

TEXTO PARA DISCUSSÃO Nº 667

**CÂMARAS SETORIAIS: HISTÓRICO E
ACORDOS FIRMADOS – 1991/95***

Patrícia Anderson^{**}

Rio de Janeiro, setembro de 1999

*A autora agradece os comentários de Honório Kume e dos Professores Achyles Barcelos da Costa e Wilson Suzigan, estes últimos quando da elaboração da dissertação de mestrado da qual esse texto se origina, eximindo-os de qualquer responsabilidade pelos erros e omissões porventura remanescentes.

**Da Diretoria de Pesquisa do IPEA.

**Presidente**

Roberto Borges Martins

Diretoria

Eustáquio J. Reis

Gustavo Maia Gomes

Hubimaier Cantuária Santiago

Luís Fernando Tironi

Murilo Lôbo

Ricardo Paes de Barros

O IPEA é uma fundação pública vinculada à Secretaria de Estado de Planejamento e Avaliação do Ministério da Fazenda cujas finalidades são: auxiliar o ministro na elaboração e no acompanhamento da política econômica e prover atividades de pesquisa econômica aplicada nas áreas fiscal, financeira, externa e de desenvolvimento setorial.

TEXTO PARA DISCUSSÃO tem o objetivo de divulgar resultados de estudos desenvolvidos direta ou indiretamente pelo IPEA, bem como trabalhos considerados de relevância para disseminação pelo Instituto, para informar profissionais especializados e colher sugestões.

ISSN 1415-4765

SERVIÇO EDITORIAL**Rio de Janeiro – RJ**

Av. Presidente Antônio Carlos, 51 – 14º andar – CEP 20020-010

Telefax: (021) 220-5533

E-mail: editrj@ipea.gov.br

Brasília – DF

SBS Q. 1 Bl. J, Ed. BNDES – 10º andar – CEP 70076-900

Telefax: (061) 315-5314

E-mail: editbsb@ipea.gov.br

© IPEA, 1998

É permitida a reprodução deste texto, desde que obrigatoriamente citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são rigorosamente proibidas.

SUMÁRIO

RESUMO

ABSTRACT

1 - INTRODUÇÃO	1
2 - A INSTITUCIONALIZAÇÃO DAS CÂMARAS SETORIAIS	2
3 - O CONTEXTO, AS VERSÕES E A CONTROVÉRSIA ACERCA DAS CÂMARAS SETORIAIS	6
3.1 - O Contexto e as Versões	6
3.2 - A Controvérsia acerca das Câmaras Setoriais	8
4 - OS ACORDOS SETORIAIS	9
5 - CÂMARA SETORIAL DO COMPLEXO AUTOMOTIVO	15
5.1 - O Primeiro Acordo	17
5.2 - O Segundo Acordo	19
5.3 - O Terceiro Acordo	22
5.4 - Desempenho de Algumas Variáveis Envolvidas nos Acordos	25
6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS	37
BIBLIOGRAFIA	39

RESUMO

Este trabalho examina a utilização das câmaras setoriais como *locus* de discussão de política industrial setorial no Brasil no início da década de 90. Investiga sua pertinência enquanto arranjo institucional, que teve como objetivo promover a discussão de medidas de política industrial setorial, a serem promovidas pelo governo. Mostra o contexto do surgimento e funcionamento dessas câmaras setoriais e, em seguida, os acordos firmados no âmbito das mesmas, para cinco setores, e, para o complexo automotivo, avalia cada ponto dos acordos a partir de dados sobre o desempenho das variáveis objeto das negociações.

ABSTRACT

This text examines the sectorial chambers activities as sites of discussion of the industrial policy in Brazil, in the early 90s. This study seeks to analyse the importance of the sectorial chambers as an institutional arrangement, which had the aim to promote the discussion of the governmental measures on the sectorial industrial policy. It is analysed the sectorial chambers' emergence context and the study proceeds to look into the agreements made in the scope of the chambers for five sectors. For the automobile industrial complex, it is evaluated each item of the agreements, taking into account the data on the performance of the variables object of the negotiations.

1 - INTRODUÇÃO

As câmaras setoriais surgiram no final dos anos 80, como uma tentativa de estabelecer diagnósticos de competitividade setorial, identificar as causas das distorções existentes e indicar as estratégias para seu equacionamento. Ou seja, tiveram, desde o início, suas funções institucionalmente voltadas para objetivos de política industrial. No entanto, como a questão da estabilidade monetária ofuscava as demais, as câmaras setoriais passaram, rapidamente, a ter como ponto central das suas discussões o problema do combate à inflação.

No governo Collor elas foram utilizadas como instância de resolução de conflitos quanto à política de preços durante a saída do congelamento imposto pelo Plano Collor 2. No entanto, no segundo semestre de 1991, medidas do governo redefiniram a competência e abrangência das câmaras. Nesse período passaram a ser elaboradas cartas-compromisso para cada setor, que incluíam o desenvolvimento de programas do governo, o Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade (PBQP), o Programa de Apoio à Capacitação Tecnológica da Indústria (PACTI) e o Programa de Competitividade Industrial (PCI) no âmbito dos setores. Passaram a ser elaborados também termos de referência com previsões de implantação de projetos que se enquadravam naqueles programas, assim como começaram a ser definidos prazos e critérios de avaliação do desempenho na execução das etapas estabelecidas. Com isso o escopo das câmaras foi ampliado e, aos poucos, as cartas-compromisso foram substituídas por acordos setoriais, que visavam tratar de assuntos que não se limitavam apenas a negociações de preços, mas abordavam questões estruturais de médio e longo prazos.

Assim, ao contrário do que vinha ocorrendo, entre 1992 e 1994 as câmaras setoriais constituíram-se em um *locus* de discussão de questões abrangentes relacionadas ao desempenho da indústria, tratadas setorialmente. Os temas debatidos no âmbito das câmaras passaram a ser desde a redução de alíquotas de impostos, geração de empregos, até questões de inserção do Brasil no comércio exterior. Em março de 1992, após três meses de negociações, a câmara setorial do complexo automotivo estabeleceu um acordo que incluiu questões ligadas à redução de preços, ao sistema de tributação, às relações capital-trabalho e aos mecanismos de financiamento, entre outras. Esse acordo chamou a atenção da sociedade para as câmaras setoriais, uma vez que elas passaram a representar um fórum de debate de questões relacionadas à política industrial.

No final de 1995 as câmaras setoriais foram desativadas mas a controvérsia acerca das mesmas continuou. Sempre que um período de crise econômica mais forte se instala, alguns agentes econômicos, principalmente os sindicatos e algumas representações empresariais, pedem a sua reativação como um fórum de discussão e negociações que permitam alavancar a produção, a exemplo do que ocorreu no início deste ano. Isso causa reações contrárias enfáticas tendo como principal argumento o fato de as câmaras não terem sido eficientes no controle dos preços no começo da década. O que se conclui dos argumentos contra e a favor das

câmaras é que não há uma precisão sobre as funções que as mesmas deveriam desempenhar. Ao contrário, há uma clara dicotomia entre os papéis atribuídos a elas, o que reflete a incerteza quanto às suas funções desde a sua criação. Esse ponto será discutido detalhadamente mais adiante.

Este trabalho tem como objetivo apresentar a experiência das câmaras setoriais a partir da sua institucionalização como um *locus* de organização e negociação entre o governo, os empresários e os trabalhadores, que foi estabelecido como sua função a partir de meados de 1991. A negociação entre os agentes, incluindo os trabalhadores, como forma de elaboração de políticas para os setores, atribuiu às câmaras caráter inédito de fórum tripartite de discussão. Isso representou um avanço nas relações capital-trabalho, independentemente dos resultados alcançados nas negociações.

As câmaras setoriais foram objeto de vários trabalhos em que se destacou a importância da participação dos trabalhadores na atuação desse arranjo institucional. Contudo, a controvérsia gerada pela existência e utilização das câmaras como *locus* de discussão de política industrial envolve questões teóricas e ideológicas acerca da necessidade de intervenção do Estado no mercado e das relações capital-trabalho. A polêmica envolve também questões econômicas, pois, a partir dos acordos firmados nas câmaras, foram tomadas medidas de política industrial por parte do governo que afetaram os diferentes setores envolvidos.

O trabalho está organizado em cinco seções, além desta introdução. A Seção 2 apresenta o processo de institucionalização das câmaras setoriais. A Seção 3 define o contexto de criação, as versões e a controvérsia acerca das mesmas. Na Seção 4 são apresentados alguns acordos firmados no âmbito das câmaras, como brinquedos, produtos têxteis e de confecções, indústria naval, tratores e máquinas agrícolas. A Seção 5 analisa a câmara setorial do complexo automotivo. Na Seção 6 são apresentadas as considerações finais.

2 - A INSTITUCIONALIZAÇÃO DAS CÂMARAS SETORIAIS

O Decreto nº 96.056, de 19 de maio de 1988, que reorganizou o Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI), estabeleceu, no seu artigo 7º, que o presidente do CDI instituiria na Secretaria Especial de Desenvolvimento Industrial (SDI) câmaras setoriais constituídas por representantes de órgãos governamentais e da iniciativa privada, para elaborar propostas de políticas e de programas setoriais integrados.

A Resolução SDI nº 13, de 12 de julho de 1989, criou as câmaras setoriais com o objetivo de elaborar diagnósticos de competitividade setorial, identificar as causas das distorções existentes e indicar as estratégias para seu equacionamento.

No entanto, apesar de as atribuições das câmaras serem de vinculação desse instrumento à política industrial, o problema do combate à inflação durante o

governo Sarney sempre norteou as propostas para negociações de preços. No último ano desse governo as câmaras setoriais se reuniam semanalmente para autorizar reajustes de preços, o que permitiu um processo de indexação que era uma contraposição à diretriz de desaceleração do processo inflacionário que se buscava [ver Salgado (1993)].

Nessa primeira fase das câmaras setoriais os sindicatos não participaram das reuniões, porque entendiam que a intenção do governo era apenas a de efetuar o controle de preços e salários e de reforçar a política econômica da época. Além disso, os sindicatos argumentavam que o governo tinha estabelecido no início das negociações que as câmaras não teriam caráter político decisório, que seriam apenas um “balcão” de sugestões para o Executivo [Desepe (1992)].

No início do governo Collor, as câmaras setoriais foram substituídas pelos Grupos Executivos de Política Setorial (GEPS) que apresentavam diferenças em relação às primeiras. De acordo com Rua (1992, p. 36), esses grupos: “a) não obedeciam à concepção de representatividade dos participantes, não havendo participação caracterizada dos mesmos; b) não representavam um fórum formal de negociação, ou seja, as suas propostas não assumiam o caráter de ‘acordos fechados’, a serem consubstanciados em decisões do governo; c) dado (b), não havia qualquer compromisso de que o governo ou as partes se obrigassem com as soluções aventadas; d) não havia agenda, nem seqüência de debates e negociações”.

Segundo ele, essas características dos GEPS faziam com que nem se constituíssem num fórum de representação de interesses, nem num centro decisório da política industrial, o que levou a equipe econômica, com vistas à aprovação do Plano Collor 2 no Congresso Nacional, a negociar a adoção das câmaras setoriais como instância de resolução de conflitos quanto à política de preços.¹

Assim, a Lei nº 8.178, de 1º de março de 1991, que estabeleceu regras sobre preços e salários, em seu artigo 23 estabelece que deveriam ser constituídas, no prazo de 30 dias, câmaras setoriais destinadas a analisar a estrutura de custos e preços em setores e cadeias produtivas específicas, com o objetivo de assessorar o ministro da Economia, Fazenda e Planejamento no monitoramento da flexibilização dos preços, congelados a partir daquela data. O ministro definiria as competências e abrangência das câmaras e designaria, por portaria, os membros das mesmas, que seriam representantes do Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento (MEFP), dos empregadores dos respectivos setores produtivos, e dos trabalhadores dos respectivos setores produtivos ou das entidades sindicais nacionais.

¹ A adoção das câmaras setoriais como órgãos permanentes de alinhamento de preços e salários foi proposta pelo deputado Aloízio Mercadante (PT-SP), que supunha o comprometimento de todos os atores envolvidos com as decisões tomadas. No entanto, a equipe econômica mudou a redação inicial e as atribuições das câmaras foram definidas conforme a Lei nº 8.178, de 1º de março de 1991 [Rua (1992)].

Em junho de 1991 foi definida, através da Portaria MEFP nº 463, uma política de preços para produtos e serviços — controlados, monitorados e liberados — cuja classificação seria discutida nas câmaras setoriais e condicionada à elaboração de cartas-compromisso, firmadas pelos respectivos setores e/ou empresas. Essas cartas-compromisso incluíam o desenvolvimento dos programas do governo, o PBQP, o PACTI e o PCI no âmbito dos setores, assim como termos de referência com previsões de implantação de projetos que se enquadravam naqueles programas, e definição de prazos e critérios de avaliação do desempenho na execução das etapas estabelecidas.

Em seguida, a Portaria MEFP nº 762, de 9 de agosto de 1991, delegou à Secretaria Nacional de Economia (SNE) a definição da competência e abrangência das câmaras setoriais e a designação dos membros componentes das mesmas.

Com essas duas medidas o escopo das câmaras setoriais foi ampliado e, aos poucos, as cartas-compromisso começaram a ser substituídas por acordos setoriais que visavam tratar de assuntos que não se limitavam a negociações de preços, mas que abordassem questões estruturais de médio e longo prazos. Em março de 1992, após três meses de negociações, a câmara setorial do complexo automotivo estabelece um acordo que teve repercussão por se tratar do primeiro resultado das negociações tripartites desenvolvidas nesses fóruns. Até o final de 1992 haviam sido montadas 29 câmaras setoriais com 135 grupos de trabalho específicos.²

Conforme descrito por Diniz (1993), nessa segunda etapa das câmaras setoriais, além de metas de qualidade e produtividade, questões ligadas ao comércio exterior, ao sistema tributário, à desregulamentação e às relações capital-trabalho seriam temas crescentemente discutidos no âmbito das mesmas. As câmaras atuavam em conexão com a Comissão Empresarial de Competitividade (CEC), posteriormente substituída pelo Conselho Consultivo Empresarial de Competitividade (Concec), que daria as diretrizes para os parâmetros das negociações nas câmaras, assim como cabia ao PBQP fornecer subsídios para as questões ligadas a qualidade e competitividade. Desse modo, as câmaras setoriais foram definidas como parte de um conjunto de fóruns de negociação que visavam formular e implementar a política de competitividade industrial.

No entanto, de acordo com Diniz (1993, p.12-13), esse conjunto de fóruns de negociação “formado pela CEC, para a discussão dos aspectos estruturais da política industrial e de comércio exterior, pelas câmaras, para a definição do que fazer em cada setor, pelo Comitê Nacional do PBQP, para a melhoria da eficiência no plano da empresa, acrescido do Grupo de Investidores Estrangeiros (GIE), para o encaminhamento de questões ligadas à participação do capital estrangeiro no desenvolvimento econômico, idealizado para uma atuação conjunta e coordenada,

² No entanto, a partir de meados de 1992, com as denúncias contra o então presidente Collor e com a instalação da CPI, os sindicatos reduziram sua participação nos fóruns institucionais, inclusive nas câmaras setoriais. A perda de credibilidade do governo levou também ao esvaziamento de suas ações [ver Ribeiro Guimarães (1994)].

não conseguiu articular-se como um sistema, embora o processo de constituição dessas arenas tenha sido deslanchado com essa finalidade”.

Com exceção das câmaras setoriais, esses fóruns foram concebidos como espaço de negociações de lideranças empresariais e de técnicos governamentais, ao passo que as câmaras previam, desde o início, a participação dos representantes das organizações sindicais.

Quando Itamar Franco assumiu a presidência, a coordenação das câmaras setoriais, assim como dos outros fóruns citados acima, passou a ser atribuição do Ministério da Indústria, Comércio e Turismo (MICT), contando com a participação permanente dos Ministérios da Fazenda e do Trabalho nas primeiras. No início de 1993, as atribuições das câmaras setoriais foram redefinidas, o que refletiu um esforço para colocar em prática uma visão de política industrial que deveria ser elaborada a partir do enfoque “complexos industriais”, o que já vinha se desenhando desde o governo Sarney.

As câmaras setoriais deveriam, então, “promover acordos setoriais buscando alternativas negociadas entre empresários, trabalhadores e governo para a reestruturação dos complexos industriais e a modernização das relações de trabalho” [MICT (1993)]. Durante o ano de 1993 várias câmaras funcionaram e alguns acordos foram fechados — como o segundo acordo do complexo automotivo, o acordo da construção naval e o acordo de máquinas agrícolas, que foi um aditamento ao acordo setorial automotivo.

Em novembro de 1994, mais uma medida em relação às atribuições das câmaras setoriais é instituída. Através da Portaria Interministerial nº 6 é criado o Grupo Interministerial Coordenador das Câmaras Setoriais (GICS), com o objetivo de definir critérios para a instalação de câmaras e de acompanhar o funcionamento e o desempenho dos programas de reestruturação por elas desenvolvidos.

Nessa portaria as câmaras setoriais são definidas como parte das políticas de reestruturação industrial e de estabilização, sendo que as mesmas deveriam se constituir como fóruns de debates e de formulação de políticas relativas à produção de bens e serviços, harmonizando as partes atuantes e representando um instrumento importante de reestruturação produtiva do país, conduzindo à sua maior competitividade. Além disso, as câmaras setoriais deveriam ser representativas dos principais agentes atuantes nas cadeias produtivas e dos consumidores.

De março de 1992, quando o primeiro acordo setorial foi firmado, até 1995, vários setores se organizaram em câmaras setoriais, alguns apresentando resultados, outros não. Esses acordos serão apresentados no decorrer do trabalho, sendo o acordo setorial do complexo automotivo tratado mais detalhadamente.

3 - O CONTEXTO, AS VERSÕES E A CONTROVÉRSIA ACERCA DAS CÂMARAS SETORIAIS

Esta seção tem como referências principais os textos de Arbix (1995) e Diniz (1993) e busca esclarecer o debate acerca da caracterização do mecanismo das câmaras setoriais enquanto *locus* de discussão de política industrial. O objetivo precípua da política industrial é a coordenação dos atores econômicos para alcançar objetivos estabelecidos, o que foi inicialmente buscado no âmbito das câmaras setoriais. Ou seja, as câmaras apresentaram-se durante um período como opção de coordenação dos agentes econômicos organizados setorialmente.

Existem diferentes conceitos e abordagens sobre política industrial, assim como diferentes instrumentos de implementação desse tipo de política.³ Nesse contexto, as câmaras setoriais aparecem como um arranjo institucional para a definição, elaboração e implementação de política industrial setorial.

A seguir serão apresentadas as diferentes funções que assumiram as câmaras setoriais desde o governo Sarney, até chegarem ao seu formato final, que teve maior expressão nos acordos do setor automotivo, situando cada um desses formatos no contexto da economia brasileira.

3.1 - O Contexto e as Versões

O papel desempenhado pelas câmaras setoriais que nos interessa especificamente neste trabalho, é o que foi estabelecido pela mudança de sua atividade básica como fórum de negociação para a saída do congelamento de preços que ocorrera com o Plano Collor 2, para um espaço de negociações com o objetivo de viabilizar estratégias de reestruturação de setores industriais.

Durante o governo Sarney, as câmaras foram instituídas com o objetivo de discutir a política industrial com os empresários das diversas cadeias produtivas. No entanto, o papel efetivamente dado às câmaras setoriais durante esse período foi bem distinto.

A proposta original era a de que o CDI — um colegiado interministerial responsável pela elaboração da política industrial do país —, após classificar o parque industrial brasileiro em 18 complexos industriais, estabeleceria câmaras setoriais para cada um desses complexos. As câmaras teriam o objetivo de elaborar diagnósticos da competitividade dos complexos, detectar distorções e identificar propostas de políticas. No entanto, essa proposta não foi cumprida.

No final de 1989, as câmaras setoriais passaram a ser utilizadas como mecanismo de controle de preços, em que participavam o governo e os empresários. Essa

³ Para discussão detalhada sobre o tema ver Anderson (1997, cap. 1), Datta-Chaudhuri (1990), Kagami (1995), Krueger (1990), Streeten (1993), Suzigan (1996) e Suzigan e Villela (1997, cap. 1).

concepção das câmaras não durou muito, e nesse período elas “funcionaram mais como canais de pressão dos empresários sobre o Estado, compactuaram com a indexação dos preços e, por essa via, acabaram fracassando também como mecanismos de controle inflacionário” [ver Arbix (1995, p. 76)].

Nesse período, as câmaras, identificadas com as diferentes visões sobre sua concepção e função dentro da burocracia estatal, passaram de um arranjo institucional em que seria discutida a estratégia da política industrial (função que não se concretizou) para mecanismos de negociação entre empresários e Estado acerca de reajustes de preços. Ou seja, as câmaras se concretizaram, nesse período, como mecanismos bipartites para o gerenciamento dos preços, mas tiveram fôlego curto.

O contexto de desequilíbrio macroeconômico, entretanto, foi o centro da política econômica do país, não apenas durante a Nova República, como também na década de 90. Mais uma vez, as câmaras setoriais são propostas como um mecanismo de gerenciamento de preços, que fariam a administração da saída do congelamento imposto pelo Plano Collor 2, em fevereiro de 1991. No entanto, dessa vez as câmaras apresentavam uma novidade, que era a participação dos trabalhadores.

De acordo com a argumentação elaborada por Arbix (1995, p. 71), o processo de inflexão que viviam a economia e a sociedade brasileiras durante o governo Collor, caracterizado por forte instabilidade macroeconômica, abertura ao comércio exterior e transição política, determinou que

“as câmaras setoriais só pudessem surgir durante a segunda fase do governo Collor, quando: *a)* o governo não contava com capacidade para assumir plenamente seu papel dirigente na sociedade, em uma situação em que o livre jogo do mercado acentuava ainda mais a crise da indústria; e *b)* os diversos segmentos do setor industrial demonstravam capacidade de organização, de articulação e de representação dos seus interesses”.

Sendo assim, a Lei nº 8.178, de 1º de março de 1991, estabeleceu as câmaras setoriais como organismos de análise de custos e preços de cadeias produtivas, que seriam compostas por representantes do governo, dos empresários e dos trabalhadores. Ou seja, as câmaras tomaram um caráter tripartite, que daria uma diferença qualitativa substancial para esse arranjo institucional em relação à sua versão anterior.⁴

A institucionalização das câmaras setoriais nesse período não foi o resultado de uma ação isolada do Executivo. Pelo contrário,

“expressou a coordenação de esforços de diversos técnicos e dirigentes de agências governamentais, além de refletir a combinação de iniciativas do

⁴ Para uma discussão mais detalhada sobre esse ponto, ver Arbix (1995, caps. 4 e 6).

Executivo e do Congresso, na preocupação de encontrar um mecanismo mais eficiente para administrar a saída do congelamento e permitir negociações simultâneas sobre preços e salários por cadeia produtiva” [Diniz (1993, p. 13)].

Entretanto, em maio de 1991, quando Dorothéa Werneck passa a coordenar a Secretaria de Economia, é reconhecida a impotência das câmaras diante da inflação e a falta de credibilidade destas perante os empresários e trabalhadores. A partir daí, é retirada das câmaras a função de gerenciamento de preços e inicia-se o desenho do novo papel que elas iriam assumir, de integração a uma estratégia mais ampla de elaboração de políticas industriais.

Em junho de 1991, vários setores se reuniram nas câmaras setoriais para discutir temas mais abrangentes que o gerenciamento de preços, e em outubro de 1992 o Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento publicou relatório informando que até aquela data cinco acordos haviam sido firmados, e dando conta sobre o andamento dos trabalhos das demais câmaras setoriais, que no total eram 29.

O contexto de montagem desse arranjo institucional de negociação entre Estado, trabalhadores e empresários, num país como o Brasil, que não tem tradição de resolução de impasses mediante organização de atores sociais, com o objetivo de apresentar propostas, explica, em boa medida, a atenção que as câmaras setoriais mereceram por parte das sociedades civil e acadêmica e da imprensa. Por outro lado, o acordo da indústria automobilística, como o primeiro que se realizou, chamou a atenção para esse fórum de negociações, por ser um importante segmento do parque industrial brasileiro.

3.2 - A Controvérsia acerca das Câmaras Setoriais

As críticas às câmaras setoriais são endereçadas quase que exclusivamente à câmara do setor automotivo, que teve maior repercussão. As críticas em geral passavam pela renúncia fiscal que o Estado havia concedido, sob o argumento de que o aumento das vendas não seria suficiente para compensar a perda de receita que os estados e o governo federal sofreriam.⁵

A outra crítica às câmaras setoriais, que diz respeito à sua função como fórum de articulação de interesses e formulação de políticas públicas, é ainda mais polêmica porque envolve conceitos políticos e ideológicos, além de visões distintas da economia.⁶ De acordo com Diniz (1993), esse debate obedeceu a uma lógica dicotômica e tornou-se polarizado.

⁵ Para o setor automotivo essa hipótese será testada na Subseção 5.4, em que serão apresentados dados da receita federal sobre arrecadação de IPI, Cofins e PIS/Pasep, para o setor automotivo e para as principais atividades que fazem parte da cadeia produtiva do setor. Para os demais acordos firmados, serão apresentadas informações sobre o desenvolvimento dos compromissos estabelecidos de acordo com os relatórios de andamento das câmaras setoriais, do Ministério da Indústria, Comércio e Turismo.

⁶ Esse debate é apresentado com maiores detalhes em Diniz (1993) e Arbix (1995).

Por um lado, havia o argumento de que predominavam os interesses corporativos no desenho da política industrial discutida no âmbito das câmaras setoriais. De acordo com essa argumentação o modelo das câmaras seria uma forma inadequada de articulação de interesses e de formulação de políticas públicas, porque promoveria o acesso privilegiado de grupos de interesse mais organizados ao Estado, o que beneficiaria esses grupos em detrimento de outros menos organizados.

Por outro, existe o argumento de que as câmaras representam um rompimento em relação ao corporativismo autoritário, tradicional no Brasil, fazendo emergir um novo modelo de representação de interesses centrado na busca da constituição de uma dinâmica de convergência. Essa experiência representaria uma mudança no plano de estratégia dos atores, mediante processo de busca de um espaço de convergência de interesses.

A discussão sobre o significado econômico, institucional e político das câmaras, ainda segundo a autora, “transcende a análise de sua eficácia enquanto arena de negociação entre Estado, capital e trabalho em torno de políticas específicas, suscitando de fato uma reflexão mais ampla sobre a matriz político-institucional que durante cinco décadas definiu os parâmetros do desenvolvimento industrial do país” [ver Diniz, 1993, p. 4)].

No entanto, segundo Arbix (1995), essa crítica ao caráter dicotômico do debate não desvalorizou as análises que mostravam, desde o início da experiência, as alterações de mentalidade, comportamento e relacionamento então em curso. Essas alterações apontavam para uma forma mais democrática de tomada de decisões e execução de política industrial, o que representou uma inovação em relação à forma de implementação de políticas públicas no Brasil.

O objetivo desta seção foi apresentar a polêmica em torno das câmaras setoriais. A discussão das suas características corporativas, ou melhor, neocorporatistas, pode ser vista em Diniz (1993) e Arbix (1995). A análise das câmaras que será elaborada a seguir buscará evidenciar, principalmente, as suas repercussões econômicas. A análise da importância desse arranjo institucional para além das suas características econômicas pode ser encontrada nos trabalhos indicados anteriormente.

4 - OS ACORDOS SETORIAIS

O objetivo desta seção é apresentar os compromissos firmados no âmbito das câmaras para os setores que celebraram acordos. Esses acordos serão analisados mediante organização das informações sobre o acompanhamento dos mesmos, pelo MICT. O acordo do setor automotivo será avaliado na Seção 5, por meio de informações contidas nos relatórios de acompanhamento das câmaras elaborados pelo MICT e mediante análise do desempenho das variáveis quantitativas que foram objeto do acordo.

A apresentação dos acordos setoriais terá como foco principal os temas debatidos e os compromissos firmados nas câmaras. Não é nosso objetivo discutir as especificidades de cada setor, o que não significa que as mesmas não serão consideradas no decorrer da apresentação. Pelo contrário, como será visto a seguir, as características de cada setor levam a prioridades e soluções de ordem diversa, apesar de alguns temas comuns, como tributação e emprego, estarem na agenda de todas as câmaras.

- **Câmara Setorial de Brinquedos**

Depois de realizadas quatro reuniões da câmara do setor de brinquedos foi assinado um acordo setorial, em fevereiro de 1992, que tinha como principal objetivo o ajustamento do setor ao programa de abertura pelo qual a economia brasileira vinha passando, e visava colocar a indústria brasileira em condições de concorrência com os países asiáticos. O setor de brinquedos no Brasil desenvolveu-se para o mercado interno e sempre foi protegido da competição internacional.

Os compromissos assumidos no acordo foram os que seguem.

O setor comprometeu-se a desenvolver um subprograma setorial de qualidade e produtividade e um programa de dinamização das exportações. Esses programas teriam como objetivo aumentar a produção interna (em cerca de 45%) até 1995, com redução do preço do produto final, e elevar as exportações do setor de US\$ 23 milhões em 1990 para US\$ 86 milhões em 1995. Outras metas seriam: a) aumentar o número de empregos de 29 mil em 1991 para 33 mil em 1992; e b) repassar para os consumidores os ganhos decorrentes da redução da carga tributária e do aperfeiçoamento do processo de produção.

Os compromissos assumidos pelo governo foram: a) redução da alíquota do IPI de 20% para 10%; b) revisão do cronograma de antecipação da redução das alíquotas do imposto de importação, que passaria para 40% a partir de outubro de 1992 — o cronograma acertado passou a ser 55% em outubro de 1992, 40% em julho de 1993 e 20% em março de 1994; e c) estipular as mesmas normas de segurança para os brinquedos nacionais e importados. Todas essas medidas foram cumpridas.

Em junho de 1994, foi assinado um termo de aditamento ao acordo setorial, incluindo a participação dos trabalhadores e o compromisso das empresas em voltar a recolher o PIS e a Cofins. Nesse termo aditivo, a Associação Brasileira dos Fabricantes de Brinquedos (Abrinq) propôs uma antecipação salarial de 10% aos trabalhadores, sem repasse aos preços, além de estabelecer metas de produção e exportação.

No entanto, como mostram os dados da Tabela 1, os objetivos referentes ao emprego não foram alcançados, mas os preços médios caíram, assim como as alíquotas de importação. Em 8 de junho de 1995, o setor entrou com pedido de

salvaguarda junto à Secretaria de Comércio Exterior (Secex), o que ainda chegou a ser discutido no âmbito da câmara setorial, mas cujas resoluções foram tomadas depois da paralisação da câmara.⁷ Até meados de 1996, o setor esteve sujeito a uma forte abertura do mercado e sua participação na oferta nacional foi bastante reduzida. A partir de julho de 1996 a entrada de brinquedos no mercado brasileiro foi sensivelmente revertida com a salvaguarda temporária dada ao setor, que em seguida tornou-se definitiva até 1999.

Tabela 1

Dados sobre o Setor de Brinquedos — 1990/95

Item /Ano	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Participação da Produção Nacional na Oferta (%)	88,6	90,4	81,9	79,5	65,5	39,2
Queda de Preços Médios da Indústria Nacional (%)	-	5	6	15	15	40
Número de Funcionários do Setor Nacional	32.250	27.410	22.370	22.500	24.200	15.000
Alíquota de Importação (%)	85	65	40	30	20	20

Fonte: Abrinq.

O acordo da câmara setorial de brinquedos foi o primeiro a ser assinado. No entanto não teve muita repercussão, porque a participação dos trabalhadores só se tornou efetiva a partir do seu aditamento, em junho de 1994, e, principalmente, porque em seguida foi assinado o acordo do setor automotivo. Logo após a implementação deste segundo acordo, que será analisado na Seção 5, a equipe da ministra Dorothea Werneck empenhou-se no sentido de obter novos acordos setoriais. Chegou-se a concluir um para o setor têxtil, do qual participou mais efetivamente a Força Sindical. Esse acordo será apresentado a seguir.

- **Câmara Setorial de Produtos Têxteis e de Confecções**

Em 8 de abril de 1992, o setor têxtil e de confecções estabeleceu a consecução de um acordo setorial que teria como primeiro passo a elaboração de um diagnóstico

⁷ A Portaria Interministerial MICT/MF nº 09, de 21 de junho 1996, estabeleceu salvaguarda comercial provisória para o setor de brinquedos. Essa medida elevou a alíquota do imposto de importação de 20% para 70%, pelo prazo máximo de 200 dias, conforme prevê o Capítulo II do Decreto nº 1.488/95. A medida teve validade até 31 de dezembro de 1996, data em que o governo decidiu continuar com a proteção ao setor.

Pela Portaria Interministerial MICT/MF nº 21, de 30 de dezembro de 1996, ficou estabelecida a aplicação de salvaguarda para a indústria de brinquedos, sob a forma de elevação da alíquota do imposto de importação, até 31 de dezembro de 1999. A Tarifa Externa Comum (TEC) para importação de brinquedos é de 20%. De acordo com essa portaria, no ano de 1997 o adicional à TEC é de 43%, em 1998 29%, e em 1999 15%. A salvaguarda que vigorou de 4 de julho a 31 de dezembro de 1996 tinha estabelecido um adicional de 50% sobre a TEC. A medida não se aplicara aos países em desenvolvimento membros da OMC.

da cadeia produtiva visando à elaboração de uma política industrial definitiva para o setor.

Como compromisso preliminar ao acordo foi estabelecido que o governo reduziria para 0% a alíquota de IPI incidente sobre produtos têxteis, como tecidos de lã, veludo, seda e linho, o que foi realizado através do Decreto nº 497, de 22 de abril de 1992. Também foi reduzida de 20% para 10% a alíquota do imposto de importação para teares a jato de ar que, segundo o setor, seria um equipamento de grande importância para a sua modernização. Para as demais máquinas e equipamentos têxteis, as tarifas do imposto de importação foram reduzidas a 20% em média, para os itens com produção nacional, e 0% para os não-produzidos no país.

Foi editada pelo Departamento de Comércio Exterior (Decex) e pela Receita Federal legislação normativa disciplinando a importação de roupas usadas e proibindo a sua comercialização. E foi ainda editado decreto incluindo o setor têxtil entre os permitidos a operar em jornadas de seis horas, com turnos ininterruptos.

O setor privado comprometeu-se a implementar o Subprograma Setorial de Qualidade e Produtividade e programas buscando incrementar as exportações brasileiras de produtos têxteis.

Além disso, vários temas foram discutidos no âmbito da câmara setorial, como: a) revisão da metodologia de cálculo dos índices de preços de produtos têxteis e de confecções; b) proposta de adoção de cotas de importação de produtos têxteis; c) propostas ao Ministério de Trabalho visando à adaptação da legislação trabalhista vigente à Constituição; d) proposta de alteração no artigo 59 da CLT objetivando a compensação de horas extras em atividades sazonais; e) questões trabalhistas relacionadas à data-base unificada e acordo coletivo de trabalho; e f) acompanhamento de processos *antidumping* movidos contra exportadores brasileiros de produtos têxteis.

Em 1994, o acordo foi debatido e surgiram pendências no capítulo sobre relações trabalhistas. Os temas concernentes às relações trabalhistas, contrato coletivo de trabalho e terceirização continuaram a ser debatidos e o grupo responsável por esse tema foi coordenado pelos trabalhadores e pela Abravest. Nesse período, o setor também entregou dados estatísticos à Secex pedindo aplicação de salvaguardas. Em 1995, a alíquota do imposto de importação de 13 produtos foi elevada para 70% e o prazo de validade das guias de importação foi reduzido de 90 para 60 dias, além de ter sido definido o pagamento no prazo máximo de 30

dias de 40 produtos têxteis e de confecções. Em 1996, quando as câmaras setoriais já estavam desativadas, foi estabelecida salvaguarda provisória para o setor.⁸

• Câmara Setorial da Indústria Naval

A câmara setorial da indústria naval foi instalada em 1992 e em maio de 1993 foi pactuado um acordo setorial. A câmara tinha como objetivo apresentar alternativas de curto prazo para retomar a construção de embarcações, paralisada por falta de recursos, e tentar viabilizar um projeto de reestruturação do setor. As demandas por parte dos empresários se concentravam na concessão de novos créditos e na reestruturação do Fundo de Marinha Mercante (FMM), retornando a alíquota do Adicional de Fretes da Marinha (AFRM) para 50%.⁹ Por outro lado, os sindicatos buscavam alternativas de curto prazo que ao menos garantissem a manutenção do número de empregos existente, uma vez que o desemprego no setor era elevado.

A proposta do acordo foi a utilização dos recursos do Fundo do Amparo ao Trabalhador (FAT), como forma de incentivar a exportação de navios, concluir as obras em andamento e gerar novos empregos. O Codefat destinou ajuda extraordinária para o setor mediante recursos do BNDES. Foi criado um programa de geração de emprego e renda com esses recursos para as linhas do Finame de caminhões, ônibus, tratores rodoviários e para a construção naval. No entanto, uma das condições para o financiamento era que somente empresas cumpridoras de acordos estabelecidos em câmaras setoriais poderiam pleitear recursos, o que incentivou o setor naval a assinar um acordo.

Outros pontos pactuados foram, por parte do setor privado: a criação de 7 mil novos empregos; investimentos de US\$ 50 milhões nos estaleiros; aumento real de 10% a.a. para os salários, durante três anos; implementação do contrato coletivo de trabalho; investimento em formação profissional dos trabalhadores, com a participação do sindicato; instalação de comissões de saúde e meio ambiente; e criação do centro de tecnologia naval. Por parte do governo os pontos do acordo foram: reestruturação do FMM; desburocratização das operações de crédito; aporte de recursos adicionais ao setor por meio do BNDES; resolução do problema dos elevados estoques de crédito do ICMS; e isenção do ICMS sobre peças destinadas a navios para exportação.

⁸ A Portaria Interministerial MICT/MF nº 7, de 22 de maio 1996, estabeleceu salvaguarda comercial provisória para o setor têxtil. Essa salvaguarda foi instituída para tecidos artificiais e sintéticos (cinco categorias) e camisas masculinas de malha (uma categoria). Foram aplicadas salvaguardas transitórias sobre as importações de produtos têxteis, por meio de cotas, a vigorar a partir de 1º de junho de 1996. As cotas estabelecidas na portaria crescerão à taxa de 6% a.a., tendo duração e possibilidade de ajuste conforme previsto no Decreto nº 1.488/95, capítulo XI, que se refere ao acordo sobre Têxteis e Vestuário do GATT 1994. O prazo máximo de vigência das medidas adotadas é de três anos sem extensão, ou até que o produto seja integrado ao GATT 1994, o que ocorrer primeiro. Os países cujas exportações foram objeto de cotas são Coréia, China, Hong Kong, Panamá e Taiwan.

⁹ Essa alíquota, que é uma taxa adicional incidente sobre o valor dos fretes, caiu para 25% no governo Collor, como uma política de estímulo à competitividade da economia.

O acordo foi assinado, mas encontrou dificuldades para ser implementado. Ocorreram vários problemas legais, como, por exemplo, a revisão das resoluções do Conselho Monetário Nacional (CMN) que acabou gerando entraves para a Petrobras, que exigia a votação pelo CMN de uma nova resolução autorizando a empresa a tomar novos empréstimos no país. Pela Resolução nº 1.997 o CMN liberou recursos do FAT, FMM e outros de fontes financeiras governamentais para utilização da CVRD, Petrobras, Marinha Mercante e Conerj.

Outros problemas, como a mudança da sistemática de cobrança de juros do FMM, também foram discutidos na câmara. Segundo os participantes a TJLP impedia os estaleiros de assumir novos financiamentos. O BNDES modificou a sistemática, vinculando os financiamentos ao dólar, mais *libor*. No entanto, o debate sobre mudanças na sistemática de cobrança de juros para o setor continuou na pauta de discussões das reuniões da câmara setorial até sua desativação.

- **Câmara Setorial de Tratores e Máquinas Agrícolas**

O acordo setorial de tratores, máquinas e implementos agrícolas ocorreu como um aditamento ao segundo acordo do setor automotivo, através do seu Grupo de Trabalho 7. Esse acordo foi firmado em 16 de dezembro de 1993 com o objetivo de aumentar a produção, elevar a oferta de empregos e melhorar as condições de produtividade agrícola, que seriam alcançadas pela redução de alíquotas do IPI e ICMS dos insumos, e de preços dos produtos, manutenção de alíquotas de importação em 20% e incremento dos níveis de financiamento.

O desempenho desse setor apresentou na década de 80 uma queda acentuada. Em 1980 foram comercializadas aproximadamente 66 mil unidades, ao passo que em 1992 foram vendidas 16.200 unidades. Nos anos que se seguiram ao acordo, o setor apresentou um desempenho melhor, 26.600 unidades em 1993 e 45.600 em 1994.

O acordo enfatizou medidas de curto prazo e teve como principais pontos os apresentados na Tabela 2.

Em 1995, as reuniões da câmara continuaram e foi definida a alteração da regra dos financiamentos para o setor, que passou da TR para a TJLP. Em agosto de 1995, o BNDES anunciou mudanças nas condições de financiamento do setor, entre elas: *a)* o aumento da participação do Finame no financiamento; *b)* aumento do prazo de amortização de cinco para sete anos; *c)* fixação de 24 horas como prazo máximo para liberação de recursos do BNDES; *d)* manutenção da TJLP como regra de indexação dos financiamentos; *e)* limitação do *spread* de 3,5% a 4,5%; e *f)* a limitação em 2% do *spread* cobrado pelos intermediários financeiros que repassam recursos do BNDES.

As discussões da câmara nesse período voltaram-se também para o regime automotivo, implementado inicialmente pela Medida Provisória (MP) nº 1.024 editada em junho de 1995, que será discutido na Seção 5.

Tabela 2

Acordo do Setor de Tratores e Máquinas Agrícolas

Tema	Acordo de 16/12/93
Tributos	Estudo da redução do IPI dos insumos, com o objetivo de reduzir os créditos desse tributo nas empresas Proposta ao Confaz de redução da alíquota do ICMS para 4% nos produtos e 7% nos insumos Transferência aos preços das reduções que fossem obtidas
Importações	Criação de um grupo de trabalho para acompanhar as importações e a demanda interna Manutenção da alíquota de 20% sobre os produtos importados, com vistas à sua elevação, até atingir o mesmo valor dos caminhões, 35% Proibição da importação de veículos usados
Financiamento	Complementação dos recursos ordinários do BNDES com os recursos dos adicionais FAT, totalizando US\$ 650 milhões em 1994 e US\$ 880 milhões em 1995 Envio ao Congresso de projeto de lei autorizando as prefeituras a contrair crédito junto ao sistema BNDES Estudo da redução de juros e aumento de prazos para pessoas jurídicas que se comprometam com metas de produção, para as cooperativas agrícolas e para os produtores de gêneros de primeira necessidade
Emprego	Aumento do emprego nas empresas de máquinas automotrizes, de 13 mil postos em 1993, de forma progressiva, até 14.500 em 1995. Nas empresas de máquinas não-motrizes e implementos agrícolas, de 19.600 em 1993 para 22 mil em 1995
Relações capital-trabalho	Criação de uma comissão de acompanhamento da introdução de novas tecnologias Reajuste mensal de salário e aumentos reais de 8% em 1º de janeiro de 1994 e 5,41% nas duas datas-base seguintes

Fonte: MICT. Relatório de andamento das câmaras setoriais. Novembro 1994.

5 - CÂMARA SETORIAL DO COMPLEXO AUTOMOTIVO

Nesta sessão será analisada a câmara setorial do complexo automotivo, que foi a experiência mais notória das câmaras, tanto pela importância desse segmento no parque industrial brasileiro, como por causa da participação do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC nas negociações.

Este último fato foi marcante dada a história de conflitos que se desenrolava no ABC paulista desde o final da década de 70, com greves e manifestações do sindicato por melhores salários e por emprego de um lado e, de outro, pelo poder das multinacionais, que não hesitavam em demonstrar sua pouca disposição ao diálogo [ver Arbix (1995)].

O Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo começou a participar da câmara em dezembro de 1991, alguns meses depois de ter sido determinado em congresso nacional da CUT que a participação dos sindicatos da Central nas câmaras estava vetada. No entanto, os resultados do primeiro e do segundo acordos, em termos de aumento de salário e de manutenção do nível de emprego, começaram a aparecer

juntamente com a melhora do desempenho do setor, o que fez com que esses resultados repercutissem no interior dos vários segmentos industriais, além de ensejar uma modificação das posições originais da CUT e do PT, que eram de desconfiança quanto às câmaras setoriais.

A seguir serão apresentados os três acordos que foram assinados no âmbito da câmara setorial do complexo automobilístico e, em seguida, tais acordos serão avaliados em termos de emprego, preços, vendas, arrecadação de impostos e inclusão de outras variáveis.

Antes disso, no entanto, vale esboçar a situação para a qual convergiu a indústria automobilística brasileira no início da década de 90. De 1980 até 1992, a produção dessa indústria ficou em torno de 1 milhão de unidades, mas as vendas ao mercado interno retraíram-se sensivelmente. Não houve investimento em modernização e os ajustes eram tentados através de programas de demissões e redução de níveis salariais. Esse quadro, que, de acordo com Arbix (1995), era geral para as montadoras em nível mundial, foi agravado internamente pelo fraco desempenho da economia brasileira.

No mercado interno foram comercializadas, em média, 700 mil unidades de veículos por ano entre 1983 e 1992, e apenas o setor de caminhões e ônibus produziu de acordo com os padrões mundiais de competitividade. No entanto, esse setor apresentou também baixo índice de comercialização no mercado interno e queda geral na produção. Em termos de faturamento e de participação no PIB, a indústria automotiva mostrou desempenho declinante em toda a década de 80 e entrou nos anos 90 com resultados inferiores aos da década anterior. Os dados da Tabela 3 ilustram esse desempenho. Em 1992, é firmado o primeiro acordo da câmara setorial da indústria automotiva, que modifica esse quadro. Os acordos serão apresentados a seguir.

Tabela 3

Faturamento e Participação no PIB do Setor Automotivo — 1975/96

Ano	Faturamento Líquido (US\$ milhões)	Participação (%) no PIB Industrial
1975	19.996	15,0
1976	19.631	13,1
1977	19.162	12,4
1978	19.980	12,2
1979	19.135	10,9
1980	18.420	9,6
1981	14.557	8,4
1982	16.190	9,3
1983	15.026	9,2
1984	15.700	9,0
1985	19.660	10,4
1986	18.769	8,9
1987	20.867	9,8
1988	22.605	10,9
1989	21.198	9,9
1990	15.287	7,8
1991	15.418	7,8
1992	18.824	10,0
1993	21.390	10,6
1994	26.052	12,0
1995	24.635	11,2
1996	26.349	11,5

Fonte: Anfavea.

Nota: Faturamento sem impostos; preços reais de 1997 (IGP-DI média) convertidos em dólar pela taxa média de 1997 (Bacen).

5.1 - O Primeiro Acordo

A construção do primeiro acordo setorial do complexo automotivo teve início em dezembro de 1991, quando foi realizada a primeira reunião da câmara e foram instituídos cinco grupos de trabalho¹⁰ que elaboraram, durante os dois meses seguintes, diagnósticos temáticos que foram apresentados no Seminário sobre Reestruturação e Modernização do Setor Automotivo Brasileiro, em março de 1992. A partir dos diagnósticos apresentados, o grupo de coordenação criado para implementar o acordo definiu macroobjetivos para o setor, e durante o seminário de março foram estabelecidas as estratégias.

O diagnóstico apresentado tinha como pontos básicos: a) que o setor havia apresentado forte tendência de redução de produção e vendas durante toda a década de 80; b) que a relação entre empresários, trabalhadores e governo era cronicamente negativa e que todos os agentes perdiam com o fraco desempenho do setor; e c) que, dada a rápida modernização das indústrias automobilísticas

¹⁰Os grupos de trabalho criados inicialmente foram: GT1 (mercado interno); GT2 (mercado externo); GT3 (investimento); GT4 (tecnologia, qualidade e produtividade); e GT5 (carga tributária).

japonesa e coreana, caso não fossem adotadas providências para modernização e reestruturação do setor no Brasil, este seria inevitavelmente sucateado.

Em 26 de março de 1992 foi assinado o primeiro acordo do setor automotivo pelas entidades representativas dos trabalhadores, do setor de autopeças, revendedores de veículos, montadoras e governo. Os pontos do acordo e o seu desenvolvimento nos três meses seguintes foram:

1) redução nos preços dos veículos em 22%, que seria alcançada da seguinte forma: 12% mediante a redução das alíquotas de IPI e ICMS; 7,5% com a redução das margens pelo setor produtivo, sendo 4,5% pelas montadoras e 3% pelos fornecedores de autopeças; e 2,5% com a redução da margem de comercialização, pelos concessionários. Essa redução de 22% seria válida por 90 dias e poderia sofrer reajustes devido a eventuais aumentos de custo. Além disso, a negociação da redução do ICMS com o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), seria feita através da Secretaria Nacional de Economia;

2) prorrogação da data-base do acordo salarial de 1º de abril para 1º de julho de 1992, com início das negociações em 1º de junho, concluídas em 30 de junho de 1992.

3) manutenção do nível de emprego até 30 de junho de 1992, posteriormente estendida até 31 de julho de 1993. Garantia de correção dos salários, que passou a ser feita mensalmente pela média das variações dos índices do mês anterior (Fipe/Dieese). Com a conclusão das negociações, ficou ajustado entre as partes que, além de aumento diferenciado por setor (montadoras e fornecedores), seriam concedidas correções mensais de salário equivalentes à variação do INPC do mês anterior;

4) criação de um grupo de trabalho para discutir o Contrato Coletivo de Trabalho;

5) reabertura de consórcios com novas regras, sendo publicada em 1º de julho de 1992 nova regulamentação com regras mais favoráveis aos consumidores;

6) implementação de um programa de financiamento para automóveis, caminhões, ônibus e tratores, com a eliminação, a partir de 1º de julho de 1992, do descontingenciamento de crédito de pessoas físicas para operações com automóveis, ônibus e caminhões, e da redução da taxa de IOC de 12% para 6% a.a., viabilizando a oferta de crédito direto ao consumidor;

7) elaboração de um programa de incentivo às exportações a ser transformado em projeto de lei para envio ao Congresso.

Em julho de 1992, ficou definido que o acordo seria estendido até 31 de dezembro de 1992, o que marcou o encerramento dessa primeira fase de negociações. Em agosto desse ano, iniciou-se o processo de *impeachment* do presidente Collor, fato que absorveu toda a atenção tanto do Executivo como do Legislativo, o que

prejudicou o andamento das câmaras. Por outro lado, as próprias câmaras paralisaram suas atividades diante da crise institucional que se instalou.

Depois da posse do presidente Itamar Franco ficaram indefinidas por um tempo, no âmbito de executivo, a continuidade e as funções das câmaras setoriais. Por outro lado, o Congresso ficou impedido de dar continuidade ao trâmite de medidas que haviam sido propostas pelas câmaras setoriais, como o projeto de lei de incentivo às exportações e a regulamentação dos consórcios. Em novembro de 1992, o debate foi retomado e a partir daí teve início a formulação do segundo acordo [ver Comin (1996)].

5.2 - O Segundo Acordo

O segundo acordo do complexo automotivo foi assinado em 15 de fevereiro de 1993. As metas estabelecidas foram mais amplas, relativas a impostos, condições de financiamento de veículos, redução das margens de lucro da cadeia produtiva, questões trabalhistas e relativas a tecnologia e qualidade. Esse acordo se beneficiou dos resultados positivos do primeiro, tanto para a produção quanto para as questões trabalhistas. Os principais compromissos firmados nesse acordo foram:

- a) metas para produção de veículos de 1,2 milhão de unidades em 1993, 1,35 milhão em 1994, 1,5 milhão em 1995 e 2 milhões de veículos no ano 2000;
- b) investimentos para ampliação da capacidade produtiva e modernização do setor na ordem de US\$ 20 bilhões até o ano 2000, sendo US\$ 10 bilhões pelas montadoras, US\$ 6 bilhões pelo setor de autopeças, US\$ 1 bilhão pelo segmento de pneus e US\$ 3 bilhões pelos segmentos de fundição, forjaria, matérias-primas e concessionárias;
- c) ampliação dos prazos dos consórcios de 50 para 80 meses para automóveis, e de 60 para 100 meses de caminhões, ônibus e tratores;
- d) ampliação das parcelas financiadas pelo BNDES/Finame para caminhões, tratores e ônibus de 40% para até 60%. Busca de maiores recursos para custear esses programas;
- e) redução de 6% nas alíquotas de IPI para automóveis e de 2% para comerciais leves. Ficou estabelecido, também, que seria sugerida ao Confaz a redução do ICMS de 12% para 9% aos veículos com menos de 1.000 cilindradas; de 12% para 7% aos caminhões; de 8,8%, em média, para 7% aos tratores e máquinas agrícolas; e que fosse mantido o ICMS em 12% para todos os demais veículos, inclusive comerciais leves e ônibus;
- f) redução média de 10% nos preços dos veículos, que seria decorrência do repasse da diminuição das alíquotas dos impostos, mais reduções adicionais nas margens

de lucro da cadeia produtiva, escalonada da seguinte forma: 3% das montadoras; 1,2% das autopeças e 0,8% dos distribuidores; e

g) em relação aos salários e ao emprego foi negociado: aumento real de salário de 20% escalonados em três parcelas de 6,27% em abril de 1993, 1994 e 1995; buscar a viabilização, durante a vigência do acordo, da ampliação do nível setorial de emprego;¹¹ e extensão do acordo para as bases de trabalhadores de São Paulo, Osasco e Guarulhos. Foi firmada uma convenção coletiva de trabalho com prazo de validade de 1º de abril de 1993 até 31 de março de 1995, prorrogável automaticamente até 31 de outubro de 1995.

O segundo acordo do setor automotivo definiu metas de produção e investimento, além de incluir também cláusulas que já haviam sido discutidas no acordo anterior, como emprego, salários e preços.

Em março de 1993, foi assinado pela Presidência da República e pelas montadoras um protocolo de intenções que previa a fabricação de modelos de 1.000 cilindradas, os “carros populares”, e alguns outros modelos de 1.600 cilindradas, com uma alíquota de 0,1% de IPI. No entanto, esse acordo foi diferente dos anteriores, tendo como único ponto comum com os primeiros o fato de ter como estímulo básico a redução tributária. A análise desse protocolo, de acordo com a pesquisa realizada por Comin (1996), foi a seguinte:

“Para o carro popular[...] nada foi exigido em troca, exceto o compromisso de manter o preço abaixo do nível simbólico de 7 mil dólares, o que não ocorreu devido à existência generalizada de ágio na venda do produto, praticada pelas revendas em conivência com as montadoras.”¹²

“Esse acordo difere dos anteriores também no que diz respeito à lógica subjacente de reestruturação industrial: sob a denominação de “carro popular” se enquadraram os mais diversos tipos de veículos, de passeio a comerciais leves, muitos deles defasados tecnologicamente[...] Por fim, o protocolo se opõe à trajetória anterior em sua forma: o “acordo” foi costurado nos bastidores, a partir de negociações diretas entre o presidente e as montadoras, sem nenhuma participação dos demais interesses organizados de trabalhadores, demais esferas de governo e do restante do setor privado.”

Assim, como decorrência da diferença entre as alíquotas dos modelos de veículos conforme estabelecido pelo protocolo, houve discrepância entre os preços dos populares e dos demais modelos, enviesando a demanda pelos primeiros. Em 1993

¹¹ As metas estabelecidas preliminarmente foram: montadoras, 4 mil empregos; comercialização, 5 mil; sistema financeiro, 11 mil; demais setores, 70 mil.

¹² Há que se fazer uma importante ressalva: a Fiat, a maior beneficiada do acordo, posto que alavancou ainda mais as vendas do seu modelo, o Uno Mille, que já estavam aquecidas, eliminou o ágio através do sistema *mille on line*, que centraliza a fila de compradores, organizando a espera e garantindo o preço de tabela.

e 1994 a indústria não conseguiu suprir tal demanda, mas o *mix* de produção das montadoras foi se alterando e os carros populares, que eram 14,4% da produção total em 1992, passaram a ser mais da metade da produção total em 1995, como mostra a Tabela 4.

Tabela 4

Vendas Totais e de Carros Populares ao Mercado Interno — 1992/95

Ano	Em Unidades			Popular como % do Total
	Popular	Outros	Total	
1992	83.335	496.331	579.666	14,4
1993	201.292	649.270	850.562	23,7
1994	447.863	527.834	975.697	45,9
1995	595.845	511.344	1.107.189	53,8

Fonte: Anfavea.

No período que sucedeu a assinatura do segundo acordo setorial, apesar de os compromissos firmados apresentarem-se como reflexo de um consenso temporário entre os agentes envolvidos em relação aos pontos do acordo, divergências começaram a surgir. Além do acordo dos carros populares, descrito acima, que foi realizado à margem da câmara setorial, surgiram conflitos com os governos estaduais em relação à manutenção das isenções fiscais que haviam sido concedidas nos acordos.

As montadoras esperavam que os governos estaduais, além de prorrogar por mais um período a alíquota em 12%, acatassem a proposta de redução adicional de três pontos percentuais do ICMS para os carros populares, conforme havia sido proposto no segundo acordo. Em setembro de 1993, na reunião do Confaz, ficou aprovado que a alíquota do ICMS deveria sofrer, no decorrer de 1994, um aumento gradativo. A proposta era que o imposto deveria subir dos 12% vigentes para 13% em julho, 14,6% em outubro, 16,3% em dezembro, e, em janeiro de 1995, a alíquota voltaria ao seu patamar inicial: 18% nos estados produtores e 17% nos estados consumidores.

Após divergências e tentativas de negociações diretas das montadoras com os estados,¹³ em março de 1994, véspera da reunião do Confaz e do primeiro aumento previsto da alíquota, foi convocada uma reunião da câmara setorial automotiva. Nesse encontro foi proclamado que o aumento do ICMS colocaria em risco os ganhos do acordo de 1993. Como resultado dessas pressões os secretários de Fazenda revogaram os aumentos previstos do imposto e decidiram mantê-lo em 12% até julho de 1994. No entanto, o Estado de São Paulo, nos meses seguintes, decide fixar a alíquota do ICMS em 12% por tempo indeterminado, o que pressionou os demais estados a se decidirem pela manutenção desse patamar da alíquota até 31 de dezembro de 1994.

¹³ Todo esse processo está descrito em Arbix (1995) e Comin (1996).

Outro fato que teve importância para o setor em 1994, não discutido na câmara setorial, foi a decisão do governo em antecipar uma redução do imposto de importação que deveria ocorrer apenas no ano 2000, de acordo com o cronograma da Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul. Sendo assim, em 22 de setembro de 1994 o imposto de importação é definido pelo governo em 20%, o que seria discutido na câmara setorial em 1995 e modificado com a assinatura do terceiro acordo setorial que será apresentado a seguir.

5.3 - O Terceiro Acordo

A decisão de antecipar a redução do imposto de importação prevista pela TEC causou grande impacto no volume importado do setor. No entanto, o que pareceu ser uma medida para resolver o problema de desabastecimento do mercado interno de veículos, principalmente os populares, agravou o problema da deterioração das contas externas do país, o que era um tema particularmente sensível na época, dada a crise mexicana que causou instabilidade de âmbito mundial.

No início de 1995, inicia-se um processo de reversão dessa abertura comercial que havia sido implementada no ano anterior, e o último acordo assinado no âmbito da câmara setorial automotiva propõe o restabelecimento de um cronograma de redução do imposto de importação até chegar à alíquota máxima prevista na TEC do Mercosul, qual seja, 20% em 2001.

Em 6 de fevereiro de 1995 foi assinado o terceiro acordo do setor automotivo, em que foram estabelecidas as metas descritas a seguir.¹⁴

Medidas a serem tomadas imediatamente:

- 1) proibição de importação de veículos, peças, partes, componentes e pneus usados;
- 2) alíquotas de importação nos seguintes níveis: 1995 (32%); 1996 (30%); 1997 (28%); 1998 (26%); 1999 (24%); 2000 (22%); 2001 (20%), com ressalva aos veículos já embarcados na data do início de vigência da medida, aos quais ficou assegurado o desembaraço com alíquota de 20%;
- 3) depreciação acelerada de bens de capital novos, máquinas e equipamentos;
- 4) regulamentação da medida provisória que desonera de PIS e Cofins as operações de exportação; e
- 5) rapidez na tramitação das solicitações de “ex-tarifários”.

¹⁴ De acordo com ata da reunião da câmara setorial automotiva, realizada em 6 de fevereiro de 1995, no Ministério da Indústria, Comércio e Turismo.

Além disso, foram estabelecidas medidas a serem implementadas no curto prazo (60 dias) e no médio prazo (seis meses). Entre as primeiras estão a avaliação da estrutura do IPI de automóveis e suas respectivas alíquotas e a formação de quatro grupos de trabalho para discutir: a) as alíquotas de importação de autopeças e insumos, índice de conteúdo local, investimentos, programa de exportação direta e indireta; b) expansão da lista de bens de investimento novos com isenção de IPI; c) expansão do financiamento da linha Finame para caminhões e ônibus; e d) relações trabalhistas, para tratar dos temas participação nos lucros ou resultados, emprego, manutenção do poder aquisitivo e encargos trabalhistas.

As medidas de médio prazo seriam: a) definição de política comum do regime automotivo no âmbito do Mercosul, a partir do ano 2000; b) o fortalecimento e ampliação dos Programas de Qualidade, Tecnologia e Produtividade; c) avaliação das regras de consórcio e financiamento para veículos; d) financiamento para veículos e articulação de *joint-ventures* no segmento de autopeças; e) medidas para incentivar a renovação da frota de veículos do país; f) exame de medidas de incentivo ao carro a álcool; e g) criação de grupo de trabalho de matérias-primas.

Em 10 de fevereiro de 1995, através do Decreto nº1.391, começa a vigorar o imposto de importação de 32%, de acordo com o cronograma determinado no acordo. No entanto, as divergências entre os agentes que compunham a câmara setorial estavam se acirrando, o que parece ter sido agravado pelas decisões unilaterais do governo em relação à fixação das alíquotas dos impostos de importação e do IPI, sem observar os acordos firmados.

A discussão em torno das alíquotas que seriam estabelecidas para os carros populares foi uma importante fonte de desentendimento entre os agentes da câmara. Por um lado, os trabalhadores posicionaram-se contra a elevação do IPI para os carros populares, o que ocorreu logo em seguida à reunião da câmara setorial, quando esse imposto passou de 0,1% para 8%. Nesse momento a Força Sindical retirou-se das discussões da câmara e pressionou a CUT a fazer o mesmo. Apesar de não se ter retirado formalmente da câmara a CUT ameaçou fazê-lo caso as questões trabalhistas não tivessem relevância nas discussões [ver Comin(1996)].

Os outros pontos do acordo, como a depreciação acelerada para bens de capital e a proibição da importação de veículos, partes, peças, componentes e pneus usados, foram cumpridos, mas a discussão das câmaras setoriais já se havia encerrado.

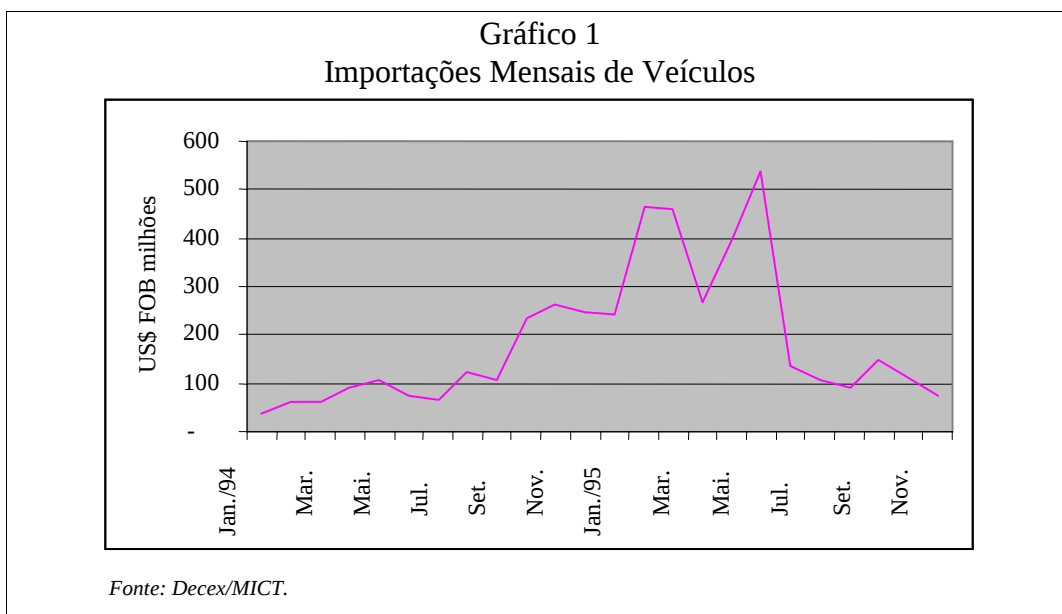
A depreciação acelerada e outras medidas, como a redução para 2% da alíquota do imposto de importação de produtos utilizados pelo setor automotivo, foram definidas através da MP nº 1.024, de junho de 1996, que também impôs cotas tarifárias para a importação de veículos.

A partir desse período a atenção dos agentes voltou-se para o regime automotivo que estava sendo definido pelo governo. Vale ressaltar que algumas medidas decididas pelo governo, como, por exemplo, a alteração para 20% e depois para 70% do imposto de importação, não foram discutidas na câmara. Da mesma

forma, a MP nº 1.024, que começa a estabelecer o regime automotivo brasileiro, teve seus pontos apenas parcialmente discutidos no âmbito da mesma, não tendo como desfecho um acordo setorial, como vinha ocorrendo nos anos anteriores.

Especificamente em relação às modificações do imposto de importação, podemos observar que desde o começo da década de 90 esse imposto para o setor automotivo vem sofrendo reduções, o que foi acompanhado pelo aumento do valor importado do setor. No entanto, no período de outubro de 1994, logo após a decisão do governo de reduzir para 20% esse imposto, até julho de 1995, ou seja, período em que se iniciou o estabelecimento de diversas medidas de governo que compõem o “regime automotivo” brasileiro, o valor importado do setor apresentou um crescimento abrupto.

A elevação do imposto de importação para 70%, em março de 1995, não teve o impacto esperado pelo governo, que resolveu em seguida impor cotas de importação vinculadas à participação de cada empresa exportadora no total das importações brasileiras de automóveis. O crescimento das importações brasileiras nesse período pode ser observado no Gráfico 1.



As discussões da câmara setorial foram encerradas logo após a assinatura do terceiro acordo, segundo consta do relatório do MICT sobre o andamento das câmaras [MICT (1995)]:

“Logo após a câmara de fevereiro, iniciou-se a discussão do Regime Automotivo Brasileiro, que deveria possuir um *status* semelhante ao argentino, para que o Brasil pudesse assumir um nível de atratividade para novos investimentos semelhante àquele país. A discussão desse regime, que

culminou com a publicação da MP 1.024, assumiu tal preponderância para a indústria, governo e trabalhadores, que a agenda representada pelo 3º Acordo ficou obscurecida, migrando para o âmbito da medida provisória a maioria das discussões e providências previstas[...]. O restante dos compromissos do acordo está agora recebendo a devida atenção, uma vez que a locação de esforços dirigiu-se, prioritariamente, à consecução daquela estratégia. Algumas outras ações isoladas foram levadas a efeito por iniciativa do MICT em articulação com outros órgãos do governo.”

As discussões no âmbito da câmara não foram retomadas e já entrava em vigor o regime automotivo brasileiro que sofreu várias modificações a seguir, inclusive porque foram abertas controvérsias, especialmente com os Estados Unidos e com a Argentina [ver Comin (1996)]. A seguir faremos uma avaliação dos acordos da câmara setorial do complexo automotivo em relação aos compromissos firmados entre as partes, especialmente no que se refere a emprego, produção e vendas ao mercado interno, arrecadação de impostos, salários e preços.

5.4 - Desempenho de Algumas Variáveis Envolvidas nos Acordos

Nesta subseção serão comparadas as metas e os resultados dos acordos do setor automotivo, sem a preocupação de avaliar a pertinência de tais metas. Os principais pontos que foram objeto dos acordos serão apresentados por séries de dados e depois será avaliado se os objetivos dos acordos foram ou não cumpridos.

Vale lembrar, no entanto, que, dada a impossibilidade de se separar os impactos das demais variáveis econômicas dos impactos derivados dos acordos setoriais sobre as variáveis analisadas, a interpretação dos resultados aqui alcançados deve considerar tal restrição. Além disso deve-se sempre considerar as mudanças significativas na política de comércio exterior no período como pano de fundo das mudanças que ocorreram no setor.

- **Impostos e Arrecadação**

A modificação das alíquotas de IPI e ICMS foi objeto de todos os acordos. No primeiro ficou estabelecido que o IPI e o ICMS seriam reduzidos em seis pontos percentuais cada um. No segundo acordo o IPI dos automóveis foi reduzido em mais seis pontos percentuais. Já para o ICMS foi proposta uma redução média de 2%, que não ocorreu porque o Confaz não concordou com a baixa do imposto. No terceiro ficou estabelecido que seria feita a avaliação da estrutura do IPI de automóveis e suas respectivas alíquotas.

Logo depois do segundo acordo o IPI dos carros populares passou a 0,1%, o que não havia sido proposto nas negociações da câmara. Essa taxa permaneceu até o início de 1995, quando foi alterada para 8%, também por decisão unilateral do governo federal. A Tabela 5 mostra as alíquotas dos tributos incidentes sobre o setor automotivo e seu peso nos preços dos produtos.

Os dados da Tabela 5 mostram que o peso dos tributos no preço ao consumidor teve uma redução média de 10 pontos percentuais. A discussão na época em que os acordos foram assinados e, conseqüentemente, as alíquotas foram reduzidas, voltou-se basicamente para o impacto dessa diminuição dos tributos na arrecadação do governo.

Tabela 5

Alíquotas e Participação dos Tributos no Preço do Automóvel ao Consumidor — 1990/95

					(Em %)
Ano	Tributos	Automóveis			Comerciais Leves
		Até 1.000 cc e Popular	Até 100 hp	Mais de 100 hp	
1990	IPI	20,0	37,0	42,0	16,0
	ICMS	18,0	18,0	18,0	18,0
	PIS	0,65	0,65	0,65	0,65
	Finsocial	1,2	1,2	1,2	1,2
	Participação no Preço	34,5	42,2	44,1	32,2
1991	IPI	20,0	37,0	42,0	16,0
	ICMS	18,0	18,0	18,0	18,0
	PIS	0,65	0,65	0,65	0,65
	Finsocial	2,0	2,0	2,0	2,0
	Participação no Preço	35,6	43,1	45,0	33,4
1992	IPI	14,0	31,0	36,0	10,0
	ICMS	12,0	12,0	12,0	12,0
	PIS	0,65	0,65	0,65	0,65
	Finsocial	2,0	2,0	2,0	2,0
	Participação no Preço	27,1	36,1	38,4	24,4
1993 e 1994	IPI	0,1	25,0	30,0	8,0
	ICMS	12,0	12,0	12,0	12,0
	PIS	0,65	0,65	0,65	0,65
	Finsocial	2,0	2,0	2,0	2,0
	Participação no Preço	17,0	33,0	35,3	22,7
1995 e 1996	IPI	8,0	25,0	30,0	8,0
	ICMS	12,0	12,0	12,0	12,0
	PIS	0,65	0,65	0,65	0,65
	Finsocial	2,0	2,0	2,0	2,0
	Participação no Preço	23,0	33,0	33,0	22,7

Fonte: Anfavea.

Nota: As alíquotas acima são para os veículos a gasolina. Para os veículos a álcool a diferença é de cinco pontos percentuais a menos no IPI. Os outros tributos são iguais para os dois tipos de autoveículos.

A seguir, serão apresentados dados de arrecadação de IPI de 1990 até 1995, agregados para aproximadamente 70% da cadeia produtiva do setor automotivo, de acordo com a matriz insumo-produto de 1993 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). As atividades incluídas são, além das que fazem parte propriamente do complexo automotivo, aquelas cuja dinâmica é, em grande

parte, determinada pela indústria automobilística.¹⁵ Foram consideradas as seguintes atividades, segundo classificação do IBGE: produtos laminados planos e não-planos de aço; fabricação de veículos automotores rodoviários; fabricação de peças e acessórios para veículos automotores rodoviários; fabricação de cabines e carrocerias para veículos automotores rodoviários; fabricação de bancos e estofados para veículos; fabricação de pneumáticos e câmaras-de-ar e recondicionamento de pneumáticos; fabricação de artefatos de borracha para veículos, máquinas e aparelhos.

Essas atividades estão reunidas nos dados apresentados na Tabela 6 e no Gráfico 2, para que seja possível observar o efeito do aumento da produção do setor automotivo na arrecadação de impostos da cadeia produtiva como um todo. Ou seja, nos pareceu mais apropriado avaliar o impacto global da diminuição da alíquota do IPI, que, juntamente com o aumento na produção de veículos, gerou efeitos na demanda de toda a cadeia produtiva.

Tabela 6

Arrecadação de IPI na Cadeia Automotiva — 1990/95

Mês/ano	(Em R\$ mil de agosto de 1994)					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Janeiro	108.653	80.642	46.722	79.846	96.582	108.684
Fevereiro	48.582	73.410	84.338	87.159	112.669	117.783
Março	92.130	81.097	93.357	89.788	139.848	144.160
Abril	96.380	91.415	78.859	106.677	125.084	163.074
Maio	70.395	70.856	113.120	108.001	129.086	195.377
Junho	98.801	62.271	107.242	122.439	131.379	177.410
Julho	104.543	113.130	108.224	126.318	126.779	135.231
Agosto	114.929	110.542	151.638	143.857	155.934	133.752
Setembro	88.434	132.851	125.898	155.081	123.573	139.445
Outubro	140.219	89.323	123.580	137.995	124.039	119.924
Novembro	135.558	88.924	120.921	189.609	149.819	104.048
Dezembro	88.987	93.133	107.053	117.264	131.081	118.363
Total	1.187.701	1.087.685	1.261.044	1.464.127	1.545.967	1.657.346

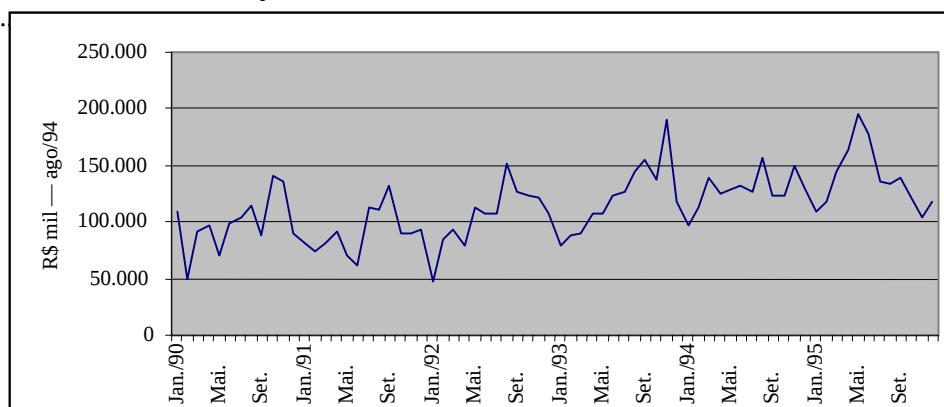
Fonte: Receita Federal.

Nota: As atividades consideradas são produtos laminados planos e não-planos de aço; fabricação de veículos automotores rodoviários; fabricação de peças e acessórios para veículos automotores rodoviários; fabricação de cabines e carrocerias para veículos automotores rodoviários; fabricação de bancos e estofados para veículos; fabricação de pneumáticos e câmaras-de-ar e recondicionamento de pneumáticos; fabricação de artefatos de borracha para veículos, máquinas e aparelhos.

¹⁵ Cabe observar entretanto, que os setores de peças e acessórios e de pneumáticos têm parte de suas vendas destinada à reposição.

Os dados da Tabela 6 mostram uma mudança no patamar da arrecadação de meados de 1992 em diante, o que pode ser melhor visualizado no Gráfico 2. O primeiro acordo da câmaras do setor automotivo realizou-se no final de março de 1992, e em maio do mesmo ano podemos observar o início de uma tendência de crescimento da arrecadação de IPI do complexo.

Gráfico 2
Arrecadação de IPI na Cadeia Automotiva — 1990/95

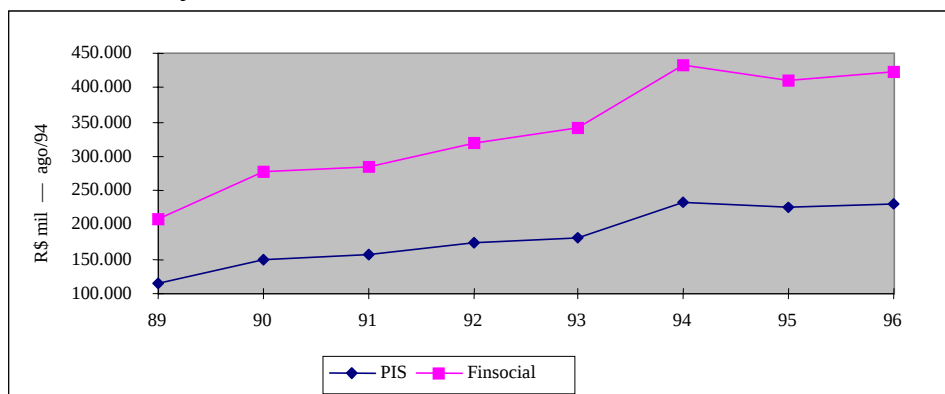


Fonte: Receita Federal.

Nota: As atividades consideradas são produtos laminados planos e não-planos de aço; fabricação de veículos automotores rodoviários; fabricação de peças e acessórios para veículos automotores rodoviários; fabricação de cabines e carrocerias para veículos automotores rodoviários; fabricação de bancos e estofados para veículos; fabricação de pneumáticos e câmaras-de-ar e condicionamento de pneumáticos; fabricação de artefatos de borracha para veículos, máquinas e aparelhos.

O aumento das atividades do complexo teve reflexos também na arrecadação do PIS e do Finsocial. Suas alíquotas permaneceram constantes durante todo o período dos acordos setoriais, mas o montante arrecadado apresentou elevação, considerando-se agregadamente as mesmas atividades que foram analisadas nos dados de arrecadação do IPI. Esses dados estão no Gráfico 3.

Gráfico 3
Arrecadação do PIS e Finsocial na Cadeia Automotiva — 1989/96



Fonte: Receita Federal.

• Emprego e Salário

O compromisso com a manutenção dos postos de trabalho esteve presente de forma mais clara nos primeiros dois acordos setoriais. No primeiro acordo foi definido que o nível de emprego seria mantido até dezembro de 1993. No segundo foram estabelecidas metas preliminares de crescimento do emprego para todos os setores envolvidos no acordo num total de 91 mil novos postos de trabalho. Para as montadoras ficou definido que o número de empregos novos seria de 4 mil.

O nosso objetivo aqui não é avaliar a evolução do emprego no setor automotivo, mas apenas verificar se as metas propostas nos acordos foram cumpridas. No entanto, cabe fazer algumas considerações a respeito do emprego no setor.¹⁶

De 1980 a 1994, o complexo automobilístico, que inclui as montadoras e o setor de autopeças, teve o número de trabalhadores ligados à produção diminuído em 20%, passando de 432,5 mil em 1980 para 340 mil em 1994. No que diz respeito às montadoras, podemos observar que, apesar das flutuações, o emprego se mantém em 1994 na mesma faixa de 1981, ou seja, 121 mil pessoas.

O movimento pode ser descrito, em linhas gerais, como de crescimento quase contínuo de 1981 até 1986, de estabilidade em torno de 140 mil em 1987/89 e, a partir daí, de queda do patamar para aproximadamente 120 mil empregos. Em 1995 há uma nova baixa para 115 mil empregos, o nível mais baixo observado nessa série.

¹⁶ Essa análise está mais detalhada em Comin (1996) que foi a referência para a apresentação a seguir.

Desse resultado agregado podemos separar o subsetor de máquinas agrícolas automotrizes, que apresentou queda mais acentuada do que o subsetor de veículos de passeio, que se mantém estável em relação aos números do começo da década de 80. O primeiro apresentou uma queda de quase 40% entre 1981 e 1995, e o segundo, uma tendência de baixa a partir de 1990, quando foram perdidos cerca de 14 mil empregos. Em 1993 e 1994 houve geração líquida de postos de trabalho, mas em quantidade reduzida. A Tabela 7 mostra os dados de emprego anual para as montadoras.

Tabela 7

Nível de Emprego nas Montadoras — 1981/95

(Mil empregados)

Ano	Veículos	Máquinas Agrícolas	Total
1981	104,0	17,6	121,6
1982	107,1	17,8	124,9
1983	101,1	18,0	119,1
1984	107,4	22,6	130,0
1985	122,2	23,5	145,7
1986	129,2	28,4	157,6
1987	113,5	27,9	141,4
1988	113,0	25,7	138,6
1989	118,4	25,2	143,6
1990	117,4	21,0	138,4
1991	109,4	15,4	124,8
1992	105,7	13,6	119,3
1993	106,7	13,9	120,6
1994	107,1	15,0	122,1
1995	104,6	10,6	115,2

Fonte: Anfavea.

Nota: Posição em 31 de dezembro de cada ano.

Observando os dados da Tabela 7, vemos que de 1989 em diante a tendência de queda no nível de emprego é forte; no entanto, observamos também uma certa estabilidade nos dados de 1992 até 1994. Esses dados não incluem os empregos gerados pelo processo de terceirização que certamente ocorreu no setor. No entanto, nosso objetivo não é avaliar a questão do emprego no setor automotivo, mas apenas analisar os resultados concretos dos acordos assinados pelo setor em termos de metas de emprego.

Para ilustrar melhor o período analisado podemos observar a evolução mensal do nível de emprego a partir de 1990, de acordo com os dados do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, que estão apresentados na Tabela 8. Esses dados, apesar de não incluírem todos os trabalhadores do setor metalúrgico do país, são

representativos porque dizem respeito ao número de trabalhadores da região onde se concentra a maior parte da produção automobilística do país.¹⁷

Tabela 8

Nível de Emprego na Base do Sindicato do ABC — 1990/96

(Média 1987 = 100)

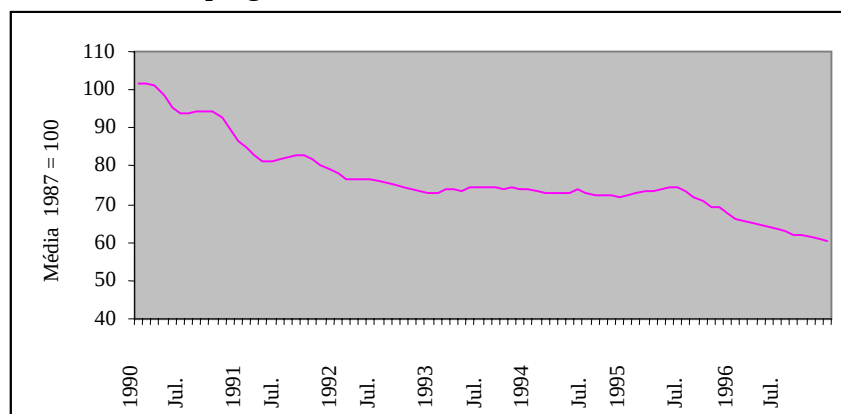
Ano/ mês	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	Média
1990	101,9	101,9	101,2	98,6	95,6	93,7	93,9	94,1	94,5	94,4	92,8	89,6	96
1991	86,7	84,7	82,7	81,2	81,4	81,6	82,2	82,8	83	81,8	80,2	79,2	82,3
1992	78,2	76,8	76,5	76,4	76,5	75,9	75,6	75,1	74,6	73,9	73,5	72,8	75,5
1993	73	73,9	73,9	73,3	74,3	74,3	74,5	74,6	74	74,3	74	73,9	74
1994	73,6	73,1	73	72,9	73	73,7	72,7	72,5	72,3	72,3	72,1	72,3	72,8
1995	72,9	73,4	73,5	73,9	74,5	74,4	73,4	72	70,7	69,3	69,1	67,8	72,1
1996	66,1	65,7	65,1	64,7	63,8	63,5	62,9	61,9	61,9	61,3	61	60,3	63,2

Fonte: Subseção Dieese/ Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

Nota: Calculado com base no número de trabalhadores estimado para o total das empresas da base do Sindicato do ABC.

A partir desses dados podemos observar que o nível de emprego, que caiu abruptamente entre 1990 e 1992, a partir desse ano mantém-se constante até meados de 1995. Essa trajetória é mostrada no Gráfico 4.

Gráfico 4
Nível de Emprego na Base do Sindicato do ABC — 1990/98



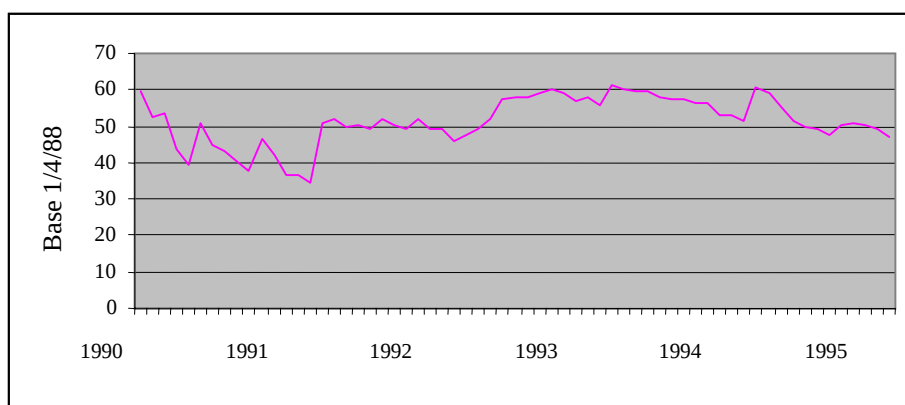
Fonte: Subseção Dieese/Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

¹⁷O único contingente relevante de trabalhadores que não está incluído nesses dados são os trabalhadores do setor em Betim. Os dados sobre salários que serão apresentados mais adiante também compreendem apenas os trabalhadores das montadoras e de autopeças do ABC paulista.

No Gráfico 4 pode-se notar claramente que o nível de emprego permanece estável entre o início de 1992 e meados de 1995. Ou seja, o compromisso de manutenção do emprego parece ter sido alcançado satisfatoriamente. No entanto, a proposta do segundo acordo, que seria a criação de 91 mil empregos na cadeia produtiva como um todo, não pode ser avaliada a partir desses dados, mas a parte das montadoras no acordo, que seria a criação de 4 mil novos postos de trabalho, não foi alcançada.

Quanto aos salários, as negociações foram bastante específicas: acerto de índices de reajuste, diferenciação de salários entre os setores e aumentos reais escalonados em três vezes. No Gráfico 5 é apresentada a evolução da média do salário real no dia do pagamento para as montadoras e autopeças, tendo como base maio de 1988. Também pode-se observar que os salários reais do setor apresentam maior estabilidade a partir de 1992, data do primeiro acordo setorial.

Gráfico 5
Salário Real dos Trabalhadores Metalúrgicos do ABC — 1990/95



Fonte: Subseção Dieese/Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

Nota: Salário real deflacionado pelo ICV-Dieese no dia do pagamento. Média das montadoras e autopeças.

De acordo com análise apresentada por Comin (1996), entre 1988 e 1995, podemos dividir a evolução dos salários do setor em três fases. A primeira, que não está plotada no Gráfico 5, seria o final dos anos 80, marcado por forte instabilidade macroeconômica após os planos Cruzado e Bresser. A segunda corresponderia ao governo Collor, que apresentou também fortes oscilações nos níveis gerais de preços. Durante essas duas fases ocorreram fortes reduções salariais: na primeira a média do índice de salários foi de 73,7 e na segunda, 46,7, como mostra a Tabela 9.

A terceira fase seria demarcada pela emergência do novo padrão das relações capital-trabalho, que tem início com o primeiro acordo da câmara setorial

automotiva, em março de 1992. Nessa fase, as perdas salariais do subperíodo anterior são parcialmente recuperadas, atingindo a média de 54,6%. Para ilustrar esse movimento apresentamos na Tabela 9 abaixo a trajetória geral do salário efetivo dos trabalhadores metalúrgicos do ABC desagregado entre montadoras e autopeças.

Tabela 9

Média do Salário Real por Período

(Base 1/4/88 = 100)

Período	Média por Período		
	Montadoras	Autopeças	Total
Jan/88 a dez/89	73,7	73,7	73,7
Jan/90 a fev/92	52,1	41,3	46,7
Abr/91 a fev/92	59,1	41,7	50,4
Mar/92 a mar/95	59,3	50,0	54,6

Fonte: Subseção Dieese/Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

Nota: Salário real deflacionado pelo ICV-Dieese no dia do pagamento.

O que podemos observar quanto ao período de vigência dos acordos setoriais é que eles desempenharam mais o papel de estabilização dos níveis de salários do que o de recuperar as perdas sofridas anteriormente. Isso mostra que os acordos setoriais tiveram um caráter defensivo, que estancou o achatamento salarial ocorrido no período como um todo, mas foi incapaz de reverter as perdas incorridas a partir do final da década de 80 [Comin (1996)].

- **Produção e Vendas ao Mercado Interno**

A produção do setor automotivo apresentou maior crescimento logo após o segundo acordo setorial, ou seja, em 1993 e 1994. Como já foi mostrado, o *mix* de produção do setor se modificou depois da quase isenção de IPI que foi dada aos carros populares. Além disso, nesse período a economia apresentou um crescimento de 4,1% e 5,7% a.a., respectivamente, ao que a indústria automobilística respondeu aumentando excepcionalmente suas vendas.

Pelos dados da Tabela 10 podemos ver que as vendas ao mercado interno não aumentaram imediatamente após o primeiro acordo setorial, tendo havido inclusive uma pequena queda. No entanto, após o segundo acordo elas aumentaram rapidamente, chegando a crescer mais que 60% em relação ao início da década.

O crescimento das vendas ao mercado interno a partir de 1993 teve grande participação dos carros populares, que foi responsável por 43% do aumento das mesmas no país. Nos anos seguintes essa proporção foi ainda maior, especialmente em 1995, como mostra a Tabela 11. Nesse último ano, mesmo com o aumento do IPI para 8%, a participação dos carros populares no total das vendas ultrapassou 50% (ver Tabela 4).

Tabela 10

Vendas Mensais Médias do Setor Automotivo ao Mercado Interno — Períodos Seleccionados

(Em unidades)

Período	Passeio e Uso Misto	Comerciais Leves	Total	1988/89=100
1988/89	47.880	8.314	56.195	100
Maio de 1990 a janeiro de 1992	50.633	10.781	61.414	109
Fevereiro de 1992 a janeiro de 1993 (1º acordo)	49.728	10.907	60.635	108
Fevereiro de 1993 a dezembro de 1994 (2º acordo)	77.499	13.980	91.479	163

Fonte: Anfavea, apresentado por Comin (1996).

Tabela 11

Crescimento das Vendas Totais e de Carros Populares ao Mercado Interno — 1993/95

Ano	Variação Absoluta em Relação ao Ano Anterior			% da Variação devido ao Popular
	Popular	Outros	Total	
1993	117.957	152.939	270.896	43,5
1994	246.571	-121.436	125.135	197,0
1995	147.982	-16.490	131.492	112,5

Fonte: Anfavea, apresentado por Comin (1996).

É difícil separar o impacto do crescimento geral da economia do das medidas de política derivadas dos acordos setoriais. O que fica claro é a mudança que aconteceu no *mix* de produção da indústria, onde os carros populares aparecem com mais de 50% das vendas ao mercado interno em 1995, sendo que em 1992 essa proporção era de 14,2%.

Especificamente quanto às metas de produção do segundo acordo da câmara setorial automotiva, podemos observar, pelos dados da Tabela 12, que estas foram cumpridas e ultrapassadas até 1995.

Tabela 12

Produção de Veículos: Metas e Realização — 1993/95

(Em unidades)

Ano	Meta	Realizado
1993	1.200.000	1.391.435
1994	1.350.000	1.581.389
1995	1.500.000	1.629.008
2000	2.000.000	—

Fonte: Anfavea.

- **Investimentos**

]No segundo acordo setorial foram estabelecidas metas de investimentos para ampliação da capacidade produtiva e modernização do setor da seguinte ordem: US\$ 20 bilhões até o ano 2000, sendo US\$ 10 bilhões pelas montadoras, US\$ 6 bilhões pelo setor de autopeças e US\$ 4 bilhões pelo restante da cadeia.

Tabela 13

Investimento da Indústria Automobilística e do Setor de Autopeças — 1990/95

Ano	Veículos	Máquinas Agrícolas	Total	(US\$ milhões)	
				Autopeças	
1990	789,8	205,2	995,0	986,7	
1991	880,1	57,8	937,9	764,0	
1992	908,2	36,5	944,7	715,0	
1993	885,7	81,4	967,1	702,0	
1994	1.119,0	115,7	1.310,7	883,0	
1995	1.693,8	105,8	1.799,6	1.247,0	

Fonte: Anfavea.

De 1993 até 1995, as montadoras haviam investido aproximadamente US\$ 4 bilhões, ou seja, 1/5 da meta global. No entanto, segundo comprometimento das montadoras com o regime automotivo, que foi posterior aos acordos da câmara, entre 1996 e 2000 serão investidos aproximadamente US\$ 17 bilhões [Comin (1996)]. Sendo assim, a meta para realização dos investimentos no setor estabelecida ainda em 1993 pode ser cumprida, mas devem ser considerados também os impactos do regime automotivo nessas decisões.

- **Preços**

Os dois primeiros acordos setoriais envolveram metas relativas aos preços dos automóveis, conforme apresentado nas subseções 5.1 e 5.2. No primeiro acordo a meta era reduzir os preços em 22% e, no segundo, em 10%. Conforme podemos observar na Tabela 14 ocorreu uma queda acentuada nos preços em abril, uma certa recuperação em maio, mas no segundo semestre de 1992 os preços se mantiveram em um patamar mais baixo, de aproximadamente 16%, quando comparado com o primeiro trimestre desse ano. Em março de 1993 observamos outra queda nos preços que representou, aproximadamente, os 10% previstos no acordo, considerando-se também o período que vai até o final de 1993.

No Gráfico 6 podemos observar a evolução dos preços dos automóveis a partir de 1990 até o primeiro semestre de 1997. No início de 1990, com os congelamentos e o controle dos preços do governo Collor, podemos observar uma queda nos níveis dos preços. No entanto, no final de 1992, com a situação política e

Tabela 14

Evolução Real dos Preços dos Automóveis — 1992/93

Ano/mês	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.
1992	123	124	130	95	110	111	115	110	107	108	108	108
1993	107	108	96	97	94	101	100	99	97	99	96	98

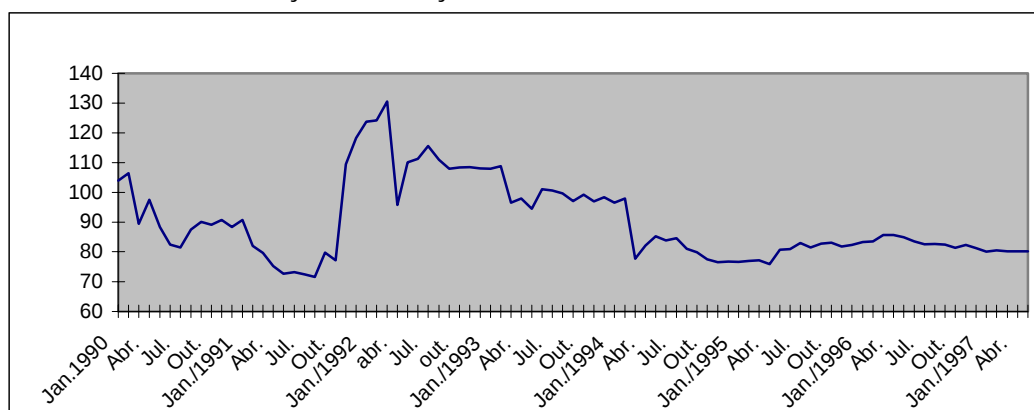
Fonte: FGV. Dados trabalhados pela DIPPP/IPEA.

Nota: Número índice, dezembro de 1989 = 100. Deflator: Índice de Preços por Atacado Veículos desagregado para automóveis. Tabulação especial solicitada pelo IPEA à FGV.

econômica desordenada, os preços dispararam e só retomam uma certa estabilidade a partir de julho de 1993.¹⁸

Observando os dados e o gráfico, podemos dizer que as metas dos acordos em relação aos preços dos automóveis foram razoavelmente cumpridas. Outros fatores certamente afetaram o comportamento dos preços do setor no período, como, por exemplo, a abertura comercial da economia que ocorreu no início da década. No entanto, torna-se difícil separar o efeito de cada uma das variáveis sobre o comportamento dos preços. O que podemos afirmar é que nos meses que se sucederam aos acordos os preços dos automóveis sofreram reduções, que se mantiveram nos períodos seguintes. As outras variáveis que porventura tiveram influência sobre esse comportamento não são objeto desse trabalho.

Gráfico 6
Evolução dos Preços dos Automóveis — 1990/97



Fonte: FGV. Dados trabalhados pela DIPPP/IPEA.

Nota: Número índice, dezembro de 1989=100. Cálculos feitos a partir do Índice de Preços por Atacado Veículos desagregado para automóveis. Tabulação especial solicitada pelo IPEA à FGV.

¹⁸De acordo com De Negri (1998, p. 10), “A tendência de queda dos preços dos carros no mercado doméstico brasileiro, observada desde julho de 1993, somente foi revertida no final de 1995, com o regime automotivo.”

6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, apresentamos o contexto de surgimento das câmaras setoriais e os principais acordos que foram realizados no âmbito das mesmas, mais detalhadamente o acordo da câmara do setor automotivo por ser um setor importante no parque industrial do país e por ter sido esse acordo o de maior repercussão.

As discussões que ocorreram em todas as câmaras setoriais passaram por questões de modernização, relações de trabalho e investimentos, mesmo tendo como contexto, na maior parte das vezes, uma forte instabilidade macroeconômica. A experiência das câmaras setoriais como fórum de discussão de políticas mais abrangentes para os setores, e não só como um *locus* para a negociação de reajustes de preços, foi curta. A indecisão do governo quanto ao papel que esse arranjo institucional deveria cumprir também esteve presente durante todo o período. Isso certamente inibiu os resultados que as câmaras poderiam ter alcançado se fossem institucionalizadas como um fórum permanente de discussões ao qual os agentes deveriam levar as questões a serem tratadas. A indefinição do governo quanto à manutenção e às funções desse arranjo fez com que os agentes considerassem a existência das câmaras como temporária e, com isso, certamente participassem das negociações sem uma perspectiva real de longo prazo.¹⁹

A inexperiência dos agentes em negociar em um arranjo do tipo das câmaras setoriais, em que o compromisso é feito de forma tripartite, parece ter levado a que algumas metas não-realistas fossem tomadas como compromisso. No entanto, em certos pontos, como a manutenção do nível de emprego e salários, principalmente na câmara automotiva em que o sindicato teve forte participação, podemos observar, pelos dados, que os compromissos foram razoavelmente cumpridos.

A falta de tradição no estabelecimento de metas de longo prazo e de compromissos firmados de forma aberta para todos os agentes certamente dificultou o andamento das câmaras. No entanto, o debate que foi estabelecido entre os agentes econômicos, no âmbito das câmaras setoriais, deve ser considerado tão importante quanto os resultados concretos das negociações

¹⁹Essa situação pode ser considerada como um exemplo da Teoria dos Jogos em que o comportamento dos jogadores é determinado pela expectativa que eles têm quanto à repetição das jogadas. Se o jogo for repetido seguidamente pelos mesmos jogadores (no nosso caso as negociações nas câmaras de cada setor), cada jogador tem a possibilidade de estabelecer uma reputação para a cooperação, assim como pode “punir” um que não tenha cooperado na jogada anterior. Se a estratégia de cooperação é viável, ou não, depende de o jogo ser jogado um número fixo ou indefinido de vezes. Ou seja, os jogadores cooperam porque esperam que haverá mais cooperação no futuro. Isso exige que haja sempre a possibilidade de um jogo futuro. Essa expectativa de um jogo futuro sempre foi incerta para os agentes que participaram das negociações das câmaras, e com isso a disposição para a cooperação era menor do que se os agentes tivessem certeza de que teriam que negociar sempre. Para maiores detalhes sobre a Teoria dos Jogos, ver Varian (1990).

setoriais que se desenrolaram. Isso porque as transformações que vêm ocorrendo nas formas de relação capital-trabalho, em conjunto com as mudanças nos padrões de funcionamento da economia brasileira a partir do início da década de 90, com ênfase na abertura comercial, exigem a redefinição dos parâmetros de negociação entre os agentes. A necessidade de se estabelecer um aparato institucional integrado e de se definir políticas gerais de atuação do governo para a promoção da indústria deve ser uma preocupação permanente do governo, uma vez que a estabilidade das suas instituições e metas de atuação constituem um indicador para os demais agentes da economia.

A experiência da câmara setorial do complexo automotivo definiu um certo padrão e inspirou a negociação de outros setores. Os acordos realizados nas câmaras foram apresentados na Seção 5 deste trabalho, sendo os do complexo automotivo analisados com mais detalhes, inclusive por meio de dados sobre o desempenho de variáveis que haviam sido objeto das negociações. Entre os dados analisados foi observada a repercussão da diminuição das alíquotas do IPI na arrecadação do governo federal, que foi uma das cláusulas mais polêmicas do acordo. O estudo deste ponto específico foi feito considerando-se aproximadamente 70% da cadeia produtiva do setor automotivo de acordo com a matriz insumo-produto de 1993 do IBGE. Os dados demonstraram que a arrecadação não sofreu redução, conforme foi anunciado pelos críticos às câmaras, ao contrário, apresentou crescimento em torno de 50% de 1991 para 1994. Foram apresentados também dados relativos a salários, empregos, produção e vendas ao mercado interno, investimentos e preços. Para todos esses pontos, que haviam sido objeto das negociações, observamos desempenho compatível com as metas firmadas nos acordos. Quanto aos itens de maior importância podemos observar que o nível de empregos apresentou uma interrupção da sua tendência de queda durante o período em que os acordos vigoraram e o nível médio de preços caiu conforme as metas estabelecidas.

A apresentação dos demais acordos não contou com o mesmo nível de detalhamento e avaliação, o que seria uma importante contribuição para trabalhos futuros na apreciação das potencialidades e limites de negociações em instituições como as câmaras em relação às diversas estruturas de concorrência e de organização dos diferentes setores da economia.

BIBLIOGRAFIA

- ANDERSON, P. *A política industrial no Brasil e a experiência das câmaras setoriais na década de 90*. Porto Alegre: UFRGS, 1997 (Dissertação de Mestrado).
- ARBIX, G. A. T. *Uma aposta no futuro: os três primeiros anos da câmara setorial da indústria automobilística e a emergência do meso-corporatismo no Brasil*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1995 (Tese de Doutorado).
- CARDOSO, R. L. S. *A política industrial no governo Collor*. CEE/SAE, 1995 (Documento de Trabalho, 22).
- CASSIOLATO, J. E., ERBER, F. S. Política industrial: teoria e prática no Brasil e na OCDE. *Revista de Economia Política*, v. 17, n. 2, 1997.
- COMIN, A. *De volta para o futuro. Política e reestruturação industrial do complexo automobilístico nos anos 90*. Relatório final da pesquisa Os Cavaleiros do Anti-Apocalipse. São Paulo, Cebrap, 1996.
- DATTA-CHAUDHURI, M. Market failure and government failure. *Journal of Economic Perspective*, v. 4, n. 3, 1990.
- DE NEGRI, J. A. *Elasticidade-renda e elasticidade-preço da demanda de automóveis no Brasil*. Brasília: IPEA, 1998 (Texto para Discussão, 558).
- DESEP. *Câmaras setoriais e intervenção sindical*. São Paulo: Desepp/CUT, 1992 (Texto para Discussão, 5).
- DINIZ, E. Articulação dos atores na implementação da política industrial: a experiência das câmaras setoriais — retrocesso ou avanço na transição para um novo modelo? *Estudo da competitividade da indústria brasileira*. Campinas, 1993 (Nota Técnica Extra-Blocos Temáticos).
- GOLDTHORPE, J. (ed.). *Order and conflict in contemporary capitalism*. Oxford University Press, 1984.
- GUIMARÃES, E. A. *A política industrial do governo Collor: uma sistematização*. Rio de Janeiro: Funcex, 1992 (Texto para Discussão, 72).
- KAGAMI, M. The role of industrial policy: Japan's experience. *Revista de Economia Política*, v.15, n. 1, p. 119-133, 1995.
- KRUEGER, A. Government failure in economic development. *Journal of Economic Perspective*, v. 4, n. 3, 1990.

MICT — Ministério da Indústria, Comércio e Turismo. *Câmaras setoriais: relatório de situação*. Brasília: MICT/SPI, 1993.

_____. *Situação das câmaras setoriais*. Brasília: MICT/SPI, 1995.

RIBEIRO GUIMARÃES. *A experiência das câmaras setoriais: democratizando a política econômica*. São Paulo: Projeto Pnud/MTb/Cesit-Unicamp, 1994.

RUA, M. G. *O mecanismo das câmaras setoriais na implementação da política industrial, 1990-1992: uma avaliação político-institucional a partir do caso da câmara setorial da indústria automotiva*. Brasília: IPEA, 1992, mimeo.

SALGADO, L. H. Política de concorrência e estratégias empresariais: um estudo da indústria automobilística. *Perspectivas da Economia Brasileira — 1994*. Rio de Janeiro: IPEA, 1993.

STREETEN, P. Markets and states: against minimalism. *World Development*, v. 21, n. 8, p. 1.281-1.298.

SUZIGAN, W. Experiência histórica de política industrial no Brasil. *Revista de Economia Política*, v. 16, n. 1, 1996.

SUZIGAN, W., VILLELA, A. *Industrial policy in Brasil*. Campinas: Unicamp/IE, 1997.

VARIAN, H. R. *Microeconomia: princípios básicos*. Rio de Janeiro, Campus, 1990.