principalmente relacionado a folha de pagamentos, uma vez que estava com sérios problemas financeiros herdados do governo municipal anterior. Comparativamente, a arrecadação total do município em 2013 foi de R\$ 46.800.732,64 (ITIRAPINA, 2019). Portanto, somente o valor pago de ITB representou 2,82% do orçamento municipal naquele ano.

Além do mais, a instalação de outras empresas que foram para Itirapina por conta da Honda, direta ou indiretamente, e que realizaram compras de imóveis, também contribuem para o aumento do ITBI. A empresa de logística citada acima, que comprou uma propriedade no Planalto Serra Verde é um exemplo disso. Instalada no município por conta das atividades da Honda, ao adquirir o imóvel certamente foi taxada e gerou receita para o município.

Ademais, outras empresas que devem se instalar futuramente em Itirapina, devido às boas expectativas econômicas ou para prestação de serviços para a própria Honda quando esta finalizar a transação da produção de Sumaré, também irão adquirir imóveis e realizar o pagamento de ITBI. Em termos quantitativos, é difícil demonstrar valores exatos, pois não é possível segregarmos quais empresas foram em Itirapina somente por conta da instalação da Honda.

d) Imposto predial e territorial urbano (IPTU): o início do pagamento desse imposto pela Honda, conjuntamente com os novos loteamentos estabelecidos, somados a tendência de novas residências e comércios, visam ampliar o número de construções na cidade, o que aumenta os valores arrecadados;

Apesar do PRÓ-ITIRAPINA conceder isenção de IPTU para a montadora Honda, o prazo é de dez anos. Com isso, a partir de 2023 começará a incidir esse imposto. Segundo P01, se essa tributação fosse aplicada hoje, o valor estimado seria de R\$866.140,64 em IPTU. Isso pois:

$$\text{IPTU total} = [\text{Imposto territorial (IR)} + \text{Imposto predial (IP)}] * 0,8\% \quad (1)$$

$$\text{IR} = \text{área total do terreno em m}^2 * \text{valor do metro quadrado no distrito industrial em 2019} \quad (2)$$

$$\text{IP} = \text{área total construída em m}^2 * \text{valor do metro quadrado de área construída no distrito industrial em 2019}; \quad (3)$$

A multiplicação pelo coeficiente 0,8% representa a alíquota do IPTU para propriedades com construções.

Portanto,

$$(5.800.000 * 3,20) + (167230,73 * 536,43) * 0,8\% = 866.140,64 \quad (4)$$

Sendo 5.800.000 m² o tamanho do terreno; R\$3,20 do preço do metro quadrado do terreno no distrito industrial; 167230,73 o tamanho da área em metros quadrados de construção da fábrica, 536,43 o valor do metro quadrado de área construída no distrito industrial em 2019. Assim, somente o valor pago de IPTU seria R\$ 866.140,64. É importante salientar que, quando essa taxação iniciar em 2023, os valores serão reajustados superiormente, uma vez que o valor do metro quadrado tende a acompanhar o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

Ademais, a instalação dos novos loteamentos, como tratado especificadamente na sessão abaixo, impactará na arrecadação de IPTU. Isso porque novos lotes e novas residências estão sujeitas a essa tributação. Além do mais, com o crescimento da área urbana, zonas mais afastadas da cidade que terão empreendimentos construídos serão consideradas espaço urbano, e não mais rural. Dessa forma, a alíquota do IPTU deverá ser superior, em detrimento do Imposto sobre a propriedade territorial rural (ITR);

e) Imposto de Renda de Pessoa Física (IRPF): com o aumento da arrecadação e expectativa de aumento populacional, a Prefeitura Municipal deverá aumentar o quadro de funcionários, devido as demandas dos serviços, como novas escolas, ampliação do atendimento hospitalar e centros de saúde, aumento de profissionais para limpeza e manutenção das vias públicas, etc.

Há uma necessidade de ampliação de vagas para atender a crescente demanda de serviços públicos em Itirapina. Atualmente, estão abertas as inscrições do Concurso Público, com 74 vagas. A maioria delas estão concentradas na área de saúde e educação [...] Em 2013 o total de atendimento diário no Hospital São José era de 80 pacientes por dia e, atualmente, os registros indicam o dobro, ou seja, 160 pacientes

por dia, cujo sistema já foi obrigado a contratar mais um médico plantonista para o período diurno [...] As escolas aumentaram o número de alunos. Aumentou a manutenção da cidade. Precisamos também de funcionários para coleta de lixo, serviços gerais, fiscais de obras, fiscais tributários, etc.

Essa nova demanda gera empregos locais e desconto tributário na fonte dos servidores públicos, o que aumenta o repasse de IRPF ao município. Segundo P01, todo o pagamento de IRPF fica retido no município. Dessa forma, o aumento de despesas com pessoal será suavizado com o retorno do próprio IRPF pago pelos funcionários públicos.

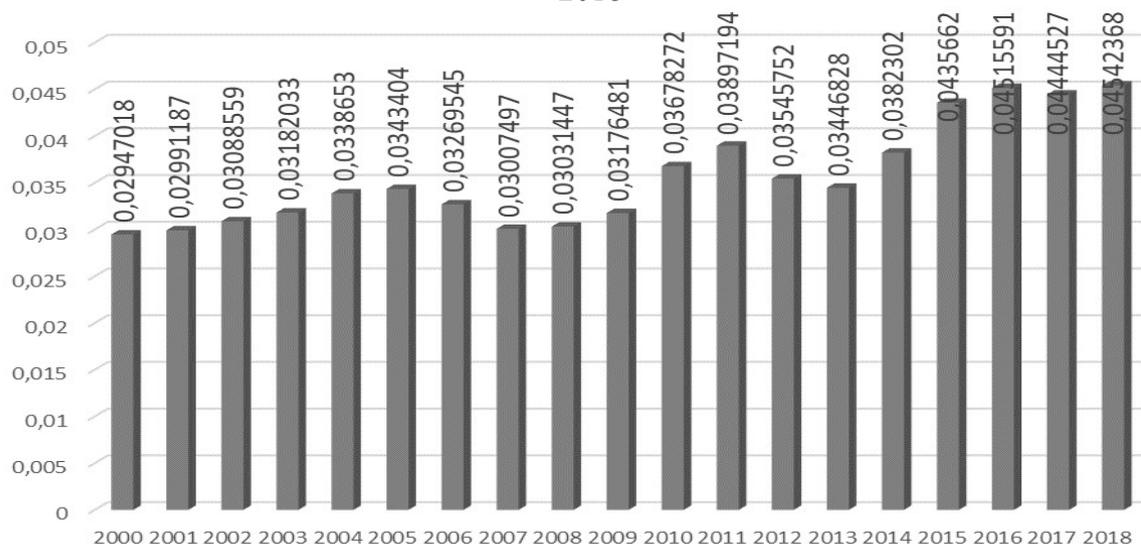
f) Taxas de Licença para abertura e funcionamento de estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços: com as expectativas de crescimento econômico, haverá firmas novas estabelecidas e aumento de negócios. Isso contribui nesse imposto, posto que agentes da Prefeitura visitam os estabelecimentos para averiguar o cumprimento das normas;

g) Contribuição de Iluminação Pública (CIP) e a coleta de lixo: essas taxas são rateadas de acordo com o número de residências e estabelecimentos. Com os loteamentos, tem-se uma ampliação de lotes estabelecidos no município, conjuntamente com novos empreendimentos. Apesar de que a cidade produzirá mais lixo e demandará por instalações na iluminação pública, maior será a arrecadação com essas taxas, o que deverá equilibrar as despesas e receitas empenhadas na iluminação pública;

h) Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS): a produção de carros impactará diretamente o Valor Adicionado (VA) municipal, e indiretamente no aumento da população e receita tributária própria, variáveis essas que compõem o coeficiente de repasse desse imposto, discutido mais abaixo;

Vale ressaltar que essa receita será a mais atingida pelo estabelecimento da Honda em Itirapina. De acordo com Sistema de Apuração do Valor Adicionado do Município - SAVAM (2019), baseado no Guia de Informação e Apuração do ICMS (GIA), o Valor Adicionado da Honda Automóveis Do Brasil no acumulado de janeiro até setembro de 2019 em Itirapina representou um total de R\$ 88.264.614,23, compreendendo R\$ 919.456.348,86 em saídas e R\$ 835.998.883,83 em entradas e um fator adicional de R\$ 4.807.149,20 (ITIRAPINA, 2019). Essa proximidade de valores bilionários demonstra a movimentação econômica que a montadora é capaz de gerar. Ainda que se trate de uma produção pequena em 2019, será gradativamente aumentada até 2021.

Gráfico 16 - Índice finais de coeficiente de ICMS em percentual de Itirapina entre 2000 até 2018



Fonte: Baseado em São Paulo (2019).

O Gráfico 16 demonstra os índices finais de coeficiente de ICMS de Itirapina em percentual entre 2000 até 2018, sendo este último o valor provisório. No período da amostra, o coeficiente aumentou. Isso significa que as variáveis que o compõem subiram em maior quantidade em Itirapina, em relação aos demais municípios do Estado de São Paulo. O ano de 2018 apresentou o maior coeficiente do período, com valor de 0,04542368, seguido de 2016 (0,04515591), 2017 (0,04444527) e 2015 (0,0435662). Em contrapartida, os piores anos foram 2000, com coeficiente 0,02947018, 2001 (0,02991187), 2007 (0,03007497) e 2008 (0,03031447). No total estadual, a soma dos coeficientes de todos os municípios deve ser igual a 100.

Tabela 100 - As variáveis que compõem o índice de ICMS de Itirapina entre 2000 até 2018

Ano base	Valor Adicionado (76%)	População (13%)	Receita Tributária própria em R\$ (5%)	Área Cultivada em ha (3%)	Índice de Área de Proteção (%)	Coeficiente de ICMS	Variação do Coeficiente de ICMS
2000	31.354.796,00	12795	1.330.113,00	40900,1	0,623104	0,02947018	-
2001	47.188.186,00	12836	1.344.801,00	40900,1	0,629148	0,02991187	1,50%
2002	46.133.605,00	12836	2.166.244,00	40900,1	0,617095	0,03088559	3,26%
2003	66.411.856,00	12836	2.612.891,00	40900,1	0,609987	0,03182033	3,03%
2004	82.318.084,00	12836	3.427.946,00	40900,1	0,604378	0,0338653	6,43%
2005	94.153.647,00	12836	3.660.166,00	40785,2	0,595532	0,0343404	1,40%
2006	81.937.321,00	12836	4.051.821,00	40785,2	0,588107	0,03269545	-4,79%
2007	77.501.412,00	12836	3.927.196,00	40785,2	0,592927	0,03007497	-8,01%
2008	97.817.069,00	12836	4.413.705,00	40170,1	0,599389	0,03031447	0,80%

2009	118.934.817,00	12836	4.417.809,00	39727,3	0,588634	0,03176481	4,78%
2010	200.421.819,00	15524	6.151.085,00	39727,3	0,584154	0,03678272	15,80%
2011	190.784.005,00	15524	7.175.020,00	39727,3	0,583336	0,03897194	5,95%
2012	158.203.984,00	15524	7.466.724,00	40414,5	0,57748	0,03545752	-9,02%
2013	197.836.299,00	15524	9.012.528,00	40414,5	0,543147	0,03446828	-2,79%
2014	270.179.154,00	15524	9.815.873,00	40414,5	0,578491	0,0382302	10,91%
2015	342.895.149,00	15524	11.774.267,00	40414,5	0,566494	0,0435662	13,96%
2016	332.489.317,00	15524	10.822.419,00	40414,5	0,56532	0,04515591	3,65%
2017	351.366.582,00	15524	12.432.369,00	40414,5	0,561531	0,04444527	-1,57%
2018	380.290.965,00	15524	13.144.129,00	40414,5	0,560323	0,04542368	2,20%

Fonte: Baseado em São Paulo (2019).

A Tabela 10 representa as variáveis que compõem o índice de ICMS de Itirapina entre 2000 até 2018. Os valores monetários são considerados em termos nominais. Note que a variável com maior influência é o Valor Agregado (VA) municipal, que representa 76% de ponderação total. Com o funcionamento da Honda, o VA gerado pela empresa, como os R\$ 88.264.614,23 computados até setembro de 2019 entrará nesse cálculo. Dessa forma, o índice deverá ter um grande crescimento e conseqüentemente, os repasses de ICMS do Estado para o município serão muito maiores.

No ano de 2018 em Sumaré, a Honda gerou em torno de R\$ 2,6 bilhões em valor agregado¹, ou seja, esse valor foi a diferença entre saídas e entradas. A diferença com a unidade fabril de Itirapina é que a produção de motores e outros acessórios irá se manter na antiga fábrica em Sumaré. Assim, esta será fornecedor da montagem de veículos em solo itirapinense. Em outras palavras, os componentes e peças fornecidos deverão ser computados como entrada na fábrica de Itirapina, e conseqüentemente diminuirá seu valor agregado. No entanto, a montagem dos veículos expressará um alto valor percentual final do veículo, e a cidade aumentará seu VA na ordem de bilhões de reais.

É importante salientar que cada acréscimo de R\$ 1 bilhão no valor agregado do município em proveito de qualquer outro gere um impacto positivo no coeficiente de ICMS. Apesar de ser difícil previsão, é possível ter como base anos anteriores de apuração. Em 2017, um aumento de R\$ 1 bilhão no VA de um município, em detrimento de outro, como o caso que deverá ocorrer em Itirapina, faria com que seu coeficiente de VA daquele ano subisse 0,096973093 unidade.

¹ Segundo membro da empresa Spectron Consultoria e Assessoria S/S Ltda., em curso teórico com o tema "Imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação - ICMS, ministrado no dia 25 de julho de 2019. Vale ressaltar que a empresa presta assessoria para a Prefeitura de Sumaré/SP.

No ano de 2018, esse mesmo aumento impactaria o coeficiente positivamente em 0,095712019 unidade. Na média dos dois anos, como proposto pelo cálculo, aumentaria 0,095712019 unidade no VA. Como a ponderação de VA representa 76% do Índice de Participação dos Municípios, subiria 0,072741134 unidade cada acréscimo de R\$ 1 bilhão no VA do município. O cálculo é demonstrado na seguinte forma:

$$[(1 \text{ bilhão} * 100 / \text{VA total de 2017 em SP}) + (1 \text{ bilhão} * 100 / \text{VA total de 2018 em SP}) / 2] * 76\% \quad (5)$$

Como o VA total de 2017 no Estado de São Paulo foi de R\$ 1.031.213.886.348,00 e de 2018 foi de R\$ 1.058.750.665.058, a fórmula ficaria:

$$[(0,096973093 + 0,095712019) / 2] * 76\% \text{ o que é igual a } 0,072741134 \quad (6)$$

Caso a Honda gere VA de R\$ 2 bilhões, descontando as peças e acessórios produzidos na unidade fabril de Sumaré, o coeficiente aumentará em 0,145482268, ou seja, para 0,190905948, desde que os valores se mantenham estáveis. Para fins comparativos, o município de Nova Odessa em 2017 obteve um coeficiente de 0,19659520, e recebeu um repasse no exercício de 52.666.838,37 no exercício de 2018, ano posterior, descontados a cota de 20% do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação – FUNDEB. Ao mesmo tempo, o coeficiente de Avaré foi semelhante ao aumento que seria proporcionado, com 0,14854175. Assim, somente 2018 recebeu um repasse de R\$ 41.668.635,05 (SÃO PAULO, 2019a).

Note que são valores milionários capazes de serem repassados por conta da produção de veículos em Itirapina. Em 2018 a cidade recebeu um repasse de R\$ 12.487.153,60, baseado em seu coeficiente de 2017, que foi 0,04444527 (SÃO PAULO, 2019a, 2019b). Comparativamente ao repasse de Nova Odessa, é uma diferença 3,2 vezes mais, caso o Índice de Participação de Itirapina seja atingido com o VA decorrente da produção dos veículos Honda na ordem de R\$ 2 bilhões. Portanto, o potencial aumento de ICMS em Itirapina poderá superar a casa de R\$ 40 milhões. Tal repasse possui um aumento representativo no orçamento público de Itirapina, cujo valor arrecadado total foi de R\$ 68.969.208,00 em 2018 (ITIRAPINA, 2019).

Ademais, outras variáveis também serão impactadas, como a população, como citada acima, que deverá ter um crescimento acima da taxa natural e representa 13% de ponderação no coeficiente, e a receita tributária própria, como demonstrada no ITBI, no IPTU e no ISSQN, que representa 3% do coeficiente final.

5.5.1.2 O impacto econômico nos negócios

Além do impacto econômico na parte de arrecadação municipal, a instalação e o funcionamento da Honda também provocam um impacto da área de negócios em Itirapina. Segundo o entrevistado A01, empresário do setor alimentício e presidente do Conselho Municipal de Turismo (COMTUR), a respeito de seu negócio,

A partir do momento que foi falado que a Honda viria para Itirapina, nós começamos a nos preparar [...] Nós fizemos um estudo, um levantamento de quanto seria essa demanda e se estaríamos prontos para atender. No caso, na época não estávamos e teríamos que fazer um investimento meio alto. Aí começamos. Nós investimentos em estrutura de base, que é câmara fria, novos fornos, frota própria de moto, e fomos construindo essa estrutura.

Apesar da fábrica da Honda se manter parada, e ainda não operar em capacidade máxima, a produção da empresa de C01 de imediato alcançou o nível máximo, incorporados os últimos investimentos. Isso ocorreu não só porque os novos funcionários da Honda começaram a se estabelecer na cidade, mas também porque clientes antigos, residentes de Itirapina, que foram contratados para prestar serviços à montadora, passaram a utilizar seus serviços alimentícios com maior frequência e consumir produtos mais caros, uma vez agora que possuem *tickets* de alimentação. Ademais, a expansão da cidade, caracterizada pela construção de novos loteamentos, o aproximou geograficamente de seus clientes.

Ainda assim, suas perspectivas serão ainda maiores quando a Honda operar toda a produção para Itirapina, dado que novos funcionários serão contratados e consumirão os mais variados bens e serviços da cidade, especialmente em sua área de atuação. Por isso, o empresário C01 possui planos para novos investimentos e ampliação de seu quadro de funcionários, a fim de aumentar a produção em torno de 50%. “Se a Honda não viesse, teríamos um crescimento natural, mas não nessa velocidade e nesse padrão”, salientou.

Um ponto relevante é a mudança no modelo de consumo dos bens e serviços em Itirapina. Isso significa que há uma mudança no perfil do cliente advindos do intercâmbio cultural.

Esse público que vem de fora é um público que tem um perfil de consumo diferente. Geralmente marido e mulher trabalham e estão acostumados com o *delivery* e acostumados a sair fazer a refeição fora também. Cidade grande tem muito disso. Então a gente começou a preparar a empresa para isso [...] A Honda não traz só os funcionários morando na cidade, mas traz também uma gama de valores [...] Os funcionários que vêm da cidade grande para a pequena já têm padrões esperados pelo comércio.

Assim, cabem aos empresários da cidade se adequarem as novas exigências impostas, como melhorar a qualidade de seus serviços e produtos e ampliar os horários de funcionamento.

Esse processo evolutivo causado pelos novos clientes, ligados direto e indiretamente a Honda, também alterará a dinâmica concorrencial dos comércios e a viabilidade de novos investimentos. Caso os empresários locais não se adequem aos novos padrões exigidos pelo diferente perfil do público, abrirá espaço para os demais de outras cidades se instalarem em Itirapina. “Infelizmente tem comerciante que não enxerga o crescimento potencial no seu negócio e não investe [...] Então, virá gente de fora onde estiver um serviço mal prestado”, de acordo com C01. No entanto, para os empreendedores conscientes, esse impacto aumenta a viabilidade de novos investimentos. “Se antes não era possível aprimorar os serviços, agora tem público formado para isso”, segundo C01, que pretende estender seu nicho de atuação para alimentos *goumerts* e ampliar o espaço físico de seu restaurante. Portanto, a população itirapinense também se beneficia pelos novos serviços, horários e especialmente pela geração de empregos indiretos pelo próprio setor terciário.

Além disso, o impacto econômico é demonstrado no setor turístico. Com funcionários transferidos e maior fluxo de terceirizados de outras localidades, os indivíduos buscam conhecer a região, sobretudo Itirapina. “A Honda fez barulho para Itirapina [...] É comum famílias dos funcionários de Sumaré virem para se hospedar, conhecerem a cidade, antes mesmo de serem transferidos”, segundo A02, proprietário de uma pousada, camping e restaurante. “Hoje, o pessoal relacionado a Honda representa em torno de 20% a 30% do meu faturamento”, finaliza. Assim, o aumento dessa visibilidade atrai uma demanda para os pontos turísticos da cidade e o consumo de seus bens e serviços.

Essa contribuição ao turismo resulta também no fortalecimento do status de Município de Interesse Turístico (MIT) de Itirapina, que passou a ser classificada a partir de fevereiro de 2019. Com maior fluxo de turistas, relacionados às atividades da Honda, a cidade se consolida como atração turística. Na prática, com o título, o município ganha visibilidade no cenário turístico estadual e poderá pleitear recursos de cerca de R\$ 650 mil por ano para melhoria da infraestrutura turística, por meio de projetos delineados no Plano Municipal de Turismo e devidamente aprovados pelo COMTUR (ITIRAPINA, 2019). A intenção é que o turismo seja uma oportunidade de diversificação na geração de emprego e renda para o município, que hoje caminha para o crescimento no setor automobilístico (SANTINI, 2019 apud A CONQUISTA..., 2019).

Vale ressaltar que o impacto nos negócios começou a partir do início das obras da fábrica. “Desde quando iniciou a construção, houve um grande crescimento no setor de hospedagem [...] No início, 90% das nossas ocupações estavam ligadas a operários que construíam a fábrica. Chegou a faltar vagas”, segundo A02, que ampliou o número de

apartamentos em 45% no período para atender à crescente demanda. De acordo com P01, centenas de operários se alocaram na cidade para a construção da Honda, formando repúblicas em residências alugadas ou se estabelecendo em pousadas. Esse representativo acréscimo populacional impactou o comércio, especialmente setores ligados ao imobiliário, a mercearias, ao vestuário, ao varejo, etc.

Todavia, entre o final de 2015 até início de 2019, a Honda adotou uma estratégia de rever suas decisões de abertura da fábrica em Itirapina, devido à queda de vendas de veículos em 2014 e 2015. Isso sucumbiu as expectativas favoráveis dos comerciantes. No intervalo da fábrica pronta até sua inauguração, foi um período de exercício com uma quantia muito restrita de funcionários, que atuavam na fábrica para a realização de testes e para não deixar parada e depreciando. Por isso, houve um retrocesso de demanda no comércio de Itirapina, causada pelo esvaziamento das empresas construtoras e seus funcionários.

Se o período anterior apresentou grande aumento na quantidade de bens e serviços, o comércio voltou ao *status quo* antes da vinda da Honda, enquanto a produção da empresa ficou parada. Com isso, o comércio e o setor imobiliário, após um *boom*, entraram em dormência. Os preços dos alugueis voltaram ao normal e ficaram desocupados. As empreiteiras chegaram a alocar imóveis para seus funcionários por R\$ 7 mil mensais, em contratos que antes eram de R\$ 2,5 mil. O restaurante “La Pequetita”, por exemplo, fornecia mais de 600 refeições ao dia e 500 marmitas. No período de estagnação, ofereceu apenas 300 refeições e os pedidos de marmitas acabaram. (SILVA, 2015).

Contudo, essa transição foi um período cíclico da economia itirapinense. A Honda fora instalada, e era uma questão de tempo para a fábrica iniciar suas atividades e os seus novos funcionários preencherem essa demanda. Mais favorável, a máxima capacidade de empregos diretos é de 2.000 funcionários, superior ao *boom* do período de construção. Aos empreendedores visionários, foi possível utilizar esse espaço temporal para realização de novos investimentos, e assim, ampliar sua capacidade de produção à espera dos novos clientes ligados à montadora. Dessa forma, o setor terciário se beneficiará, uma vez que o número de pessoas empregadas tende a crescer. Enquanto A01 diz que “A vinda da Honda é uma bola de neve positiva”, A02 complementa: “a percepção é que a cidade tende só a aumentar, crescer cada vez mais”.

Portanto, desde o início da construção da Honda, até o aumento de produção de automóveis de modo gradativo, houve impactos econômicos de diversas ordens ao município de Itirapina. Em relação ao setor terciário no período de construção e de funcionamento da Honda, os novos empregos gerados no setor automobilístico resultam em um aumento nas

previsões de vendas, e então expansão das atividades produtivas dos empresários locais. Com isso, há novas contratações nessas atividades de prestação de serviços e de comércio, e conseqüentemente, um círculo vicioso de geração de emprego e renda, impulsionando a economia local.

5.5.2 O impacto social

Esse tópico é destinado para tratar sobre o impacto social provocado pelo estabelecimento da montadora Honda em Itirapina. Deste modo, a investigação é pautada na área de empregabilidade e de educação. Através das entrevistas, buscou-se quantificar o número de empregados itirapinenses contratados na montadora, seja de forma direta ou em empresa terceirizada. Além disso, explora os programas realizados para a capacitação de mão de obra e conseqüentemente a formação de capital humano em alto nível.

O município de Itirapina proporciona esforços significativos para a contratação de seus habitantes para as prestadoras de serviços na Honda.

As empresas procuram pelo Posto de Atendimento ao Trabalhador (PAT). Como Itirapina está lutando junto ao governo do Estado a implantação, a Secretaria da Assistência e o Fundo Social fazem esse papel de captação de currículos, já que o PAT é ligado a essa Secretaria [...] Com isso, nós somos encarregados de realizar as intermediações entre trabalhadores e empresas, com a captação de currículos e a divulgação de vagas de empregos disponíveis (S01).

Segundo S01, dez empresas ligadas a Honda buscaram esses serviços, e de acordo com o seu levantamento, 130 trabalhadores itirapinenses foram contratados até meados de outubro de 2019 através dessas intermediações, com perspectiva para um grande aumento a partir de dezembro. Isso ocorre a seguinte forma:

os trabalhadores entregam o currículo no prédio da Secretária. Eles são escaneados e fazemos o *upload* no Google Drive. As empresas têm acesso ao conteúdo, seja os currículos físicos ou digitais, e realizam a seleção dos candidatos. Também fornecemos às empresas a utilização das dependências da Assistência Social para realização de entrevistas, de reuniões e outras atividades de contratação (S01).

Neste instante, as contratações diretamente para a montadora Honda, com alto nível técnico, não ocorrem. Isso porque a Honda está transferindo gradativamente a produção de Sumaré. Porém, as expectativas são de que, ao término das transferências, a empresa inicie a contratação de funcionários locais, havendo vagas. Segundo S01, as contratações atuais são realizadas por empresas terceirizadas. As vagas mais procuradas são de técnicos de logística, de empilhadeiras, de técnicos de meio ambiente, de motoristas e seguranças. Enquanto isso, os funcionários da Honda de Sumaré se deslocam para a região. Segundo H01 e H03, a

empresa oferece subsídios para os colaboradores que aceitaram ser transferidos, visando alocação, construção de imóveis, compra de eletrodomésticos para suas casas, etc.

No que diz respeito ao capital humano, diversos cursos foram disponíveis para a capacitação de pessoal. Em 2015, o Centro Paula Souza, em parceria com a própria Honda e a Prefeitura de Itirapina, criou um curso especial voltado para a área de mecânica, destinado a jovens itirapinenses que procuravam o primeiro emprego. Nas dependências da Escola José Cruz em Itirapina, eram feitas as aulas teóricas, enquanto que as aulas práticas ocorriam no próprio Centro Paula Souza em São Carlos. A realização desse curso marcou o início da capacitação e o aumento das chances de jovens serem contratados para a prestação de serviços à montadora e às indústrias locais que procuravam esse tipo de mão de obra.

Além disso, a Prefeitura de Itirapina realizou parcerias com o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC) São Carlos para a realização de cursos de capacitação. Assim, cursos de recursos humanos, segurança do trabalho e meio ambiente foram implantados em Itirapina. Os cursos destinados a maior procura das vagas pelas empresas, tais como de técnico de logística, empilhaderista e técnico de meio ambiente, ocorrem no SENAC em São Carlos, e deverão ser até 2020, implantados em Itirapina, de acordo com S01. Vale ressaltar que há o oferecimento de bolsas de estudo integrais no SENAC. Para isso, basta o aluno possuir renda familiar per capita de até dois salários mínimos e não estar matriculado em outros processos de bolsas na instituição.

Tal parceria funciona como um projeto social para a inserção dessas pessoas com maior vulnerabilidade social, que desejam uma carreira técnica, aprender uma nova profissão, e apresentarem um diferencial perante os demais, e conseqüentemente, terem um aumento real de renda e ascensão social (S01).

Além disso, há a realização de encontros do “Time do Emprego” em Itirapina. Em outras palavras, os trabalhadores são preparados para a inserção no mercado de trabalho. Segundo S01, o Time do Emprego é um programa que auxilia os indivíduos a encontrarem um emprego de acordo com seus interesses. Ainda mais, são realizadas atividades que instruem sobre a conduta em entrevista, a preparação de documentos para começar um novo emprego, o trabalho em equipe, etc. Com isso, os participantes são incentivados a conhecerem melhor suas habilidades e competências, que contribuem para sua inserção profissional.

Ademais, o município de Itirapina oferece incentivos para a realização de cursos superiores. A Prefeitura oferece subsídios do transporte escolar para todos os residentes em Itirapina que fazem cursos de graduação nas cidades da região, como São Carlos, Rio Claro e Araraquara. Durante 2018, foram gastos R\$ 549.081,20 nesse projeto, visando incentivar em média 238 alunos no ano (ITIRAPINA, 2019). Apesar do custeio já existir antes do

estabelecimento da Honda no município, é mais uma opção para a capacitação da mão de obra.

Portanto, ocorreram diversas atividades que visam à colocação do trabalhador itirapinense no mercado de trabalho e o aumento do capital humano municipal. É importante salientar que, mesmo com a fábrica da Honda não produzindo por quatro anos, foi possível aos trabalhadores realizarem graduações, cursos técnicos e aperfeiçoamentos, já sabendo das futuras contratações de mão de obra. Ainda assim, ao verem o início das contratações, muitos ficam entusiasmados em começar uma nova capacitação. Isso ocorre porque conseguir uma vaga na multinacional produtora de veículos tornou-se meta de diversos moradores de Itirapina. As expectativas com planos de carreiras e ascensão de cargo destacam-se como benefícios de trabalhar na Honda (SILVA, 2015).

Antes, os jovens não tinham muita perspectiva no mercado de trabalho. Itirapina só tinha a fábrica de sofá, de lona, de aves, dois presídios, a Prefeitura ou o comércio. Hoje, eles já pensam em trabalhar em uma empresa multinacional como a Honda (S01).

Um ponto importante desse impacto da Honda no mercado de trabalho é que a população tende a crescer a patamares superiores, devido à atratividade dos empregos.

A cidade nossa era ao contrário. Você nascia aqui, crescia aqui. Na hora que pegava uma idade mais ou menos você tinha que estudar para fora. Ai a pessoa já conhecia, arrumava um serviço fora e ficava. Muitos amigos meus de infância saíram do município e foram para outros lugares. As pessoas nasciam aqui e se mudavam. Então, o aumento da população ficou muito tempo parado, porque era muita gente que saía daqui. As pessoas saíam para estudar, às vezes trabalhavam fora e não voltavam mais. Criavam vínculos fora, família e trabalho, e não voltavam. Eu acredito que isso vá mudar. As pessoas vão permanecer e vir um pessoal de fora. Vai mudar a história da cidade (I02).

Portanto, a instalação e funcionamento da Honda apresenta um impacto social positivo para Itirapina. Com um objetivo sólido de poder trabalhar em uma grande empresa, uma vez que haverá demanda de vagas com alto nível de instrução, encoraja os jovens a estudarem e terem uma percepção de aumento de renda real, diferente de antes, que havia pouca demanda por alta qualificação e pouco incentivo por parte do mercado de trabalho para empregar maior capital humano. Além disso, outro impacto social é o aumento da população de residentes em Itirapina.

5.5.3 O impacto ambiental

Essa sessão encarrega-se de descrever os impactos ambientais causados pela instalação e funcionamento da montadora Honda em Itirapina. Assim, são averiguados os efeitos gerados pela empresa a respeito da qualidade do ar, da qualidade da água dos rios, em

consequência do lançamento de esgoto, e de programas de reflorestamento. Sobre os meios de sustentabilidade da empresa,

A filosofia Honda permeia todas as atividades da empresa, procurando promover os valores intrínsecos a sua cultura organizacional entre todos os seus públicos. Assim, Meio Ambiente, Segurança, Qualidade e Sociedade são quatro temas de importância estratégica e estão presentes em todos os processos de decisão. Ao minimizar impactos negativos e maximizar os positivos, com foco em ações de médio e longo prazo, a Honda garante sua contribuição efetiva para uma sociedade sustentável (HONDA, 2019).

Prova disso é o uso de energia totalmente limpa e renovável para a fabricação de automóveis. Em 2018 atingiu-se a marca de 500 mil automóveis produzidos com esse tipo de energia. Assim, o número comprova o modelo de produção sustentável e seu compromisso em reduzir os níveis de emissão de gás carbônico em suas operações. Para tal feito, há o parque eólico da Honda Energy do Brasil, que supre a demanda de energia elétrica da fábrica de automóveis, do Centro de Pesquisa & Desenvolvimento e dos escritórios em Sumaré e São Paulo. Atuante desde 2014, no município de Xangri-Lá/RS, evitou a emissão de mais de 24 mil toneladas de CO₂ e desde janeiro de 2015, a geração de energia ultrapassou os 306 mil MWh (HONDA ENERGY..., 2019).

Em março de 2019 a empresa anunciou a construção da décima torre eólica, que fará com que o parque salte, em termos produtivos, de 27,7 MW para 30 MW. Dessa forma, busca suprir a demanda energética da nova fábrica em Itirapina, garantindo que todos os seus automóveis no país sejam produzidos com energia limpa e renovável. Segundo o prefeito de Itirapina, a Honda lança na rede os créditos de energia elétrica gerados no Rio Grande do Sul, e os troca por créditos no estado de São Paulo (HONDA ENERGY..., 2019).

Além disso, todas as atividades seguem conceitos de sustentabilidade. Em relação as suas fábricas, a empresa é orientada pelo *Green Factory*, que busca o gerenciamento de resíduos, a eficiência energética, o uso racional da água e a redução das emissões atmosféricas. Além disso, o *Green Logistics* tem objetivo de reduzir o volume de embalagens e maximizar o transporte com armazéns flutuantes; enquanto o *Green Office* cativa os colaboradores para a prática da coleta seletiva e uso racional de recursos. As concessionárias e os fornecedores também são avaliados e incentivados a práticas sustentáveis, o que reflete as preocupações ambientais em toda a cadeia produtiva (HONDA, 2019b).

No tocante a poluição do ar decorrente da produção da montadora em Itirapina, não se nota emissão de poluentes na atmosfera. Em outras palavras, ao observar a fábrica em pleno funcionamento, não é visto emissão de fumaça pelas chaminés. Tal resultado ocorre devido ao uso de energia elétrica na montagem dos autoveículos. Dessa forma, não há nenhuma externalidade negativa em consequência de gases expelidos pela empresa.

Outro ponto diz sobre o lançamento de esgoto da Honda no meio ambiente. Como dito anteriormente, a empresa construiu a própria estação de tratamento de esgoto. No entanto, segundo o prefeito de Itirapina, devido a não execução da obra pelo Estado para a construção de emissário de esgoto de 06 km, entre a montadora e a Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) da cidade de Itirapina, provisoriamente o esgoto prontamente tratado, que sai da estação de tratamento da Honda, é lançado em um rio a montante da cidade de Itirapina. Todavia, está limpo e não causa externalidades negativas ao meio ambiente.

Mesmo assim, a empresa, a Prefeitura e a Investe SP buscam recursos do Estado para a execução dessa obra. Para a Honda, tal feito irá regularizar o lançamento de esgoto e garantir ainda mais suas boas práticas ambientais. Na ótica da Prefeitura, o emissário de esgoto poderá ser usado por outras empresas que se instalarem no novo distrito industrial. Em relação à Investe SP, a instituição apoiar os empreendedores e fornecer contrapartidas pelos seus investimentos.

Outro impacto ambiental no município foi o reflorestamento de uma área de 40,2 hectares no terreno da Honda como compensação ambiental. Localizada na divisa com a Estação Ecológica de Itirapina, uma unidade de conservação (UC) de proteção integral, ampliou-se o corredor ecológico existente. Segundo H01, foram plantadas 70 mil mudas de árvores nativas do local, ou seja, do cerrado. Após dois anos, atualmente esse espaço se confunde com uma vegetação que sempre existiu, pois as mudas se desenvolveram rapidamente. Assim, é possível que diversos animais silvestres circulem por uma área maior. Segundo moradores locais, especialmente aqueles que frequentam a ciclovia próxima a empresa, há diversos registros de animais silvestres, como onças pardas, lobos, tucanuzus, macacos, cobras, veados, etc.

Portanto, o impacto ambiental decorrente da instalação e funcionamento da Honda em Itirapina é positivo. Dessa forma, o uso da própria estação de tratamento e a ação do reflorestamento trazem benefícios para o Município de Itirapina. No quesito de emissão de poluentes, não há consequências prejudiciais, dada a atuação de sua Filosofia sustentável de diminuição de gases na atmosfera. Assim, há um resultado positivo de contribuições ao meio ambiente, com nenhuma externalidade negativa.

5.5.4 O impacto urbano

Esse tópico é destinado para observar as mudanças urbanas em Itirapina também provocadas pelo estabelecimento da Honda no município. Com novas expectativas desde o

anúncio das instalações, agentes locais e o poder público buscam atender as demandas imobiliárias impulsionados pelo aumento do fluxo de pessoas na cidade e também solucionar problemas de mobilidade e urbanização advindas disso.

Com a chegada da nova fábrica da Honda, as expectativas imobiliárias de Itirapina sofreram um grande impacto. No decorrer desses anos, desde 2013, novos loteamentos foram implantados ou estão em fase de aprovação. Marcou-se um ponto de inflexão no setor imobiliário em relação a anos anteriores. Novos bairros não surgiam na cidade desde 2004, com o Jardim dos Indaiás, um empreendimento privado, com torno de 120 lotes. Durante nove anos o ramo ficou estagnado. Um dos responsáveis foi o setor público: nenhuma casa popular foi construída nos governos municipais de 2005-2008 e 2009-2012. Portanto, a oferta de novos conjuntos residenciais ficou reprimida. Porém, o otimismo dos empreendedores se exaltou após notarem a transformação da cidade em novo polo automotivo.

Achamos que teria demanda de venda de lotes. A cidade estava em crescimento (ano de 2013), estava vindo empresas novas, como a Honda e outras. [...] Desde a construção da Honda foi um impacto muito grande. Precisou de muitas casas. Houve muitos aluguéis. As pessoas chegavam a sair de suas casas para irem morar com os pais ou morar em chácaras para alugar. Os imóveis chegaram a valorizar tipo 50% a mais. O aluguel subiu 40% a mais do que era. Até nas cidades vizinhas impactou, como São Carlos e Analândia [...] A Honda foi um dos fatores principais para que decidimos lotear. Depois que parou a construção deu uma caída, mas agora (2019) está voltando de novo. Agora que a Honda começou a produzir, gradativamente está voltando a demanda [...] Você dá uma olhada nos loteamentos que foram feitos, onde são, as casas que estão saindo através da Prefeitura, tudo que está saindo, a quantidade é muito grande para o município de Itirapina, que o crescimento era muito pequeno [...] Se não fosse a vinda da Honda, não ia ter um investidor para colocar esses loteamentos, colocar essas construções de casas [...] Então, a vinda da Honda causou um impacto muito grande em Itirapina (I02).

A Tabela 11 demonstra os empreendimentos imobiliários anunciados e o número de lotes em cada um deles no ano de 2019. Nota-se que totalizarão 2.231 lotes após o término de todos os empreendimentos. Dentre eles, são 2.023 terrenos inseridos na zona urbana, principalmente na região do Bairro Vale Verde. Em termos numéricos, o maior empreendimento será o Jardim das Bromélias, com 435 lotes, seguidos do Jardim América com 361, do Jardim do Sol com 287 lotes e residências, e sítio Santa Maria com 236 lotes. Ao passo que haverá também um empreendimento com condomínio residencial fechado, o Residencial Primavera, com 91 casas, e outro empreendimento de loteamento fechado, o Jardim Atlântico, com 117 lotes. Vale destacar que cada empreendimento atualmente passa por um trâmite específico, desde a aprovação até a finalização. O Jardim Dallas e o Jardim Europa são os mais avançados cronologicamente, ou seja, grande parte foi vendida e possuem diversas residências em construção no momento atual.

Tabela 11 - Os empreendimentos imobiliários e seus números de lotes em Itirapina no ano de 2019

Empreendimentos	Número de lotes	
Jardim Dallas	230	
Jardim Europa	152	
Jardim Gobbi II	102	
Jardim do Sol	287	
Jardim América	361	
Jardim Tibiriçá	220	
Jardim das Bromélias	435	
Sítio Santa Maria	236	
Total	2.023	
Empreendimento	Condomínio	Número de lotes
Residencial Fechado		
Residencial Primavera		91 casas
Empreendimento	Loteamento	Número de lotes
Jardim Atlântico		117
Total Geral		2.231

Fonte: P01 (2019).

Observações: O Jardim América é o antigo Lenice. Está situado ao lado do Jardim do Sol; Jardim das Bromélias (área conhecida como “Barroca”) está em fase de pré-aprovação na Prefeitura de Itirapina; Residencial Primavera, será implantado na Avenida 07, Centro. A Certidão de Diretrizes já foi emitida; Jardim Atlântico se localiza atrás do Jardim do Sol, na Estrada para Graúna. Encontra-se em fase de emissão de Certidão Diretrizes.

Figura 11 - Foto de satélite da cidade de Itirapina em 27/07/2019, com destaque para os novos empreendimentos imobiliários



Legenda:

- Jd. Dallas
- Jd. Tibiriçá
- Jd. Gobbi 2
- Bairro Vale Verde
- Jd. América
- Res. Primavera
- Jd. Europa
- Jd. do Sol

Fonte: Elaborado pelo autor com Google Earth.

A Figura 11 representa uma foto por satélite da cidade de Itirapina em 27/07/2019. Note que as legendas apontam os novos empreendimentos imobiliários, com exceção do Bairro Vale Verde, que existia antes, mas era considerado um bairro isolado. Todavia, recentemente, tornou-se um espaço corriqueiro, devido a sua aglutinação com os demais empreendimentos. Considerando o tamanho da cidade ao todo, essas novas áreas dos loteamentos representam um significativo porcentual de sua área total. Portanto, é expressivo o aumento e a unificação da mancha urbana de Itirapina, em consequência do crescimento geográfico nesses últimos anos, desde a instalação da montadora Honda.

Figura 12 - Foto aérea dos novos loteamentos de Itirapina em outubro de 2019



Fonte: Elaborado pelo autor.

A Figura 12, uma foto aérea dos novos loteamentos de Itirapina em outubro de 2019, complementa a foto por satélite. Os novos empreendimentos estão destacados na própria imagem. Assim, compreendem cinco deles: Jardim Dallas, Jardim Europa, Jardim Gobbi II, Jardim Tibiriçá e Residencial Primavera. Os dois primeiros estão prontos, e novas casas estão em construção. Em contrapartida, o Jd. Gobbi 2 e Jd. Tibiriçá estão em processo de execução de obras de infraestrutura. Por último, o Residencial Primavera recentemente recebeu a Certidão de Diretrizes, de acordo com P01. Vale observar na foto o tamanho da área com os novos empreendimentos em relação ao tamanho da cidade de Itirapina no fundo.

Segundo I02, responsável pelo Jardim Dallas, colaboradores da Honda transferidos de Sumaré ainda são minoria nas compras. Assim os lotes foram comprados por pessoas da

cidade, que necessitam de residências e estão as construindo. Também foram comprados por investidores locais, que acreditaram na melhora da percepção dos negócios imobiliários, uma vez que seria melhor que o dinheiro aplicado na caderneta de poupança. E por último, foram comprados por pessoas sem residência em Itirapina, que aproveitaram a oportunidade de investimento e as boas expectativas repassadas principalmente pelos jornais e redes de comunicações. Portanto, o sucesso dos empreendimentos deriva da instalação da Honda no município e da ausência de políticas públicas habitacionais de governos anteriores, o que faz com que as pessoas financiem e construam a residência por conta própria.

No começo eles (transferidos da Honda) alugam, pra ver como que é, pra se estabilizar, pra sentir a fábrica. A hora que eles estiverem com o pé no chão, eu acredito que vai ter muita construção deles. E ainda acaba vindo a família, um ou outro, mas sempre só aumentando as pessoas (I02).

A maioria do pessoal que busca imóvel já é de Itirapina. Quem é de Itirapina, que já está há mais de dois, três anos aqui, gosta muito do lugar. Não quer sair daqui. Então, eles querem garantir, aproveitar a oportunidade. E o pessoal que vem de fora ainda está com o pé atrás. Mas eu acredito que, vendo o interesse do pessoal daqui, e a qualidade do lugar, devem investir também [...] A princípio, eles veem para morar na cidade de aluguel, pois tem a ajuda de custo da Honda. Só depois que se adaptarem, partirão para a compra (I01).

A explosão de empreendimentos imobiliários também foi consequência do aumento dos preços. Segundo I02, o valor das terras no município todo “explodiu”. Por exemplo, o alqueire de terra que fora negociado por ele a R\$ 40 mil, atualmente saltou para valores entre R\$ 80 mil e R\$ 100 mil, somente nos três últimos anos. Terras mais próximas a cidade apresentam um valor ainda maior, em torno de R\$ 800 mil por alqueire, se for passível de construir um loteamento. Entretanto, o preço das casas dentro da cidade não valorizou na mesma proporção.

Ainda de acordo com I02, todas essas valorizações são ocasionadas devido ao crescimento do município, especialmente dirigido pela Honda. Além do mais, a política pública de habitação municipal, através da construção do Jardim do Sol, com 287 novas casas, não afetou o mercado imobiliário. Isso ocorre porque praticamente todas as casas foram vendidas até o momento, e as pessoas não irão negociá-las, mas sim morar. Em contrapartida, a cidade tende a crescer, e a demanda por outras casas, aumentar.

Em convergência, I01 acredita que houve um aumento do preço dos imóveis na cidade presentemente. Para ele, a valorização foi em torno de 10% a 15% em relação a uma cidade do mesmo porte de Itirapina que não tem uma empresa industrial desse porte. No entanto, não teve um crescimento dos preços absurdamente, pois isso pode repelir as pessoas, fazendo com que vão para outras cidades próximas. Uma estratégia adotada pelos loteadores é a não venda de todos os lotes disponíveis. Assim, ao prever uma valorização dos terrenos,

podem esperar por novas marcações de mercado e pelo acelerado crescimento da zona urbana ao redor de suas propriedades.

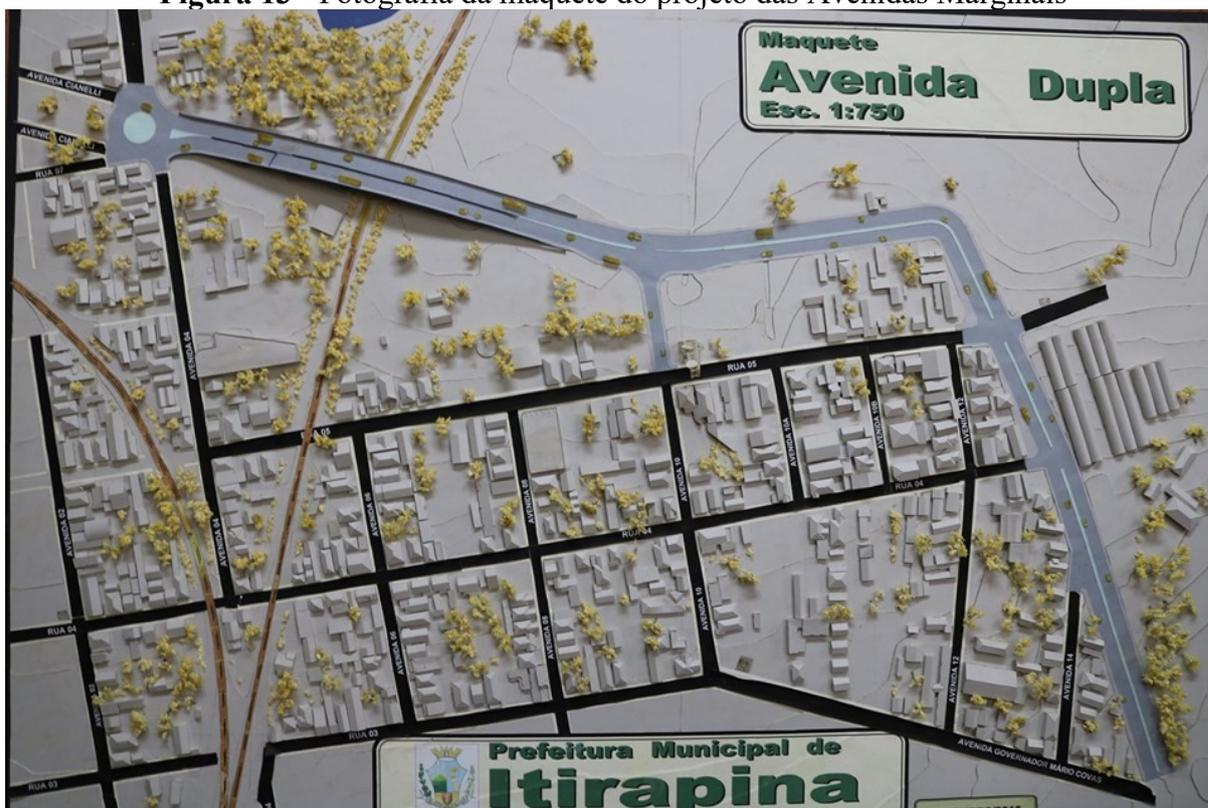
Entretanto, o crescimento acelerado da cidade e o aumento de sua população, sobretudo de funcionários transferidos da Honda, devem ser acompanhados por obras de infraestruturas. Segundo P01, houve um impacto relacionado a mobilidade urbana em Itirapina por conta da Honda.

O grande impacto se revela na questão da mobilidade urbana com o aumento real do número de veículos transitando pelas vias públicas, gerando maior conflito com os trens que trafegam em três pontos distintos de passagens em nível. São pelo menos 25 composições contendo 90 vagões com 17 metros cada um, com extensão em torno de 1,50 km, que levam em torno de 15 minutos para passagem nestas passagens em nível, prejudicando o fluxo de veículos.

No entanto, o poder público busca medidas para solucionar a questão da mobilidade urbana. Caso contrário, a situação poderia se agravar nos próximos anos, especialmente com a finalização de todos os empreendimentos imobiliários, uma vez que estão “cortados” pela linha férrea em relação ao Bairro Centro, ou seja, a logística será dificultada com períodos de espera e conseqüentemente a formação de engarrafamentos. Por isso, há investimentos para a solução desse problema. Segundo P01, a Prefeitura realizou um financiamento com a Caixa Econômica Federal de R\$ 5 milhões de reais para construir avenidas marginais que interligam diversos pontos da cidade, inclusive os novos loteamentos.

A Prefeitura carece de verbas para a implantação das Marginais de Acesso. Por isso, foi feito o financiamento junto à Caixa. A obra já foi licitada e se iniciará em breve. Em contrapartida, incluso no plano de concessão das linhas, a empresa Rumo Logística fará um viaduto de 240 metros sobre a linha férrea, sentido São Carlos, interligando às avenidas marginais, e conseqüentemente, eliminará à espera dos trens pelos motoristas. [...] Essas obras de transformações na mobilidade urbana serão fundamentais para a integração dos futuros bairros de Itirapina e o fim das esperas dos trens (P01).

Figura 13 - Fotografia da maquete do projeto das Avenidas Marginais



Fonte: Elaborado pelo autor.

A Figura 13 representa uma fotografia da maquete das Avenidas Marginais a serem construídas em Itirapina para resolver as questões de mobilidade urbana. Enquanto as linhas laranjas representam a linha férrea, as ruas cinzas serão as Avenidas Marginais, paralelas a Rua 05 e se alongando até a Rua 05, interligando a Vila Cianelli à Vila Monte Alegre. No canto inferior direito, as Avenidas Marginais serão confluentes à Avenida Governador Mario Covas, que seguirão até as áreas urbanas dos novos loteamentos. Ademais, a ponte acima da linha férrea demonstra onde será a nova passagem dos veículos, que atualmente é realizada em nível na Rua 04. No canto superior esquerdo, é demonstrando a rotatória, que integrará importantes vias, como a Avenida Cianelli e a Avenida 04.

Outro investimento realizado atualmente pela Prefeitura é a construção de um poço tubular profundo e reservatórios para a produção, reservação e distribuição de água potável ao lado do Jardim do Sol para abastecer a região dos novos bairros. Assim, não basta apenas o crescimento da zona urbana com empreendimentos privados. Há também a necessidade de expansão da infraestrutura que permita condições dignas para os moradores, como o acesso ao fornecimento de água.

5.5.5 Externalidades negativas: possibilidades

Essa subdivisão encarrega-se de apontar as possíveis externalidades negativas em Itirapina fomentadas pelo estabelecimento da Honda no município. À vista disso, períodos de prosperidades também apresentam consequências desfavoráveis, que devem ser refletidas para que os agentes responsáveis busquem ações para mitigá-las.

Com o processo de urbanização, Itirapina estará vulnerável ao crescimento exacerbado com a ocorrência de provável favelização, embora com chances remotas. Dessa forma, com a expansão da área urbana e a tendência de aumento de vagas de empregos, indivíduos de outras regiões poderão se deslocar para a cidade a procura de melhores condições de vida. No entanto, com um intenso fluxo migratório, é possível que Itirapina não consiga absorver esse excedente.

Assim, haverá déficit habitacional caso o setor público não continue exercendo esses tipos de políticas de casa própria e de lotes urbanizados. Em consequência, haverá mais indivíduos sem acesso a condições dignas de moradia. Tal processo de crescimento afeta também a Secretaria de Saúde da cidade, uma vez que haverá mais demanda neste setor com sobrecarga em consultas no Hospital São José de Itirapina. Dessa forma, haverá necessidade de redobramento de investimentos em saúde, a fim de incluir esses serviços públicos aos novos residentes, englobando a atenção primária em saúde, com amplificação das unidades do Programa de Saúde da Família. Um exemplo seria a construção de um desses prédios próximos ao Jardim Vale Verde futuramente. O sistema educacional também precisará aumentar as vagas para novos alunos, estando sujeito a abertura de novas salas de aulas e unidades de educação.

Um outro ponto é o aumento do tráfego na cidade e possível aumento de engarrafamentos. O crescimento populacional de Itirapina trará um crescimento do número de veículos em circulação, e conseqüentemente uma intensificação do trânsito e a falta de vagas para estacionamento, especialmente na região central. Por isso, uma das justificativas para a implantação do projeto de Avenida Dupla é descarregar as passagens em nível do Centro e viabilizar uma melhor logística para as demais regiões, principalmente os bairros novos. Uma ação importante para solucionar isso também é a implantação de um sistema de transporte coletivo que integra toda a cidade, a fim de desestimular o uso de meio de transporte próprio.

Além disso, esse acréscimo populacional poderá afetar a segurança pública e aumento de moradores de rua. Na hipótese de um aumento populacional superior a abertura de vagas de emprego, o nível de desemprego municipal aumentará. Esse indicador é

diretamente proporcional ao número de crimes, especialmente a furtos e roubos. Ademais, o desemprego impacta em indivíduos sem moradia que apresentam vulnerabilidade social e menores chances de obtenção de trabalho.

Em relação aos impactos no setor imobiliário, houve modificações nos preços dos aluguéis e imóveis na região. No entanto, é necessária uma análise de médio e longo prazo para acuradas conclusões. Ocorreu o aumento da demanda por imóveis em Itirapina com o estabelecimento da Honda. No entanto, houve também um aumento da oferta, através dos novos empreendimentos. Todavia, há um prazo para a finalização desses novos investimentos. Atualmente, estão terminados apenas a Jardim Dalls e o Europa, ou seja, apenas 382 lotes. Ainda restam os demais empreendimentos terminarem, com outros 1849 novo lotes. Somente a partir desse momento é possível analisar as alterações finais provocadas no setor imobiliário.

Posto os argumentos nessa sessão, é fundamental o poder público compreender as possibilidades de impactos negativos para realizar ações que os amenizem. Dessa forma, essas eventualidades são responsáveis por atitudes dos agentes políticos, que ao anteverem isso, estabelecem ações sociais e propositivas para amenizarem o crescimento urbano exacerbado e suas consequências negativas ao bem-estar da população. Assim, cabe ao poder estadual aumentar o policiamento nas áreas públicas, ao poder federal implementar políticas assistenciais para inclusão social e ao poder municipal manter programas de educação, de habitação, de saúde pública e de mobilidade urbana.

5.6 AVALIAÇÃO GERAL

Essa sessão é responsável por sintetizar os principais pontos discutidos pelo capítulo 5. Dessa forma, analisa a magnitude do grupo econômico Honda, tanto no Brasil, como no mundo, seu processo decisório de instalação no município de Itirapina e suas consequências, como os impactos econômicos, sociais, ambientais e urbanos.

De origem japonesa, o grupo econômico Honda expandiu seus mercados e sua produção para os demais países do globo gradualmente, no período posterior a Segunda Guerra Mundial, até atingir todos os continentes. A partir da produção de motocicletas, a empresa diversificou sua gama de produtos, expandido para o setor de automóveis, de bens motorizados e de aeronaves. Assim, a qualidade e diversificação dos bens produzidos permitiram ao grupo o reconhecimento e o sucesso internacional.

A expansão do grupo Honda permeou no Brasil em 1971, a partir da empresa “Moto Honda da Amazônia Ltda”, primeiramente como base de importação, para então instalar a fábrica de motocicletas. A partir de 2001, estendeu a produção para motores estacionários e em 2002 para quadriciclos. Historicamente, a empresa apresenta alta fatia de mercado no segmento de motocicletas, com uma média de 81,1% no período de 1985 até 2019 (GALANTE, 2019).

Em contrapartida, a Honda Automóveis do Brasil opera com duas unidades fabris. A fábrica em Sumaré é responsável pela parte de fundição, de usinagem, de montagem do motor, dos departamentos de injeção e da pintura dos para-choques. Ademais, possui um Centro de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) para desenvolvimento de componentes e testes laboratoriais. Em complemento, a unidade de Itirapina é responsável pelos processos de montagem e pintura dos veículos. Atualmente ambas as fábricas produzem automóveis, no entanto, há uma transferência gradativa para Itirapina até o final de 2021, conjuntamente com os funcionários que atuam em Sumaré.

Vale ressaltar que a estratégia inicial da Honda era manter as duas fábricas simultaneamente, e então, dobrar a capacidade de produção brasileira. No entanto, as condições mercadológicas do período impossibilitaram essa opção. Assim, a inauguração da montadora em Itirapina foi postergada até o dia 27/03/2019.

Em relação aos fornecedores, são empresas que não estão instaladas na unidade fabril da Honda. Aliás, prestam serviços a diversas montadoras, não estabelecendo um vínculo de dependência. Por isso, no momento não há expectativas da instalação de fornecedores no município.

Ademais, o grupo Honda possui duas outras empresas no Brasil: A Honda Energy do Brasil e a Honda Serviços Financeiros. Ambas objetivam prestar suporte as atividades produtivas da empresa. A primeira é voltada a produção de energia eólica em Xangri-Lá/RS para abastecer as fábricas e unidades administrativas localizadas no Estado de São Paulo. Em contrapartida, a segunda é responsável por oferecer serviços de financiamento, de concessão de crédito e consórcios para impulsionar as vendas do grupo.

No que diz respeito a escolha territorial para a instalação da segunda fábrica de automóveis, há diversas vantagens locais tanto em nível estadual, quanto em nível municipal. Em relação ao Estado de São Paulo, se caracteriza principalmente pela capital econômica e inovativa do Brasil, com a presença de diversos centros de educação e capacitação técnica e um grande mercado consumidor. Em equivalência, Itirapina apresenta uma localização central

no Estado, ao redor de rodovias de pista dupla de excelência, com fácil abastecimento hídrico e energético, topografia plana, presença de ferrovias e disponibilidade de gás natural.

Quadro 5 - Resumo dos impactos econômicos, sociais, ambientais e urbanos decorrentes da instalação da montadora Honda em Itirapina

Esfera	Modificações com a Instalação da Honda em Itirapina
Econômica	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento da arrecadação tributária municipal, através do ITBI, IPTU, ISSQN, ICMS, IRPF, CIP e outras taxas; - Melhoria na percepção dos negócios e viabilidade de novos serviços; - Geração de emprego nas empresas terceirizadas - Geração renda e empregos indiretos, devido à maior demanda de bens e serviços na cidade; - A infraestrutura do novo distrito industrial incentiva outras empresas a se instalarem; - Impulsionamento do setor turístico.
Social	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento do capital humano municipal, através do oferecimento de cursos voltados a capacitações técnicas; - Melhorias nas perspectivas do mercado de trabalho, com o incentivo aos habitantes para realização de cursos de aperfeiçoamento, uma vez que há essa demanda; - Aumento do número de residentes em Itirapina.
Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> - Produção sem emissão de gases poluentes e de dejetos sólidos; - Esgoto tratado pela própria montadora, sem danos ao meio ambiente; - Criação de uma área de preservação de 40 hectares pela Honda; - Uso de energia eólica.
Urbana	<ul style="list-style-type: none"> - Estabelecimento de empreendimentos imobiliários, que juntos somam 2231 lotes; - Aumento da zona urbana da cidade, com a criação de novos bairros; - Obras públicas de mobilidade urbana, como o minianel viário; - Redobramento de políticas públicas para evitar problemas associados ao crescimento exacerbado.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Por fim, o Quadro 5 resume os impactos econômicos, sociais, ambientais e urbanos decorrentes da instalação da montadora Honda em Itirapina. Certamente, destaca-se no impacto econômico a melhoria na percepção dos negócios e a viabilidade de novos serviços devido às demandas de bens e serviços locais pelos funcionários ligados à empresa, de modo direto ou indiretamente. Ademais, a Honda trouxe visibilidade para Itirapina, tanto para atrair outras empresas ou então turistas que queiram conhecer o município. Esses fatores, somados, permitem a geração local de renda e emprego.

No âmbito social, percebe-se não só um aumento do capital humano municipal, através do oferecimento de cursos voltados a capacitações técnicas, mas também um estímulo aos habitantes para realização de cursos de aperfeiçoamento, uma vez que há essa demanda no

mercado de trabalho. Nesse quesito, deve exaltar a atuação dos agentes públicos, especialmente da Secretaria de Assistência Social, pelo engajamento e concessão das dependências físicas para que empresas realizem entrevistas em suas dependências. Outro ponto importante é que o número de residentes em Itirapina deverá ser ampliado, por conta das transferências dos funcionários de Sumaré e também porque as pessoas têm maiores chances de permanecerem na cidade, por motivo de maiores oportunidades de trabalho.

Em relação aos impactos ambientais, a Honda contribuiu de modo positivo. Em primeiro lugar, aplica-se o conceito de *green factory*, com uma produção sustentável. Com isso, não há emissão de gases poluentes ou dejetos no meio ambiente, especialmente o esgoto, uma vez que é lançado tratado no ambiente. Além disso, há um incentivo pelo uso da energia renovável, no caso a eólica, produzida pela Honda Energy do Brasil. Outrossim, o reflorestamento de 40,2 hectares ampliou o corredor ecológico, ligando-se à Estação Ecológica.

Na parte urbana, houve a mobilização dos atores privados para o estabelecimento de novos empreendimentos imobiliários. Ao todo, serão concluídos 2.231 lotes, sendo bairros residenciais, loteamentos fechados ou condomínios fechados. Em consequência, há um acelerado processo de urbanização em Itirapina, que estava estagnada nesse setor desde 2006. Paralelamente, há uma movimentação dos atores políticos, especialmente para a construção da do minianel, que buscará interligar os novos bairros e solucionar o fim da espera pelos trens.

É nítido que as atividades de produção da empresa e atuação de outras firmas envolvidas provoquem um aumento da arrecadação municipal, através do ITBI, IPTU, ISSQN, ICMS, IRPF, CIP e outras taxas. Seguindo as demonstrações expostas, o orçamento será ampliado em dezenas de milhões de reais, valores significativos para o porte de Itirapina, cujos recursos poderão contribuir o desenvolvimento econômico local.

Há regramentos a cumprir. De acordo com a Constituição Federal, o município é obrigado a separar pelo menos 25% do montante arrecadado dos impostos, como os citados acima, para a área de Educação e 15% para a Saúde. Além do mais, assegura-se um máximo legal de 60% despesa com pessoal (BRASIL, 2000).

Portanto, é importante destacar que as receitas provenientes do aumento dos tributos devem ser mais que suficientes para manter o quadro de funcionários contratados devido ao aumento da demanda dos serviços públicos. Caberá, ainda, aos próximos governos municipais manter um número adequado e estável de funcionários públicos. Como o impacto econômico trará grandes receitas ao município, o gestor deve ter responsabilidade com o inchaço da máquina pública, uma vez que a folha de pagamentos não deve crescer proporcionalmente ao

aumento das arrecadações. Por isso, o ideal é que o índice dos gastos destinados à folha de pagamentos caia.

Isso pois, o bem-estar social será mais impactado se os gastos públicos forem dirigidos não para a folha de pagamentos, mais sim para despesas de capital, como obras de saneamento básico, de conjuntos habitacionais, de distribuição de água potável, e também voltados para o aumento de capital humano na cidade, com recursos destinados ao setor educacional, garantindo o acesso em nível fundamental a todos os cidadãos e ampliando programas de subsídios ao ensino superior e de cursos técnicos. Dessa forma, é possível através de políticas públicas reduzir as desigualdades e possibilitar ascensão social.

Vale lembrar também que, se o mercado de automóveis for afetado por uma longa crise no futuro, a arrecadação pública tenderá a cair. No entanto, os gastos com os funcionários são dificilmente reduzidos. Como resultado, há um brusco aumento do índice de pessoal, já que as receitas, apesar de proverem de diversos tributos e origens, são recolhidas concentradamente por uma única fonte pagadora, a Honda, que está sujeita a uma diminuição do ritmo de produção por problemas mercadológicos.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No estudo, é evidente um cenário de globalização produtiva, em que há uma interligação das estruturas de produção domésticas com as estruturas internacionais. Esse processo é marcado por Investimentos Estrangeiro Direto (IED) de empresas transnacionais. Foi exatamente isso que ocorreu com a instalação da montadora Honda em Itirapina, através de seu investimento *greenfield* de R\$ 1 bilhão, promovendo o deslocamento da base produtiva para Itirapina, uma vez que em décadas anteriores, antes do estabelecimento de Sumaré, as mercadorias eram totalmente importadas.

Como resultado, altera-se o processo de comercialização nos mercados externos, pois a filial brasileira passou a não só produzir para o Brasil, mas também exportar para outros países da América, como o Chile, a Argentina, o Paraguai, o Uruguai, etc. Portanto, há uma cadeia internacionalizada de produção, na qual é representada a concepção de cadeia global de valor. Neste sentido, observa-se que há uma estratégia global de investimento do Grupo Honda no Brasil, a exemplo de outros concorrentes mundiais que elegeram o país, como plataforma produtiva para incursões no território latino-americano e até norte-americano.

É inegável que a indústria automobilística atua em cadeias globais comandadas por produtores. Dessa forma, desempenha a coordenação das redes de produção, baseadas em processos de uso intensivo de capital e de tecnologia. Assim, envolve-se em uma produção multilateral, com a atuação de diversas empresas, que incluem subsidiárias e subcontratadas. Como demonstrado, apenas a montadora Honda em Itirapina mobiliza cerca de 200 fornecedores. Mais ainda, nota-se uma própria relação hierárquica do grupo mundial Honda com a subsidiária Honda South America, sendo esta responsável pela atuação da *holding* em território sul americano.

Além disso, há uma relação nítida entre a inserção na cadeia global de valor e o desenvolvimento local. Na visão de Taglioni e Winkler (2016), esse processo ocorre em três fases. Primeiramente, ocorre com a entrada do país na CGV. Na prática, a atuação da Honda em nível brasileiro representa a participação do país na indústria automobilística, mesmo sem ter uma empresa fabricante nacional. Esse movimento permite uma conexão entre o mercado doméstico e o comércio internacional.

Em segundo lugar, é necessário a expansão e o fortalecimento na cadeia, com a participação de empresas locais. Efetivamente, como salientado pelos membros da Honda nas entrevistas, há centenas de fornecedores, especialmente locais, envolvidos no processo de produção da montadora, o que promove a modernização, o adensamento econômico e a

absorção dessas firmas domésticas, com o estreitamento das relações com a multinacional. Tal contato permite a absorção de capacidade pelas firmas e o atendimento a normas e especificações dos processos e produtos.

Percebe-se, também, um desenvolvimento sustentável da participação da cadeia global de valor no setor automotivo no caso da Honda. Esse argumento é representado devido a criação de um ambiente favorável, com investimento em infraestrutura, como surgido em Itirapina, que exerce influências positivas para atração de diversas empresas não relacionadas ao processo produtivo automobilístico no novo distrito industrial.

Por outro lado, em Sumaré, a própria criação do centro de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) demonstra o aprimoramento das atividades da empresa no território brasileiro, com um valor agregado relativamente superior se comparado apenas aos processos produtivos, uma vez que há atuação em áreas mais complexas, como engenharia e tecnológicas. Nestes termos, segue linha teórica que vem demonstrando que empresas multinacionais buscam desenvolver processos inovativos em locais que existem estruturas de sistema de inovação. A região de Campinas conta com universidades públicas e privadas, institutos de pesquisa, empresas de consultorias, sistema de incentivo governamental entre outros mecanismos impulsionadores.

Sublinha-se também a presença de políticas industriais para o estabelecimento da montadora de veículos Honda em Itirapina. Conceitualize-se como o envolvimento de ações coordenadas dos atores públicos e privados que visam aumentar a competitividade industrial, com o objetivo final de crescimento econômico e geração de emprego no setor. Dessa forma, a Agência Investe São Paulo atua como uma instituição estadual articuladora para a atração de empresas e o fortalecimento da indústria, de modo a prestar serviços gratuitos que se oportunize investimentos. Então, sua conexão junto a Honda foi fundamental para manter a produção de veículos da marca em São Paulo e desenvolver condições produtivas no país, uma vez que está inserida em cadeia global de valor. Além disso, os agentes políticos municipais também são responsáveis de atuar conjuntamente com a agência, de modo a apresentar as vantagens locais para os investidores, criar leis, como o novo distrito industrial, o programa de incentivos PRO-ITIRAPINA e apresentar relações harmônicas com os investidores.

Como resultado, observa-se um impacto doméstico causado pela participação nessa cadeia global de valor. Através da concepção dos canais de transmissão ao desenvolvimento local pelas cadeias globais, diversas externalidades positivas foram provocadas. Inicialmente, a Honda gerou um efeito demanda e assistencialista nas ligações da cadeia, de modo a

demandar peças e acessórios e exigir melhores insumos de fornecedores locais, possibilitando à difusão de conhecimento e tecnologia na indústria de fornecedores.

No que tange a reestruturação de mercado, pode incorrer também o efeito pró-competição e efeito demonstração. O primeiro significa o aumento da produtividade média, devido ao aumento da concorrência dos recursos, uma vez que são limitados e disputados por outras montadoras. Ao passo que o efeito demonstração da Honda não está ligado a imitação direta ou engenharia reversa de empresas locais, pois não existe fabricante nacional, mas sim pela influência e transformação nos modelos de negócio e nas estratégias de marketing.

A escala mínima também é um canal de transmissão de desenvolvimento decorrente da CGV notada. Em outras palavras, uma vez instalada a Honda, com os investimentos em infraestrutura e diversas melhorias, é possível estimular a produção local em setores que não estejam diretamente inseridas na cadeia. Prova disso foi a instalação da Jaupavi em Itirapina, que se aproveitou da oportunidade e das vantagens locais para estabelecer a produção permanente de asfalto no município.

Em relação ao capítulo tocante a caracterização da indústria automobilística, nota-se diversas características referentes a estrutura de oligopólio diferenciado-concentrado na prática. Em primeiro lugar, o setor de motocicletas apresenta alta concentração de mercado, sobretudo pela Honda, que detém um *market share* médio de 81,1% no período de 1985 até 2019 (GALANTE, 2019). Além disso, há um acirramento competitivo objetivando a inovação dos produtos. Prova disso é alta variedade de modelos e versões exprimidas pela Honda Automóveis Brasil, mesmo diante de um mercado concentrado. Um outro ponto é a existência e a dedicação exclusiva de um departamento voltado a pesquisa e desenvolvimento em diversas regiões do globo, como presente também em Sumaré.

Além do mais, é evidente a existência de economia de escala, como expresso na capacidade de fabricação de 120 mil carros nas unidades fabris da montadora Honda e o elevado montante de capital inicial de R\$ 1 bilhão para a construção e instalação do fábrica. Conseqüentemente, esses fatores consolidam barreiras de entrada, uma característica da estrutura de mercado. Outro aspecto ligado as características estruturais da indústria é o destino dos produtos voltados a consumidores de média renda, devido ao alto custo desses bens em relação aos outros, e também a dependência da conjuntura econômica, como demonstrado pelos membros da Honda na entrevista, que a produção e consumo são em função do ciclo econômico.

No entanto, apontam-se divergência entre as concepções teóricas e a prática da empresa. Em primeiro lugar, não ocorre economia de escopo no processo produtivo da Honda

no Brasil entre os principais produtos comercializados. Isso é notado com a presença de fábricas dedicadas a veículos no Estado de São Paulo, e outra destinada à produção de motocicletas em Manaus. No entanto, nesta última, ocorre a economia de escopo, com a produção conjunta de motocicletas, de quadriciclos e motores para diversos equipamentos.

Além disso, a estrutura de governança da fábrica de Itirapina não se encaixa em um consórcio modular. Todos os processos produtivos internos nesse espaço são exclusivamente da Honda. Os fornecedores apenas levam as peças até doca, no lugar destinado a embarque e desembarque de mercadorias. Apesar da exigência de padrões de qualidade, os fornecedores não atuam exclusivamente para a Honda, mas sim para demais montadoras, o que se caracteriza como uma cadeia de valor modular.

Em relação ao processo de desenvolvimento local ocasionado pelas cadeias globais de valor, é possível afirmar que haverá um *upgrading* social em Itirapina, como apontados por Taglioni e Winkler (2016). Como Itirapina iniciou sua inserção na cadeia global representada pela indústria automobilística, a expectativa é que a montadora Honda gere dezenas de milhões de reais em tributos direto e indireto para o município. Parte desse valor, como assegurado pela Constituição Federal, deverá ser destinado à área de educação. Assim, haverá um substancial aumento no repasse de verba.

Por isso, sobrarão muita margem para ampliação de programas pedagógicos e de capacitação, como o subsídio ao transporte para ensino superior, a ampliação para período integral do ensino básico, a construção de novas creches, etc. Portanto, essas políticas demonstram a criação de oportunidades aos cidadãos itirapinense através do sistema educativo, permitindo uma diminuição da desigualdade e ascensão social, uma vez que pessoas com maiores capacitações conseguem empregos com melhor remuneração.

Claramente, o aumento orçamentário de Itirapina transbordará para outras áreas, como a saúde. A Constituição Federal assegura o destino de 15% da arrecadação municipal para essa área. Dessa forma, haverá verbas disponíveis para o aumento de consultas diárias, com a contratação de mais médicos, para reformas estruturais no Hospital São José, como investimentos no centro cirúrgico, para programas de prevenção e profilaxia de doenças, entre tantos outros projetos importantes. Portanto, tais ações no setor da saúde permitem o aumento da qualidade de vida da população e o acesso público e gratuito a todos.

Além disso, parte dos recursos também deve ser destinada a expansão e melhorias dos serviços demandados pela urbanização. Investimentos como saneamento básico, construção de poços artesianos, conjuntos habitacionais, ampliação da iluminação pública, entre outros, são exemplos de políticas fundamentais para adequar o crescimento urbano a um

padrão de alta qualidade de vida. Dessa forma, é fundamental a intensificação dos esforços públicos para amenizarem os impactos negativos do crescimento exacerbado que a cidade está vulnerável.

Portanto, apontou-se diversos impactos econômicos, sociais, ambientais e urbanos decorrentes da instalação da montadora Honda no município de Itirapina. A empresa deverá impactar positivamente em todas essas variáveis, elevando a qualidade de vida e o desenvolvimento local a patamares irrevogáveis e em nenhuma circunstância atingidos anteriormente. A História de Itirapina deverá ser dividida a partir de um ponto de inflexão: a era anterior à Honda e a era posterior à Honda.

Por fim, este trabalho constitui um estudo voltado a demonstrar os efeitos socioeconômicos gerados a partir da instalação de um grande investimento industrial em determinada região. Assim como demonstrar que o poder público pode auxiliar de forma efetiva na construção do desenvolvimento local. Contudo, não se esgota o tema proposto, mas abrem-se novas possibilidades de estudo. Dessa forma, é possível analisar as alterações no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) em relação ao próximo censo, comprovar os impactos econômicos nas próximas décadas, especialmente o efetivo aumento de ICMS, avaliar a representatividade do setor secundário na composição econômica do município, analisar a urbanização de Itirapina na ótica da mobilidade urbana e de crescimento exacerbado propício a favelização, acompanhar a evolução do índice de desemprego e as contratações de residentes pela Honda a partir de 2021, quando estiver com toda produção transferida, entre diversos outros.

REFERÊNCIAS

- A CONQUISTA DO MIT - Itirapina, o portal das serras, comemora! **Itirapina.sp.gov.br**, 14 fev. 2019. Disponível em: <http://www.itirapina.sp.gov.br/p2n/index.php/prefeitura/noticias/1239-a-conquista-do-mit-itirapina-o-portal-das-serras-comemora>. Acesso em: 07 mar. 2019.
- AGÊNCIA PAULISTA DE PROMOÇÃO DE INVESTIMENTOS E COMPETITIVIDADE – INVESTE. **Honda investirá R\$ 1 bilhão em nova fábrica de automóveis no interior de São Paulo**, 2013. Disponível em: <https://www.investe.sp.gov.br/noticia/honda-investira-r-1-bilhao-em-nova-fabrica-de-automoveis-no-interior-de-sao-paulo/>. Acesso em: 09 mar. 2019.
- AGÊNCIA PAULISTA DE PROMOÇÃO DE INVESTIMENTOS E COMPETITIVIDADE – INVESTE. **São Paulo tem as 20 melhores ligações rodoviárias do país**, 2019. Disponível em: <https://www.investe.sp.gov.br/noticia/sao-paulo-tem-as-20-melhores-ligacoes-rodoviaras-do-pais/>. Acesso em: 09 mar. 2019.
- ALMEIDA, J. G. (Org.). **A política de desenvolvimento industrial: o que é e o que representa para o Brasil**. Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (IEDI), abr. 2012, 20p. Disponível em: https://iedi.org.br/anexos_legado/4cfe53d30f0442c9.pdf. Acesso em: 20 nov. 2019.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTIVOS – ANFAVEA. **Anuário da indústria automotiva brasileira 2014**. São Paulo, 2014. Disponível em: <http://www.virapagina.com.br/anfavea2014/>. Acesso em: 27 abr. 2019.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTIVOS - ANFAVEA. **Anuário da indústria automotiva brasileira 2019**. São Paulo, 2019. Disponível em: <http://www.virapagina.com.br/anfavea2019/>. Acesso em: 27 abr. 2019.
- AUGUSTO, C. A. **Estruturas de governança no setor automotivo no Estado do Paraná: implicações sob a consideração dos custos de transação, custos de mensuração e recursos estratégicos**. 2015. Tese (Doutorado em Administração). Programa de Pós-graduação em administração, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.
- BITTENCOURT, P. F.; CARIO, S. A. F. O conceito de Sistema Nacional De Inovação: das raízes históricas à análise global contemporânea. In: Encontro Nacional de Economia Política, 21, 2016, São Bernardo do Campo. **Anais [...]**. São Paulo: São Bernardo do Campo, 2016.
- BRASIL. **Decreto-lei nº 1.881, de 27 de agosto de 1981**. Altera a Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, cria a Reserva do Fundo de Participação dos Municípios - FPM e dá outras providências. Brasília, DF, 1981. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1881.htm. Acesso em: 16 jul. 2019.
- BRASIL. **Lei complementar nº 101, de 4 de maio de 2000**. Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências. Brasília, DF, 2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm. Acesso em 17 nov. 2019.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Tesouro Nacional. **Transferências Constitucionais**. 2019b. Disponível em: <http://sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2600:1::MOSTRA:NO:RP::>. Acesso em: 24 ago. 2019.

CAMPOS, H. P. **A inserção da indústria catarinense nas cadeias globais de valor**. 2019. Projeto de Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas). Programa de Pós-graduação em Economia. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2019.

CASOTTI, B. P.; GOLDENSTEIN, M. Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturas da indústria e as perspectivas para o Brasil. *In: BNDES SETORIAL*. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, n. 28, p. 147-188, 2008.

CÓRDOVA, F. P.; SILVEIRA, D. T. A pesquisa científica. *In: GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. Métodos de pesquisa*. Porto Alegre: UFRGS, p. 31-42, 2009. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>. Acesso em: 16 maio 2019.

COSTA, R. M.; HENKIN, H. Estratégias competitivas e desempenho da indústria automobilística no Brasil. *In: Encontro Nacional de Economia*, 40, 2012, Pernambuco. **Anais [...]**. Pernambuco: Porto de Galinhas, 2012.

DIAS, A. V. C.; GALINA, S. V. R.; SILVA, F. D. Análise contemporânea da cadeia produtiva do setor automobilístico: aspectos relativos à capacitação tecnológica. *In: Encontro Nacional de Engenharia de Produção*, 19, 1999, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: ENEGEP, 1999.

FERRAZ, G. C. M.; DIEGUES, A. C. Política industrial no contexto de cadeias globais de valor: uma breve análise do caso da China. *In: Encontro Nacional de Economia Política*, 24, 2019, Vitória. **Anais [...]**. Vitória: UFES, Sociedade Brasileira de Economia Política, 2019.

FRANÇA, M. T. R. **Mudança tecnológica e a descentralização da P&D no segmento das montadoras de automóveis**. 2010. Monografia (Especialização em Economia). Departamento de Economia, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2010. Disponível em: https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/119116/franca_mtr_tcc_arafcl.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 03 jun. 2019.

FÜHR, J. **O setor lácteo em transformação**: Esferas internacional, brasileira e regional, com detalhamento dos processos em curso no Vale do Taquari (RS). 2019. Tese (Doutorado em Economia) - Departamento de Economia e Relações Internacionais, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2019.

GALANTE, R. O que explica os 35 anos de “monopólio” da Honda no Brasil? **Infomoney.com.br**, 20 out. 2019 07:58. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/colunistas/o-mundo-sobre-muitas-rodas/o-que-explica-os-35-anos-de-monopolio-da-honda-no-brasil/>. Acesso em: 15 nov. 2019.

GEREFFI, G. Las cadenas productivas como marco analítico para la globalización. **Revista Latino Americana de Economía**, v. 32, n. 125, 2009.

GERTLER, P. J.; MARTINEZ, S.; PREMAND, P.; RAWLINGS, L. B.; VERMEERSCH, C. M. J. Inferência Causal e Cenário Contrafactual. *In*: GERTLER, P. J.; MARTINEZ, S.; PREMAND, P.; RAWLINGS, L. B.; VERMEERSCH, C. M. J. **Avaliação de Impacto na Prática**. Washington: Banco Mundial, 2015. p. 33-48.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 1999

GOOGLE. **GOOGLE EARTH**. <https://www.google.com.br/maps/@-22.2554982,-47.8175025,3028m/data=!3m1!https://www.google.com.br/maps/@-22.2554982,-47.8175025,3028m/data=!3m1!1e3?hl=pt-BR&authuser=01e3?hl=pt-BR&authuser=0> Acesso em 28 out 2019

HONDA. **Mundo das Marcas**, 5 jun. 2006. Disponível em: <http://mundodasmarcas.blogspot.com/2006/06/honda-power-of-dreams.html>. Acesso em: 19 out. 2019.

HONDA. **Sustentabilidade na Honda**. 2019b. Disponível em: <https://www.honda.com.br/institucional/sustentabilidade>. Acesso em 10 set. 2019.

HONDA. Visão Geral da Empresa. **Global Honda**. 31 mar. 2019a. Disponível em: <https://global.honda/about/profile.html>. Acesso em: 28 out. 2019.

HONDA CELEBRA 20 anos de produção de automóveis no Brasil. **Honda.com.br**. 18 out. 2017, 15:10. Disponível em: <https://www.vmcen.com.br/noticia/honda-celebra-20-anos-de-producao-de-automoveis-no-brasil>. Acesso em: 19 out. 2019.

HONDA DEVE começar a funcionar em 2019 e até 2025 orçamento de Itirapina pode dobrar. **São Carlos em rede**. 2 jan. 2019. Disponível em: <http://saocarlosemrede.com.br/honda-deve-comecar-a-funcionar-em-2019-e-ate-2025-orcamento-de-itirapina-pode-dobrar/>. Acesso em: 17 nov. 2019.

HONDA ENERGY anuncia expansão de seu parque eólico. **Honda.com.br**, 27 mar. 2019, 12:27. Disponível em: <https://www.honda.com.br/noticias/honda-energy-anuncia-expansao-de-seu-parque-eolico>. Acesso em: 10 set. 2019.

HONDA INAUGURA novo Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Sumaré (SP). **Agência Transporta Brasil**, 28 fev. 2014, 11:00. Disponível em: <http://www.transportabrasil.com.br/2014/02/honda-inaugura-novo-centro-de-pesquisa-e-desenvolvimento-em-sumare-sp/>. Acesso em: 27 abr. 2019.

HONDA SERVIÇOS Financeiros apresenta novos logotipos. **Honda.com.br**, 01 jul. 2016, 10:37. Disponível em: <https://www.honda.com.br/noticias/honda-servicos-financeiros-apresenta-novos-logotipos>. Acesso em: 10 set. 2019.

HONDA SOUTH America inicia suas operações no interior de São Paulo. **Vmcen.com.br**. 06 fev. 2015, 15:01. Disponível em: <http://site.vmcen.com.br/conteudo/noticia/16-honda-south-america-inicia-suas-operacoes-no-interior-de-sao-paulo>. Acesso em: 19 out. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Itirapina. **IBGE Cidades**. 2019a. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/itirapina/panorama>. Acesso em: 27 abr. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Índice de Desenvolvimento Humano (IDH): São Paulo. **IBGE Cidades**, 2019b. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/pesquisa/37/30255?tipo=ranking&ano=2010>. Acesso em: 27 abr. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Produto Interno Bruto**, 2019c. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>. Acesso em: 27 abr. 2019.

ITIRAPINA. **Lei nº 2.613, de 7 de março de 2013**. Programa de Incentivo ao Desenvolvimento Econômico e Social do Município de Itirapina- PRÓ ITIRAPINA. Itirapina: Câmara Municipal [2017]. Disponível em: <http://www.itirapina.sp.gov.br/p2n/images/pdf/LOA%20-%20Lei%20n%C2%BA%202813-16.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2019.

ITIRAPINA. **LAI**: acesso rápido. Portal da transparência, 2019. Disponível em: <http://leideacesso.etransparencia.com.br/itirapina.prefeitura.sp/TDAPortalClient.aspx?413>. Acesso em 28 mar. 2019.

INTERNATIONAL ORGANIZATION OF MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS (OICA). **Production Statistics**, 2018. Disponível em <http://www.oica.net>. Acesso em: 12 jun. 2019.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2003.

PERIN, F. S. **Trajetórias de desenvolvimento distintas**: estudo sobre o padrão do investimento direto no exterior do Brasil e da Coreia do Sul. 2014. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/128747/329968.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 04 jun. 2019.

POSSAS, M. S. **Concorrência e competitividade**: notas sobre estratégia e dinâmica seletiva na economia capitalista. 1993. Tese (Doutorado em Economia) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/286024>. Acesso em: 20 ago. 2019.

RODRIGUES, T. **Honda Automóveis inicia as operações de sua nova fábrica em Itirapina, interior do estado de São Paulo**. Honda: Notícias, 2019. Disponível em <https://www.honda.com.br/noticias/honda-automoveis-inicia-operacoes-de-sua-nova-fabrica-em-itirapina-interior-do-estado-de>. Acesso em: 09 mar. 2019.

SALÃO DO AUTOMÓVEL. O evento. São Paulo, 2019. Disponível em: <https://www.salaodoautomovel.com.br/pt-br.html>. Acesso em: 07 jun. 2019.

SÃO PAULO (Estado). Escola Fazendária do Estado de São Paulo – FAZESP. **Apuração do índice de participação**: a participação dos municípios na arrecadação do ICMS. São Paulo, 2013. Disponível em: <https://www.fazenda.sp.gov.br/dipam/videos/ApostilaDipam2013.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2019.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria da Fazenda. **Consulta índices**. São Paulo: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, 2019a. Disponível em: <https://www10.fazenda.sp.gov.br/DIPAM/ConsultaIndice/DipamFiltroConsultaIndice.aspx>. Acesso em: 17 jul. 2019.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria da Fazenda e Planejamento. **Consulta repasse**. São Paulo: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, 2019b. Disponível em: <https://www.fazenda.sp.gov.br/RepasseConsulta/Consulta/repasse.aspx>. Acesso em: 17 jul. 2019.

SENHORAS, E. M. A Indústria Automobilística sob Enfoque Estático e Dinâmico: uma análise teórica. *In: Seminários de Administração - SEMEAD*, 8, 2005. **Anais [...]**. São Paulo: FEA/USP, 2005.

SILVA, C. Honda inaugura no Rio Grande do Sul seu primeiro parque eólico do mundo. **Estadão.com.br**, São Paulo, 27 nov. 2014, 10:39. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/blogs/retratos-da-economia/honda-inaugura-no-rio-grande-do-sul-seu-primeiro-parque-eolico-do-mundo/>. Acesso em 06 jun. 2019.

SILVA, C. Após o boom, setor imobiliário desaquece. **Estadão.com.br**, São Paulo, 26 dez. 2015, 20:58. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,apos-boom--setor-imobiliario-desaquece,10000005754>. Acesso em 06 jun. 2019.

SILVA, A. C. J.; BORTOLOTTI, M. A.; SHIMA, W. T. Padrões setoriais de mudança técnica e fomento de inovações na indústria brasileira: considerações sobre o setor automotivo. **Revista Catarinense de Economia**, v. 1, n. 2, 2017.

TAGLIONI, D.; WINKLER, D. Here's Why. *In: TAGLIONI, D.; WINKLER, D. Making Global Value Chains Work for Development*. Washington, DC: World Bank, 2016, p. 11-32. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/24426?locale-attribute=en>. Acesso em: 07 jun. 2019.

TORRES, A. R. L. **Indústria automobilística brasileira**: uma análise da cadeia de valor. 2011. Dissertação (Mestrado em Economia). Programa de Pós-graduação em Economia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

TRINDADE, F. Honda inaugura novo setor Power Train para produção de motores no Brasil. **Motor 1**, jun. 2018. Disponível em: <https://motor1.uol.com.br/news/102442/honda-inaugura-novo-setor-power-train-para-producao-de-motores-no-brasil/>. Acesso em: 10 set. 2019.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Roteiro de entrevista – Honda Automóveis Brasil

Entrevista nº _____ Data: __/__/__ Empresa: _____
 Produtos comercializados: _____
 Entrevistado: _____ Cargo: _____ Tempo na empresa: _____

Preposição 01 – A escolha de Itirapina

- 1) Quais a importância dos seguintes fatores locais que contribuíram para a Honda se instalar em Itirapina?
 1= Nenhuma importância; 2= Pouca importância; 3= Importância relativa; 4= Importante; 5= Muito importante

	1	2	3	4	5
Abastecimento energético					
Benefícios fiscais					
Contrapartidas do Estado de São Paulo					
Contrapartidas do Município de Itirapina					
Custo do Terreno					
Disponibilidade de água					
Disponibilidade de gás natural					
Disponibilidade de mão de obra especializada					
Localização geográfica					
Proximidade com Porto Seco e Linha Férrea					
Qualidade das rodovias ao entorno					

Há algum outro fator importante?

- 2) Quais benefícios fiscais foram concedidos para a instalação da fábrica da Honda em Itirapina?
- 3) Quais as obras de contrapartida da União, do Estado, do Município que contribuíram para a decisão de se instalar em Itirapina?
- 4) Como foram as relações da Honda com o prefeito Omar de Oliveira Leite (PT) para a instalação da fábrica em Itirapina?
- 5) Como foram as relações da Honda com o prefeito José Maria Candido (MDB) para a instalação da fábrica em Itirapina?

Preposição 02 – A transição de Sumaré para Itirapina

- 6) Por que ocorreu a mudança de Sumaré para Itirapina?
- 7) Qual a diferença entre a fábrica de Sumaré e de Itirapina?
- 8) Quando irá ocorrer a transição total da produção de Sumaré para Itirapina? O que será feito com a fábrica antiga?
- 9) Por que a fábrica em Itirapina se manteve fechada, mesmo depois de quatro anos pronta?
- 10) Até a presente data, quantos funcionários foram transferidos de Sumaré para Itirapina?
- 11) Percebe-se uma preferência por morarem em alguma cidade da região?
- 12) Houve resistência da parte política e dos funcionários pelo fato de a Honda emigrar de Sumaré?

Preposição 03- Produção

- 13) Qual a capacidade máxima de produção em Itirapina?
- 14) Quais modelos serão fabricados em Itirapina?
- 15) À medida que aumenta a produção, quais os efeitos nas contratações diretas e indiretas: há uma escala de quantos funcionários serão contratados de acordo com o aumento na produção em 1000 carros por ano?

Preposição 04 - Sobre a internalização de atividades/control e vantagens produtivas

- 16) O que é de competência da Honda e de terceiros na produção em Itirapina?
- 17) Quantos fornecedores e empresas terceirizadas prestam serviços em Itirapina?
- 18) Quantos empregos são gerados pelos fornecedores e empresas terceirizadas?
- 19) Há diferença salarial entre os funcionários da Honda e de empresas terceirizadas e fornecedores?
- 20) O que faz a montadora decidir externalizar sua produção? Quais benefícios? Facilidades de coordenação e controle (mensuração) influenciam? Falta de competências internas ou competências inferiores ao mercado influenciam?
- 21) Como a Honda lida com os fornecedores para proteger os recursos estratégicos, melhorar a capacidade de produção, padronizar e proteger os direitos de propriedade nas transações?

Preposição 05- Tecnológica

- 22) Há treinamentos internos para melhorar a qualificação da mão de obra?

- 23) A fábrica em Itirapina contribui para desenvolvimento tecnológico dos carros, com a presença de departamentos de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), testes de produtos, ensaios laboratoriais, etc.?

Proposição 04- Estratégia da Empresa

- 24) A produção de automóveis no Brasil servirá para abastecer o mercado interno ou para abastecer mercados externos, como outros países do continente Americano?
- 25) A fábrica possui uma área de 5,8 milhões de m². Qual o propósito dessa extensão?
- 26) A Honda pretende realizar, futuramente, a produção do combustível de hidrogênio para as pilhas de combustível em Itirapina, dado a disponibilidade de espaço físico e a presença do abastecimento de gás natural (*city gate*) na fábrica?
- 27) A transição para Itirapina fará com que algum fornecedor realize instalações mais próximas geograficamente, ou mesmo dentro do terreno da Honda?
- 28) Há planos para a construção de novas plantas da Honda em Itirapina?

APÊNDICE B - Roteiro de entrevista – Prefeitura Municipal de Itirapina

Entrevista nº _____ Data: __/__/__ Empresa: _____
Produtos comercializados: _____
Entrevistado: _____ Cargo: _____ Tempo na empresa: _____

Preposição 01- Captação do Investimento da Honda

- 1) Como ocorreram as negociações para a montadora Honda decidir se instalar em Itirapina?
- 2) As negociações se iniciaram em um período de transição de governos. Qual a participação do governo sucessor?
- 3) Qual a vantagem comparativa local para atrair a montadora Honda em Itirapina?
- 4) Quais os benefícios fiscais foram concedidos à Honda?
- 5) Quais obras de infraestrutura foram acordadas para atender as instalações da Honda? Já foram realizadas?

Preposição 02 – A movimentação política

- 6) Como foi a votação de leis para regularização dos acordos na Câmara Municipal de Itirapina?

Preposição 03 – O impacto socioeconômico

- 7) Quais os benefícios da atuação da Honda em Itirapina para o desenvolvimento da cidade?
- 8) Quais as desvantagens da atuação da Honda em Itirapina? Como enfrentá-las?
- 9) Em relação ao aumento das receitas municipais: quais tributos irão ser impactados com o funcionamento da Honda? A partir de quando irá ocorrer? Quais os valores esperados?

Preposição 04 – Expectativas comerciais

- 10) Quantos negócios se estabeleceram em Itirapina por conta da vinda da Honda?
- 11) Quantos pedidos de loteamento foram solicitados desde 2013 para a Prefeitura?

APÊNDICE C - Roteiro de entrevista – Investe São Paulo

Entrevista nº _____ Data: ___/___/___ Empresa: _____
Entrevistado: _____ Cargo: _____ Tempo na empresa: _____

Proposição 01 – A Instituição

- 1) Qual o papel da Investe São Paulo para a promoção do desenvolvimento regional?
- 2) Quais os diversos serviços prestados pela Investe São Paulo?

Proposição 02 – Os procedimentos

- 3) Caso uma empresa exija uma contrapartida por parte do Estado de São Paulo para se instalar no seu território, como elas são analisadas? Exemplo: pedido de isenção fiscal. Há um estudo de impacto socioeconômico que ateste que as vantagens de sua instalação são superiores aos custos das contrapartidas cedidas pelo Estado?
- 4) Caso a contrapartida que a empresa exige ao Estado de São Paulo seja aceita, como são os procedimentos para torná-las válidas? É através de aprovação na Assembleia Legislativa de São Paulo, ou decreto do Governador?

Proposição 03 – Vantagens comparativas locais

- 5) Quais as vantagens de estabelecer uma empresa em Itirapina?
- 6) Quais as desvantagens de estabelecer uma empresa em Itirapina? Como superá-las?

Proposição 04 – A instalação da Honda em Itirapina

- 7) Quanto tempo demoraram as negociações para a decisão da Honda se estabelecer em Itirapina?
- 8) Houve alguma atitude de resistência por parte da Investe São Paulo e de políticos de Sumaré para a Honda não abandonar a produção de veículos naquela cidade?
- 9) Como foram as relações da agência Investe São Paulo com o prefeito Omar de Oliveira Leite (PT) para tratar sobre a instalação da fábrica em Itirapina?
- 10) Como foram as relações da agência Investe São Paulo com o prefeito José Maria Candido (MDB) para tratar sobre a instalação da fábrica em Itirapina?
- 11) Houve necessidade de aprovação de leis municipais e estaduais necessárias para a Honda decidir investir no município de Itirapina?
- 12) Quando ocorreu o encerramento da participação da Investe São Paulo no projeto de instalação da Honda em Itirapina? Após a fábrica ser construída, houve alguma outra atuação da agência?

Proposição 05 – As contrapartidas públicas da instalação da Honda em Itirapina

- 13) Quais foram as contrapartidas por parte do município, do Estado de São Paulo e da União que contribuíram para a Honda se instalar em Itirapina?
- 14) Há benefícios fiscais para a Honda e seus fornecedores?
- 15) Quais as obras de infraestrutura foram acordadas? Já foram realizadas?

APÊNDICE D - Roteiro de entrevista – Secretaria do Fundo Social de Solidariedade

Entrevista nº _____ Data: __/__/__ Empresa: _____

Produtos comercializados: _____

Entrevistado: _____ Cargo: _____ Tempo na empresa: _____

Preposição 01 – A atuação do Fundo Social de Solidariedade

- 1) Quantas empresas terceirizadas buscaram parcerias com o Fundo Social de Solidariedade de Itirapina?
- 2) Houve cursos de capacitação? Para quantas vagas?
- 3) Como ocorre a interligação entre o Fundo Social de Solidariedade e as empresas que buscam contratações?

Preposição 02 – A empregabilidade em Itirapina

- 4) Quantos empregos foram gerados diretos e indiretamente pela Honda em Itirapina?
- 5) Há mão de obra especializada em Itirapina?
- 6) Os trabalhadores que imigraram de Sumaré optaram por morar em Itirapina? Qual a diferença dessa com São Carlos, Analândia, Corumbataí, Brotas?
- 7) Há um projeto social para a inserção de pessoas com maior vulnerabilidade social para trabalharem na Honda e em terceirizadas?

APÊNDICE E - Roteiro de entrevista – Associação dos Comerciantes

Entrevista nº _____ Data: __/__/__ Empresa: _____

Produtos comercializados: _____

Entrevistado: _____ Cargo: _____ Tempo na empresa: _____

Proposição 01 – O ambiente de negócios

- 1) Houve uma melhora na percepção dos negócios com o início do funcionamento da Honda?
- 2) Quais os setores comerciais foram mais impactados?
- 3) Houve crescimento de faturamento dos associados desde o início do funcionamento da Honda?
- 4) Houve aumento no número de clientes, que de alguma forma, são ligados à Honda?
- 5) Foi necessária a contratação de mais funcionários para atender à crescente demanda?

APÊNDICE F - Roteiro de entrevista – Investidores imobiliários

Entrevista nº _____ Data: __/__/__ Empresa: _____

Produtos comercializados: _____

Entrevistado: _____ Cargo: _____ Tempo na empresa: _____

Preposição 01 – O ambiente de negócios

- 1) Houve uma melhora na percepção de negócios imobiliários com a instalação e o funcionamento da Honda em Itirapina?
 - 2) Você realizou novos negócios por conta dessa melhor percepção? Quantos?
 - 3) Houve a busca por imóveis por parte de investidores com o interesse de se instalar em Itirapina?
 - 4) Houve valorização ou desvalorização dos imóveis com a vinda da Honda em Itirapina?
- 6.1

ANEXOS

ANEXO A - Empregabilidade mundial na indústria automobilística em 2005

País	Emprego	País	Emprego	País	Emprego	País	Emprego
China	1.605.000	Reino Unido	213.000	Romênia	59.000	Sérvia	14.454
EUA	954.210	Itália	196.000	Eslováquia	57.376	Argentina	12.166
Alemanha	773.217	Tailândia	182.300	Malásia	47.000	Eslovênia	7.900
Rússia	755.000	Canadá	159.000	Bélgica	45.600	Finlândia	6.530
Espanha	330.000	Suécia	140.000	Austrália	43.000	Dinamarca	6.300
França	304.000	México	137.000	Hungria	40.800	Croácia	4.861
Brasil	289.082	África do Sul	112.300	Áustria	32.000	Grécia	2.219
Índia	270.000	Polônia	94.000	Países Baixos	24.500		
Coréia do Sul	246.900	Egito	73.200	Portugal	22.800		
Peru	230.736	Indonésia	64.000	Suíça	15.500		

Fonte: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). Employment. 2019. Disponível em: <http://www.oica.net/category/economiccontributions/auto-jobs/>. Acesso em 20 out. 2019.

ANEXO B - A produção de veículos a motor em 2017 pelos 50 maiores grupos de fabricantes

Posição	Grupo	Unidades em 2017
	Total	96.922.080
1	TOYOTA	10.466.051
2	VOLKSWAGEN	10.382.334
3	HYUNDAI	7.218.391
4	G.M.	6.856.880
5	FORD	6.386.818
6	NISSAN	5.769.277
7	HONDA	5.236.842
8	FIAT	4.600.847
9	RENAULT	4.153.589
10	PSA	3.649.742
11	SUZUKI	3.302.336
12	SAIC	2.866.913
13	DAIMLER AG	2.549.142
14	B.M.W.	2.505.741
15	GEELY	1.950.382
16	CHANGAN	1.616.457
17	MAZDA	1.607.602
18	DONGFENG MOTOR	1.450.999
19	BAIC	1.254.483
20	MITSUBISHI	1.210.263
21	SUBARU	1.073.057
22	GREAT WALL	1.041.025
23	TATA	932.387
24	IRAN KHODRO	710.869
25	SAIPA	648.324
26	MAHINDRA	612.595
27	ISUZU	612.421

28	CHERY	605.331
29	FAW	592.688
30	GAC	513.870
31	ANHUI JAC AUTOMOTIVE	493.199
32	BYD	421.590
33	BRILLIANCE	362.166
34	HUNAN JIANGNAN CHINA NATIONAL HEAVY DUTY	315.363
35	TRUCK	296.594
36	CHONGQING LIFAN MOTOR CO.	214.145
37	SHANNXI	189.066
38	ASHOK LEYLAND	160.208
39	SOUTH EAST (FUJIAN)	159.473
40	PACCAR	153.405
41	CHANGFENG	135.682
42	RONGCHENG HUATAI	132.511
43	TESLA	101.027
44	HAIMA CARS	94.932
45	GAZ	88.902
46	CHENGDU DAYUN	79.737
47	NAVISTAR	68.258
48	ZHENGZHOU YUTONG	67.231
49	PROTON	67.170
50	LEYLAND TRUCKS	59.795

Fonte: OICA (2019).

ANEXO C - Participação % no PIB Industrial

Ano	Participação % no PIB Industrial	Ano	Participação % no PIB Industrial*						
1966	13	1976	18,1	1986	12,3	1996	13,9	2006	15,1
1967	12,6	1977	17,1	1987	13,5	1997	14,7	2007	17,3
1968	13,8	1978	16,8	1988	15	1998	14,8	2008	17,8
1969	14,6	1979	15	1989	10,9	1999	12,6	2009	18,7
1970	14,6	1980	13,3	1990	10,6	2000	13	2010	19,2
1971	15,5	1981	11,5	1991	10,8	2001	13,5	2011	18,9
1972	16,2	1982	12,8	1992	13,8	2002	12,9	2012	18,7
1973	17,3	1983	12,6	1993	14,6	2003	12,5		
1974	18,6	1984	12,4	1994	14,8	2004	14,6		
1975	20,6	1985	14,3	1995	13,1	2005	14,6		

Fonte: ANFAVEA (2014).

**ANEXO D - Indústria automobilística brasileira, faturamento líquido por setor em milhões de
US\$ - 1966/2017**

Ano	Autoveículos	Máquinas agrícolas e rodoviárias	Total	Ano	Autoveículos	Máquinas agrícolas e rodoviárias	Total
1966	861	48	909	1992	11482	1602	13084
1967	935	39	974	1993	14784	1741	16525
1968	1117	59	1177	1994	20001	2754	22755
1969	1332	67	1399	1995	22582	1573	24155
1970	1562	80	1642	1996	24743	1461	26203
1971	1908	130	2038	1997	27282	1816	29097
1972	2330	214	2544	1998	25254	2295	27549
1973	3030	489	3518	1999	14936	1429	16365
1974	4053	723	4776	2000	18366	1705	20071
1975	4856	1074	5929	2001	16029	1683	17711
1976	5181	1079	6260	2002	13831	1890	15721
1977	5558	1020	6578	2003	15698	2388	18086
1978	6628	815	7443	2004	22306	3862	26168
1979	6335	1062	7397	2005	30663	3519	34182
1980	6081	1159	7240	2006	37344	3784	41128
1981	5532	1262	6794	2007	52316	5884	58201
1982	6417	1227	7643	2008	65599	7920	73519
1983	4806	807	5613	2009	62366	5953	68319
1984	4776	1145	5921	2010	83116	9386	92502
1985	5848	1299	7147	2011	93566	11835	105401
1986	6189	1344	7533	2012	83633	10296	93929
1987	7466	1933	9399	2013	87294	11587	98881
1988	9843	2046	11888	2014	75038	9863	84901
1989	12160	2695	14855	2015	45665	5130	50794
1990	10708	1942	12650	2016	41336	5598	46934
1991	9421	1500	10921	2017	52221	7027	59247

Fonte: ANFAVEA (2019)

ANEXO E - Indústria automobilística brasileira: Emprego por setor – 1960/2018

Ano	Máquinas			Ano	Máquinas		
	Autoveículos	Agrícolas e Rodoviárias	Total		Autoveículos	Agrícolas e Rodoviárias	Total
1960	38.410	60	38.470	1990	117.396	20.978	138.374
1961	37.404	349	37.753	1991	109.428	15.431	124.859
1962	48.523	1.267	49.790	1992	105.664	13.628	119.292
1963	43.994	1.610	45.604	1993	106.738	13.897	120.635
1964	44.414	1.882	46.296	1994	107.134	15.019	122.153
1965	49.456	2.591	52.047	1995	104.614	10.598	115.212
1966	50.662	2.431	53.093	1996	101.857	9.603	111.460
1967	46.396	2.139	48.535	1997	104.941	10.408	115.349
1968	60.437	2.516	62.953	1998	83.049	10.086	93.135
1969	61.059	3.208	64.267	1999	85.100	9.372	94.472
1970	65.902	4.140	70.042	2000	89.134	9.480	98.614
1971	71.406	5.274	76.680	2001	84.834	9.221	94.055
1972	80.430	7.852	88.282	2002	81.737	9.796	91.533
1973	96.099	10.328	106.427	2003	79.047	11.650	90.697
1974	104.072	13.323	117.395	2004	88.783	13.299	102.082
1975	104.556	15.088	119.644	2005	94.206	13.202	107.408
1976	112.429	16.428	128.857	2006	93.193	13.136	106.329
1977	111.514	18.784	130.298	2007	104.274	16.064	120.338
1978	123.974	18.679	142.653	2008	109.848	16.929	126.777
1979	127.081	19.895	146.976	2009	109.043	15.435	124.478
1980	133.683	20.256	153.939	2010	117.654	18.470	136.124
1981	103.992	17.606	121.598	2011	124.647	19.987	144.634
1982	107.137	17.835	124.972	2012	132.096	19.560	151.656
1983	101.087	17.991	119.078	2013	135.343	21.627	156.970
1984	107.447	22.609	130.056	2014	125.977	18.531	144.508
1985	122.217	23.548	145.765	2015	117.660	15.440	133.100
1986	129.232	28.436	157.668	2016	109.530	16.766	126.296
1987	113.474	27.934	141.408	2017	109.910	18.365	128.275
1988	112.985	25.661	138.646	2018	111.043	19.408	130.451
1989	118.369	25.242	143.611				

Fonte: ANFAVEA (2019).

Nota: 1. Posição em 31 de dezembro de cada ano.

2. A partir de 1997, esta tabela diz respeito exclusivamente a pessoas com contratos de trabalho firmados com as empresas associadas à ANFAVEA nas formas admitidas pela Consolidação das Leis de Trabalho (CLT).

ANEXO F - Balança comercial da indústria automotiva (autoveículos, autopeças, máquinas agrícolas, máquinas rodoviárias, outros) em milhões de US\$

Ano	Autoveículo		Autopeças*		Máquinas Agrícolas		Máquinas rodoviárias		Outros		Total		Superávit	Acumulado
	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.		
2001	2.640,1	2.017,0	3.910,7	4.416,5	167,2	30,7	315,3	94,6	428,4	84,6	7.461,7	6.643,4	818,3	818,3
2002	2.633,4	1.093,5	4.163,0	4.147,3	263,8	12,1	352,2	93,0	379,4	16,5	7.791,8	5.362,4	2.429,4	3.247,7
2003	3.566,5	828,0	5.137,3	4.503,9	502,2	13,5	467,9	166,9	482,0	5,1	10.155,9	5.517,4	4.638,5	7.886,2
2004	4.950,7	880,4	6.431,5	5.824,8	810,7	65,2	954,5	149,1	648,8	21,2	13.796,2	6.940,7	6.855,5	14.741,7
2005	7.076,8	1.350,6	7.855,0	7.070,2	827,0	38,0	1.320,9	302,9	993,8	73,8	18.073,6	8.835,5	9.238,1	23.979,8
2006	7.320,7	2.633,6	9.314,6	7.236,8	701,7	35,0	1.540,4	502,5	1.129,7	28,1	20.007,1	10.436,0	9.571,1	33.550,9
2007	7.800,3	4.083,5	9.939,8	9.772,2	1.018,2	103,1	1.646,2	362,1	1.257,8	68,8	21.662,3	14.389,7	7.272,6	40.823,5
2008	8.409,6	6.865,3	10.880,5	13.557,9	1.369,6	195,6	1.870,1	931,6	1.483,8	38,4	24.013,6	21.588,8	2.424,8	43.248,3
2009	4.621,1	6.971,1	7.071,7	9.508,1	654,2	136,3	618,1	861,5	788,4	46,6	13.753,5	17.523,6	-3.770,1	39.478,2
2010	6.909,6	10.869,5	10.691,7	14.855,3	948,7	177,9	1.384,6	1.144,8	1.050,7	116,5	20.985,3	27.164,0	-6.178,7	33.299,5
2011	7.656,8	14.709,4	12.537,5	17.999,3	1.048,5	280,8	2.215,1	1.507,4	1.323,6	166,9	24.781,4	34.663,8	-9.882,4	23.417,1
2012	6.784,6	12.701,3	11.625,5	18.129,0	906,0	483,8	2.258,2	1.658,5	1.155,4	196,2	22.729,7	33.168,9	-10.439,2	12.977,9
2013	8.739,5	12.622,1	10.748,4	21.347,0	912,3	228,4	1.864,8	1.258,9	1.162,9	128,9	23.427,9	35.585,4	-12.157,5	820,4
2014	5.531,7	10.931,3	9.185,0	19.386,8	764,3	219,2	1.956,9	907,5	1.036,5	134,9	18.474,4	31.579,7	-13.105,3	-12.284,9
2015	5.822,2	7.059,2	8.222,6	14.601,1	500,4	108,2	1.401,6	548,7	924,4	92,2	16.871,1	22.409,3	-5.538,2	-17.823,1
2016	7.639,1	4.408,2	6.321,7	13.745,9	483,8	77,6	1.432,8	244,9	985,1	107,1	16.862,4	18.583,7	-1.721,3	-19.544,4
2017	9.801,7	4.472,4	6.504,9	14.139,4	296,6	41,9	2.105,7	154,9	1.021,2	90,3	19.730,0	18.898,9	831,1	-18.713,3
2018	8.819,2	6.966,5	7.604,5	16.290,2	320,0	154,2	2.702,4	296,8	963,9	118,3	20.410,1	23.826,0	-3.415,9	-22.129,2

Fonte: ANFAVEA (2019)

ANEXO G - Balança comercial brasileira por setor, em milhões de US\$

Ano	Autoveículos		Máquinas agrícolas e rodoviárias		Total		Saldo	
	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Anual	Acumulado
1971	83	13	68	1	151	14	-138	-138
1972	98	54	80	2	178	56	-122	-260
1973	208	63	82	7	290	70	-220	-480
1974	348	204	135	17	483	221	-262	-742
1975	302	334	99	17	401	351	-51	-793
1976	235	386	91	7	326	393	67	-726
1977	226	490	76	40	302	530	228	-498
1978	293	610	73	58	366	668	302	-196
1979	276	760	63	85	339	845	505	309
1980	524	1101	72	120	596	1221	625	934
1981	469	1566	71	428	540	1994	1455	2389
1982	318	1155	82	291	400	1446	1046	3435
1983	368	1187	75	303	443	1490	1048	4483
1984	395	1433	93	318	488	1751	1263	5746
1985	436	1604	97	269	533	1873	1341	7087
1986	656	1488	159	195	815	1683	868	7955
1987	826	2453	173	303	999	2756	1757	9712
1988	696	2618	194	574	890	3192	2302	12014
1989	678	2570	154	605	832	3175	2343	14357
1990	733	1897	200	512	933	2409	1477	15834
1991	849	1915	88	258	937	2173	1237	17071
1992	1079	3012	107	364	1186	3376	2190	19261
1993	1809	2660	170	305	1979	2965	986	20247

1994	2550	2685	316	454	2866	3139	272	20519
1995	4795	2415	279	449	5074	2864	-2210	18309
1996	4882	3013	259	595	5141	3608	-1533	16776
1997	5105	3929	613	759	5718	4688	-1030	15746
1998	4692	4264	705	740	5397	5004	-393	15353
1999	3873	3078	486	450	4359	3528	-831	14522
2000	3764	3488	451	465	4215	3953	-262	14260
2001	3717	3614	482	518	4199	4132	-67	14193
2002	2910	3379	573	580	3483	3959	476	14669
2003	3246	4679	774	962	4020	5641	1621	16290
2004	3653	6655	1097	1728	4750	8383	3633	19923
2005	5257	9391	934	2051	6191	11442	5251	25174
2006	6126	10268	1024	2040	7150	12308	5158	30332
2007	8690	10884	1637	2577	10327	13461	3134	33466
2008	13754	10964	2618	3048	16372	14012	-2360	31106
2009	11270	7050	1189	1268	12459	8318	-4141	26965
2010	16268	10530	1979	2313	18247	12843	-5404	21561
2011	20656	12971	3645	3259	24301	16230	-8071	13490
2012	20647	11717	3295	2883	23942	14600	-9342	4148
2013	22556	13008	3520	3553	26076	16561	-9515	-5367
2014	19414	8703	2923	2794	22337	11497	-10840	-16207

Fonte: ANFAVEA (2019), elaborado a partir de ANFAVEA, Decex/BB, Secex/MDIC.

Nota: Esta tabela diz respeito a autoveículos, máquinas agrícolas e rodoviárias, motores e componentes exportados e importados pelas empresas associadas à ANFAVEA, exceto Renault e Peugeot Citroën até 1998, inclusive.

ANEXO H - Produção de autoveículos montados no Brasil - 1957/2018

Ano	Automóveis	Comerciais leves	Caminhões	Ônibus	Total
1957	10449	1588	16259	2246	30542
1958	20808	9503	26998	3674	60983
1959	40171	16283	36657	3003	96114
1960	70479	20875	37810	3877	133041
1961	86437	28654	26891	3602	145584
1962	118026	33498	36174	3496	191194
1963	121666	28495	21556	2474	174191
1964	132157	27056	21790	2704	183707
1965	135041	25187	21828	3131	185187
1966	157352	32204	31098	3955	224609
1967	158362	35319	27141	4665	225487
1968	185922	46107	40642	7044	279715
1969	258675	48777	40569	5679	353700
1970	319574	54069	38388	4058	416089
1971	416563	56264	38868	4393	516088
1972	482037	72194	50150	5230	609611
1973	565221	93371	64828	6362	729782
1974	670888	104938	75149	8262	859237
1975	690943	106987	74891	10126	882947

1976	721917	109811	80885	12059	924672
1977	700649	69202	99527	13588	882966
1978	828025	86050	83649	13992	1011716
1979	866399	101933	89959	12809	1071100
1980	873721	105572	97463	14449	1091205
1981	516329	94470	69312	13305	693416
1982	619984	122712	44000	9763	796459
1983	689897	100900	33235	6037	830069
1984	601929	123683	43117	5979	774708
1985	687360	124251	60266	7559	879436
1986	736617	139898	78634	10134	965283
1987	600373	143412	67935	11814	823534
1988	690855	191115	68880	16032	966882
1989	685262	199850	57013	13408	955533
1990	604499	177749	48219	12962	843429
1991	616970	176376	46715	21108	861169
1992	667716	183741	30960	22621	905038
1993	910464	199754	45382	17700	1173300
1994	1027152	218793	60019	15727	1321691
1995	1149940	220003	70073	19660	1459676
1996	1320105	239290	48022	15718	1623135
1997	1519529	258170	63414	20088	1861201
1998	1137219	209087	63264	20290	1429860
1999	1059533	160935	55194	14315	1289977
2000	1298437	214994	71114	21303	1605848
2001	1384368	190957	77251	21946	1674522
2002	1376219	167767	68354	21450	1633790
2003	1428270	154181	77785	24479	1684715
2004	1777642	216735	104792	25008	2124177
2005	1979545	235340	112921	29366	2357172
2006	2027305	243666	103297	29412	2403680
2007	2360739	295738	133739	35008	2825224
2008	2498482	350188	163757	38202	3050629
2009	2568167	356817	120994	30022	3076000
2010	2682924	468747	189933	40531	3382135
2011	2630893	513918	223602	49369	3417782
2012	2763445	469480	133403	36635	3402963
2013	2954279	530901	187002	40554	3712736
2014	2502122	471170	139965	32937	3146194
2015	2007240	316221	74062	21498	2419021
2016	1798894	298703	60482	18705	2176784
2017	2307443	325672	83044	20643	2736802
2018	2386758	358981	105534	28536	2879809

Fonte: ANFAVEA (2019).

Nota: Somente veículos montados.

ANEXO I - Licenciamento de autoveículos novos por Unidade da Federação, 2017/2018

Regiões (UF)	Automóveis		Comerciais Leves		Caminhões		Ônibus		Total	
	2.017	2.018	2.017	2.018	2.017	2.018	2.017	2.018	2.017	2.018
Norte	76.673	92.457	26.734	31.548	2.933	4.009	611	748	106.951	128.762
Amazonas	19.292	23.805	5.992	7.007	421	549	145	222	25.850	31.583
Pará	28.097	32.845	8.391	9.750	1.313	1.484	177	350	37.978	44.429
Rondônia	11.334	14.994	4.633	5.418	427	660	103	38	16.497	21.110
Acre	3.744	4.541	1.417	1.351	95	157	18	10	5.274	6.059
Amapá	3.967	4.849	1.351	1.604	50	163	32	23	5.400	6.639
Roraima	2.649	3.097	1.853	1.998	84	139	28	30	4.614	5.264
Tocantins	7.590	8.326	3.097	4.420	543	857	108	75	11.338	13.678
Nordeste	277.620	300.706	52.230	60.391	7.633	11.112	2.392	2.219	339.875	374.428
Maranhão	21.401	24.370	5.295	5.815	892	1.261	286	212	27.874	31.658
Piauí	18.307	19.465	4.001	4.445	439	687	46	71	22.793	24.668
Ceará	41.570	44.681	6.522	7.370	1.232	1.397	414	334	49.738	53.782
Rio Grande do Norte	19.905	21.082	3.030	3.880	404	618	112	59	23.451	25.639
Paraíba	22.309	24.899	3.558	4.180	418	519	304	124	26.589	29.722
Pernambuco	56.647	60.271	8.658	9.686	1.349	2.634	581	636	67.235	73.227
Alagoas	17.155	18.244	3.192	3.656	320	441	49	43	20.716	22.384
Sergipe	13.630	13.342	2.684	2.524	464	636	92	106	16.870	16.608
Bahia	66.696	74.352	15.290	18.835	2.115	2.919	508	634	84.609	96.740
Sudeste	1.024.825	1.156.413	139.019	162.736	22.165	31.608	6.658	8.861	1.192.667	1.359.618
Minas Gerais	365.282	411.863	56.962	69.017	5.421	8.275	1.636	2.001	429.301	491.156
Espírito Santo	29.470	34.698	6.471	8.994	1.599	2.515	93	255	37.633	46.462
Rio de Janeiro	117.989	123.550	10.042	11.698	2.164	2.563	1.568	1.940	131.763	139.751
São Paulo	512.084	586.302	65.544	73.027	12.981	18.255	3.361	4.665	593.970	682.249
Sul	318.952	364.519	62.943	72.774	13.615	20.777	1.457	2.235	396.967	460.305
Paraná	114.469	130.300	25.099	30.568	5.063	8.119	700	1.206	145.331	170.193
Santa Catarina	97.222	113.188	16.346	18.148	4.897	7.253	363	436	118.828	139.025
Rio Grande Do Sul	107.261	121.031	21.498	24.058	3.655	5.405	394	593	132.808	151.087
Centro- Oeste	158.026	185.510	38.968	48.302	5.591	8.481	637	1.018	203.222	243.311
Mato Grosso	26.939	34.272	10.281	13.844	1.801	2.954	62	120	39.083	51.190
Mato Grosso do Sul	22.937	26.658	7.115	8.535	1.060	1.600	199	178	31.311	36.971
Goiás	48.094	57.449	14.527	18.228	2.334	3.275	246	305	65.201	79.257
Distrito Federal	60.056	67.131	7.045	7.695	396	652	130	415	67.627	75.893
Total	1.856.096	2.099.605	319.894	375.751	51.937	75.987	11.755	15.081	2.239.682	2.566.424

Fonte: ANFAVEA (2019).