



## Ação sindical e política industrial: a participação do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC no Inovar-Auto<sup>1</sup>

Jonas Tomazi Bicev<sup>2</sup>

**Resumo:** O presente artigo consiste em descrever as principais ações do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC durante as negociações do Inovar-Auto (regime automotivo que vigorou entre 2012 e 2017), com o objetivo de discutir os dilemas que os trabalhadores enfrentam ao apoiarem as políticas de estímulo ao setor industrial. A partir de entrevistas com lideranças sindicais, realiza-se uma análise acerca das capacidades de sindicatos e governos de influenciarem as decisões das empresas transnacionais, da relação da política federal com a negociação sindical estabelecida nas firmas e das dificuldades de atrair investimentos para uma região de antiga industrialização.

**Palavras-chave:** Sindicato; Metalúrgicos; ABC; Negociação; Inovar-Auto.

**Trade union action and industrial policy: the participation of the ABC metalworkers' union in Inovar-Auto**

**Abstract:** *The present paper consists of describing the main actions of the ABC metalworkers' union during the Inovar-Auto negotiations (the automotive regime,*

1 Este artigo apresenta os principais resultados de pesquisa de doutorado, que contou com apoio material e financeiro concedido pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), do Ministério da Educação (MEC).

2 Centro de Estudos da Cultura Contemporânea - São Paulo - Brasil - jonas.bicev@yahoo.com.br - <https://orcid.org/0000-0002-7449-087X>

*which ran between 2012 and 2017) in order to discuss the dilemmas faced by workers when they supporting policies to stimulate the sector industrial. From the interviews with union leaders, we developed an analysis of capacities of unions and government to influence the decisions of transnational corporations; the relationship between federal policy and union negotiation, inside firms; and difficulties of attracting investments to a region of former industrialization.*

**Keywords:** *Union; Metalworkers; ABC; Negotiation; Inovar-Auto.*

**Resumen:** El presente artículo consiste en describir las principales acciones del Sindicato de Trabajadores Metalúrgicos de ABC durante las negociaciones de Inovar-Auto (régimen automotriz, que estuvo vigente entre 2012 y 2017), con el objetivo de discutir los dilemas que enfrentan los trabajadores al apoyar las políticas de estímulo al sector industrial. A partir de entrevistas con líderes sindicales, se realiza un análisis sobre: las capacidades de sindicatos y gobiernos para influir en las decisiones de las empresas transnacionales; sobre la relación entre la política federal y la negociación gremial que se establece en las empresas; y las dificultades de atraer inversiones a una región de antigua industrialización.

**Palabras clave:** Sindicato; metalúrgicos; ABC; negociación; Innovar-Auto.

## 1. Introdução: características do Sindicalismo dos Metalúrgicos do ABC e breve histórico da participação dos trabalhadores nos regimes automotivos

Composta por sete municípios do estado de São Paulo (Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra), a região do Grande ABC possui atualmente uma população estimada em 2,7 milhões de pessoas. Localizada a cerca de 20 km do município de São Paulo e a 50 km do Porto de Santos – isto é, entre o maior mercado consumidor e o maior porto do Brasil –, durante as décadas de 1960 e 1990, a região recebeu os principais investimentos de montadoras estrangeiras no país, que iniciaram a produção brasileira de veículos e autopeças: General Motors (unidade em atividade, em São Caetano do Sul, desde 1927); Mercedes-Benz (S. B. do Campo, 1956); Volkswagen (S. B. do Campo, 1957); Scania (S. B. do Campo, 1962); Toyota (S. B. do Campo, 1962); Ford (S. B. do Campo, 1967, quando adquiriu as operações da Willys Overland).

Após um período inicial, de chegada e instalação das montadoras (1956-1968), em que as empresas recebiam incentivos fiscais e financiamento subsidiado em troca da realização de índices elevados de conteúdo nacional, o setor automotivo (indústria automobilística e de autopeças) e os serviços relacionados se tornaram

economicamente preponderantes e fundamentais para a compreensão das transformações na dinâmica do emprego e da estrutura produtiva do ABC. Foi no setor automotivo também, mais precisamente na indústria automobilística de São Bernardo do Campo e Diadema, que emergiu, durante as greves ocorridas entre 1978 e 1980, o movimento de trabalhadores conhecido como *novo sindicalismo*. Além das demandas por reposição salarial, o movimento expressou uma luta mais geral por direitos de cidadania no interior da sociedade (isto é, direito à moradia digna, educação e saúde básica), sendo, por isso, decisivo para o fortalecimento da resistência e oposição política à ditadura militar (Rodrigues, 1997).

A partir da retomada do regime democrático, devido ao contexto de meados da década de 1980, de crise econômica e redução do investimento das montadoras transnacionais nas unidades industriais brasileiras, a ação sindical dos metalúrgicos do ABC, que tinha situado o espaço fabril como o espaço privilegiado da contenda entre o capital e o trabalho, começa a se voltar também “à discussão de temas relacionados à regionalidade, ao desenvolvimento local, regional e à formulação e implementação – junto com outros atores sociais e políticos – de políticas públicas voltadas para esse território” (Ramalho e Rodrigues, 2018: 73). Nesse sentido, a negociação tripartite estabelecida durante os dois acordos da câmara setorial do setor automotivo (mar. 1992 e fev. 1993) foi determinante para a ampliação da agenda sindical e consolidação de um modelo de atuação *contratualista*, que privilegia a negociação ao conflito e busca assegurar a melhoria nas condições de trabalho e os investimentos na região, por meio da realização de acordos (por unidade industrial) e convenções coletivas (negociadas com cada subsetor industrial da base do sindicato) (Rodrigues, 1997: 43)<sup>3</sup>.

Em um momento de atraso tecnológico da indústria e estagnação do mercado de automóveis, negociou-se, na ocasião, uma redução de impostos federais (IPI) e estaduais (ICMS), junto com uma diminuição nas margens de lucro dos principais elos da cadeia produtiva, que, no total, contabilizaram uma redução temporária de 22% no preço final dos carros de passeio e comerciais leves. Ao final da experiência, verificou-se, entre 1992 e 1993, um aumento nas vendas de veículos de 143%, ao lado de uma realização apenas parcial das metas de emprego (Arbix, 1996). A literatura sociológica identificou, de um lado, a constituição de um modelo de “negociação entre entidades representativas e autônomas da sociedade civil e um Estado que as reconhece como autônomas e representativas” (Cardoso e Comin, 1995: 412); de outro, um *corporativismo setorial*, no qual os sindicatos representam os interesses das *frações de*

3 Atualmente, a base territorial do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC compreende os municípios de São Bernardo do Campo, Diadema, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra.

*classe* ou coletivos de trabalhadores mais organizados no interior da categoria ou setor econômico (como os operários das montadoras de automóveis, entre os metalúrgicos; ou os funcionários dos bancos públicos, entre os bancários) (Boito Jr., 1994: 27).

Após o esvaziamento das câmaras setoriais, em decorrência da exclusão dos trabalhadores da negociação do “carro popular” e da política comercial adotada na primeira fase do Plano Real (isto é, redução das alíquotas de importação, acompanhada de apreciação cambial), uma nova política industrial, com o foco no setor automotivo, foi discutida e implementada somente em dezembro de 1995 (Arbix, 1996). Com o objetivo de conter o desemprego e a ameaça de desindustrialização parcial do país, o governo federal, sob a presidência de Fernando Henrique Cardoso (1995-1998; 1999-2002), anunciou o aumento das alíquotas de importação dos veículos de 20% para 70%, além de conceder, por um período de quatro anos (dez. 1995 a dez. 1999), vantagens às montadoras já instaladas no país. Estas últimas – desde que alcançassem um índice de nacionalização dos veículos de 60% – eram autorizadas a importar com tarifa especial de 35% (Cardoso, 2006; Sallum Jr., 2000).

Como resultado do regime automotivo e do acirramento da *guerra fiscal* entre os estados da Federação, entre 1996 e 2002, quatorze fábricas de automóveis foram inauguradas no Brasil. Em razão de uma combinação de fatores – que vão desde a tentativa de evitar a negociação, junto com a capacidade de mobilização sindical, até o montante de incentivos fiscais recebidos –, as empresas evitaram os municípios do ABC e, com exceção da Ford (Camaçari – BA), concentraram-se nos estados do Sul e Sudeste do Brasil, que são territorialmente próximos dos países do Cone Sul (Cardoso, 2006).

Durante o governo FHC, em resposta ao encerramento e ao deslocamento das fábricas para outras localidades (como aconteceu, por exemplo, com a Bras-temp, que se transferiu para Joinville – SC), a ação sindical dos metalúrgicos do ABC se concentrou na negociação da reestruturação produtiva de firmas como a Ford e VW, em contato direto com a direção mundial das empresas (Barbosa, 2003). No âmbito federal, contudo, a participação dos sindicalistas se restringiu à concepção e gestão das políticas transversais de qualificação profissional (Guimarães, Comin e Leite, 2001)<sup>4</sup>.

---

4 Segundo Guimarães, Comin e Leite (2001), a partir do governo FHC, os representantes sindicais dos trabalhadores – ao lado dos representantes patronais e do governo – participaram ativamente da gestão e da construção de programas de geração de emprego, renda e de qualificação profissional, financiados pelo Fundo de Amparo ao Trabalhador. Os autores citam dois exemplos: o projeto Integrar, gerido pela Confederação Nacional de Metalúrgicos da CUT, e o Plano Nacional de Formação Profissional (o Planfor). Entre 1996 até o final de 1998, o projeto Integrar havia atendido 205 mil pessoas, com unidades em nove estados da Federação. Já o Planfor, a partir de um investimento de R\$ 226 milhões, alcançou, no ano de 1996, a marca de mais de 1,3 milhão de pessoas, o equivalente a um gasto de R\$ 190,00 por aluno treinado (Guimarães et al., 2001: 442-445).

Por esse motivo, a vitória de Luiz Inácio Lula da Silva nas eleições presidenciais de outubro de 2002 representou para os metalúrgicos do ABC a oportunidade de ampliar a participação orgânica de seus representantes na gestão dos negócios do Estado e de avançar no projeto de desenvolvimento, defendido no interior da Central Única dos Trabalhadores (CUT), pela corrente Articulação Sindical, ou seja: proteção da indústria instalada no país, valorização do salário mínimo, do emprego registrado e da negociação coletiva (Cardoso e Gindin, 2017: 22). No caso dos setores mais organizados do sindicalismo da CUT, o aumento da participação política se deu em grande medida pelo sucesso eleitoral dos quadros sindicais filiados principalmente ao PT e pela atuação dos sindicalistas nos fóruns de discussões sobre políticas públicas e conselho de administração das estatais e fundos de pensão (Jardim, 2007).

Em relação ao setor automotivo (indústria automobilística e autopeças), o período de expansão da produção e das vendas de veículos (2004-2012), decorrente das reduções temporárias de IPI e das medidas de estímulo ao consumo interno, permitiu que, no início do governo de Dilma Rousseff (2011-2014; 2015-ago. 2016), um novo regime automotivo fosse construído pela coalizão produtivista, “composta pelos empresários industriais associados à fração organizada da classe trabalhadora” (Singer, 2018: 57). Esse regime, negociado de modo tripartite, em grande parte, tentava reproduzir o funcionamento das câmaras setoriais, mas inovava em relação aos acordos anteriores, por condicionar as vantagens tributárias – concedidas às empresas – à realização das atividades de montagem e etapas produtivas no Brasil, à melhoria da eficiência energética dos veículos e aos investimentos (ainda que modestos) em pesquisa e desenvolvimento.

A partir de análise da literatura e entrevistas conduzidas entre 2015 e 2018, com dirigentes sindicais e um assessor técnico do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, nas próximas seções, serão discutidas as razões do apoio e da participação dos sindicalistas na política setorial do setor automotivo. A partir da interpretação e justificativa das ações por parte dos atores, analisam-se as condições políticas e sociais que permitiram a participação informada dos trabalhadores nas negociações, a relação da política federal com as negociações no interior das firmas, as disputas e o quanto os resultados obtidos se aproximaram das metas acordadas. Ao final do artigo, indicam-se futuros caminhos de pesquisa e a contribuição do estudo para discussão da literatura sobre cadeias produtivas e os dilemas da participação sindical nas políticas industriais.

## 2. As razões para um novo regime automotivo

De acordo com Sturgeon et al. (2017), a *Cadeia Global de Valor* (CGV) automotiva se organiza, inicialmente, a partir de três atividades: (1) *design* e o desenvolvimento dos veículos; (2) montagem final; e (3) desenvolvimento e a produção de componentes, autopeças, módulos e subsistemas. Apesar de variações nas configurações locais da cadeia, que resultam de uma complexa combinação de regulamentações governamentais, participação do capital local, arranjos institucionais e acordos multilaterais de comércio e investimento, em quase todo o país, o poder de mercado está concentrado num pequeno e proeminente grupo de produtores de automóveis (firmas líderes globais) e num maior, porém, seletivo, grupo de fábricas de autopeças multinacionais (fornecedores globais)<sup>5</sup>.

Em relação à distribuição geográfica, as funções de criação e engenharia, tais como *design* conceitual, definição de estilos, tecnologia e motores dos veículos, em geral, são conduzidas pelos estúdios das principais marcas de automóveis ou estúdios independentes e laboratórios de engenharia localizados nos tradicionais centros de produção automotiva (Detroit – EUA; Wolfsburg e Stuttgart/Alemanha; Turim/Itália; Paris/França; Tóquio e Nagoya/Japão). A montagem final, entretanto, tende a se concentrar em unidades industriais das firmas líderes da cadeia, localizadas em países integrados aos centros regionais de produção automotiva (ex.: México, Turquia, Marrocos, Canadá), ou com um mercado consumidor de grande dimensão (ex.: China, EUA e Brasil) (Sturgeon, Chagas e Barnes, 2017: 07).

Ainda que as recentes inovações nas técnicas de montagem e no maquinário tenham aumentado a flexibilidade das linhas de produção, a maioria das unidades industriais em atividade possui plataformas e equipamentos projetados para a montagem de um único modelo ou para veículos de tipos semelhantes. Esta limitação em relação à demanda deixa as fábricas e seus fornecedores locais recorrentemente expostos aos períodos de queda da produção e funcionamento ocioso. Por isso, os principais países produtores (como EUA, Japão, Alemanha e Coreia do Sul) são aqueles cuja indústria, além da demanda doméstica, é capaz de realizar investimentos diretos e exportar veículos acabados ou kits de componentes completos (CKD) para outros países do mercado global (Ibidem: 10).

---

5 As atividades de distribuição, reparo e reciclagem também são partes significativas da indústria automotiva e responsáveis pela geração de empregos em larga escala. Essas atividades, entretanto, são predominantemente realizadas pelos atores locais e, por isso, são apenas parciais ou marginalmente analisadas nos estudos das cadeias globais de valor (Sturgeon, Chagas e Barnes, 2017: 03).

Apesar de a indústria brasileira enfrentar dificuldades para exportar, para além dos países do Mercosul; no biênio 2011-2012, o mercado brasileiro de automóveis e caminhões apresentava resultados positivos. Além do recorde de 3,8 milhões de veículos novos vendidos em 2012 (correspondente à soma das vendas dos carros de passeio, comerciais leves, caminhões e ônibus), nesse mesmo ano, com uma frota em circulação estimada em 37,3 milhões de veículos, o mercado estava próximo da saturação nas regiões Sul e Sudeste – onde havia um veículo para cada quatro habitantes –, mas distante de esgotar o seu potencial de crescimento nas Regiões Norte e Nordeste, onde havia, respectivamente, um veículo para cada 14 e 12 habitantes<sup>6</sup>. Naquela época, o Brasil chegou a representar o 4º maior mercado consumidor e o 7º maior produtor da cadeia automotiva global (atualmente, caiu para 9º).

Havia, portanto, bons motivos para que as empresas transnacionais do setor automotivo estivessem atentas ao mercado brasileiro, onde o desemprego se mantinha baixo e a continuidade das políticas de expansão de crédito e valorização do salário mínimo favorecia o consumo de bens duráveis. Uma tendência, porém, preocupava os sindicalistas e os pesquisadores do setor: uma parcela crescente da demanda, que se estendia dos automóveis de luxo aos veículos de médio e pequeno porte, era atendida por veículos importados. Assim, de acordo com os dados da Anfavea (2018), a importação de veículos acabados, que, no ano de 2003, representava apenas 5% das unidades comercializadas (um total de 73.887 unidades), aumentou durante oito anos seguidos, alcançando, em 2011, a marca de 24% (um total de 857.892 unidades) (Anfavea, 2018: 64-65).

Entre os metalúrgicos do ABC, onde a produção automotiva historicamente se apoiou em uma densa rede de fornecedores e serviços locais, a preocupação com o crescimento acelerado das importações (principalmente dos automóveis importados da China e da Coreia do Sul, que, entre 2009 e 2011, saíram de uma participação de 1% para 5% do mercado nacional) se traduziu na organização de protestos de rua, seminários (com a presença de políticos, empresários e assessores da presidência da República) e cobranças via imprensa, no intuito de convencer o governo federal da necessidade de um novo regime automotivo – o último havia se encerrado em dezembro de 1999 –, mais abrangente do que os incentivos

---

6 Os cálculos foram realizados a partir das estatísticas populacionais do IBGE e da frota em circulação, estimada pela Anfavea (2018). A dimensão da frota de veículos estimada pela Anfavea e outras entidades patronais, como o Sindipeças e Abipeças, difere e está bem abaixo dos dados divulgados no site do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), porque as estatísticas governamentais não levam em conta os veículos que deixam de circular em cada ano por conta de acidentes, desmanches, desgaste excessivo ou perda total (Cf. a metodologia em Sindipeças, 2016).

temporários e capaz de induzir os investimentos e a reestruturação do Parque Industrial do país. Esse período de incertezas e esforços dos sindicalistas foi, assim, retratado por Valter Sanches (representante dos trabalhadores no Conselho de Administração da Daimler AG e secretário-geral da IndustriALL Global Union)<sup>7</sup>:

Oito anos de crescimento ininterrupto da indústria. A indústria mesmo com horas extras, com contratações, com aumento de capacidade não conseguia atender esse brusco aumento da demanda e isso era suprido com importados. E o que é que a gente alertava ao governo: a hora em que o mercado começar a se estabilizar, que era uma previsão, que isso poderia representar um problema e uma ameaça aos postos de trabalho (Sanches, Programa Brasil Metal. *Rede TVT*, 2014)<sup>8</sup>.

Além do histórico de negociações com as empresas transnacionais do setor automotivo, a presença de dirigentes do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC no Conselho de Administração do grupo Daimler/Mercedes-Benz e no Comitê Mundial dos trabalhadores da VW e da Ford – uma prática fomentada pelo Sindicato desde meados dos anos 1990 – conferia aos sindicalistas a capacidade de prever e se preparar para os futuros investimentos das montadoras<sup>9</sup>. Conforme o relato do “entrevistado M” (assessor técnico do sindicato entre 2009 e 2016), duas tendências da indústria foram identificadas na época: a padronização do “trem de força” (*powertrain*) dos veículos globais – isto é, o câmbio, eixo e motor – e a construção de plataformas que fossem móveis (de fácil transporte para o mercado de outro país).

A produção de plataformas (chassi ou base estrutural dos veículos) e motores é atualmente uma das atividades centrais da indústria automobilística. Em geral, ela é realizada nas matrizes ou nas fábricas do país de origem das montadoras. Depois de produzidas, as plataformas são transportadas para diferentes

7 A IndustriALL Global Union é uma federação sindical internacional, multisetorial, fundada em 2012, a partir da fusão de organizações como a Federação Internacional dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas, a Internacional dos Trabalhadores Químicos, da Celulose, da Energia, Mineração e Indústrias Diversas e a Federação Internacional de Trabalhadores na Indústria, Têxtil, Vestuário e Couro. Atualmente, a entidade conta com o apoio de mais de 600 sindicatos, filiados em 140 países.

8 Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=2E5mXplYQ98>>. Acesso em: 13 out. 2021.

9 O intercâmbio de experiências entre sindicalistas metalúrgicos alemães e brasileiros contribuiu para a valorização e o aumento da participação dos metalúrgicos do ABC nos conselhos de trabalhadores e fóruns internacionais. Na Alemanha, além das comissões de fábrica, desde 1951, os trabalhadores participam de dois outros importantes organismos de gestão das companhias públicas e privadas: o conselho de administração e o conselho de direção. Inicialmente restrito às indústrias de mineração e siderurgia (carvão e aço), a partir da revisão da lei geral de empresas em 1972, o modelo foi estendido para os demais setores industriais (Sturmthal, 1971).



países de acordo com o modelo de automóvel que atenda à demanda local. Esta distinção entre países produtores de automóveis e países produtores de plataformas já era conhecida pelos trabalhadores; a novidade, porém, era a capacidade de produzir diferentes modelos/famílias de automóvel em uma mesma plataforma global, ou seja, a partir de uma mesma base estrutural:

O que diferencia normalmente uma plataforma da outra? É o que a gente chama de “entre eixos”, que é a distância entre a roda da frente e a roda de trás [...] A Volkswagen estava desenvolvendo uma plataforma que era flexível, então eu posso ampliar ou diminuir o “entre eixos”, eu posso produzir um carro maior ou menor na mesma plataforma [...] a GM estava fazendo pesquisa nesse campo, a Volks, a Ford, havia uma política de investimentos para ter núcleos produtores de plataformas e *powertrains* pelo mundo. Onde ficaria? A gente tinha a informação de que essas plataformas e as fábricas de motores, elas ficariam normalmente na matriz [...] Eles teriam uma segunda planta na China e existia uma disputa sobre um terceiro polo de produção que seria entre Brasil, México ou o inverso de onde eles estavam, por exemplo, se eu estou na Alemanha, eu faço uma fábrica nos Estados Unidos; se eu sou uma fábrica americana, eu faço na Europa (Entrevistado M, 25/04/2018).

Em paralelo às informações obtidas pelos metalúrgicos do ABC, a partir do intercâmbio com os sindicalistas dos países desenvolvidos e das discussões com os trabalhadores ferramenteiros – que, devido à necessidade de testes, recebem o projeto de um automóvel novo com um ou dois anos de antecedência – havia, também, a atuação política de técnicos e membros da burocracia governamental, com experiência de trabalho ou gestão empresarial na indústria automotiva, que, na época, estudavam o setor e trabalhavam em uma nova regulação do mercado e ações tributárias capazes de induzir o investimento do setor privado nas atividades de pesquisa e engenharia.

Tinha também um grupo no governo ligado à ABDI [Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial]<sup>10</sup> na época, eles eram quem de dentro do governo estudava o setor automotivo. Então havia conversas entre o sindicato

10 A Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI) foi criada em 2004 pelo governo federal com o objetivo de desenvolver estudos e pesquisas focados no aumento da competitividade e produtividade da indústria brasileira. A agência está vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC); entre suas atribuições, destacam-se a oferta de apoio técnico sistemático e a preparação de relatórios setoriais e globais de acompanhamento e monitoramento da política industrial brasileira. Conferir site institucional. Disponível em: <<https://www.abdi.com.br/>>. Acesso em: 13 out. 2021.

e o pessoal da ABDI, e o grupo da secretaria que cuidava do setor automotivo, que vai ser o Bedran [Paulo Bedran, diretor do departamento da Indústria do Equipamento de Transporte do MDIC] e depois vai entrar a Margarete [Margarete Gandini, coordenadora da Indústria Automotiva do MDIC] e depois vai entrar esse outro pessoal. Era um pessoal que pensava a estratégia do setor automotivo e conhecia muito do setor[...] alguns tinham experiência de trabalho, trabalhavam em montadoras, alguns tinham trabalhado em montadoras fora do país. Você tinha um grupo que entendia muito disso. Você não pode esquecer que no final do governo Lula, o Ministro do Desenvolvimento é o Miguel Jorge [vice-presidente de RH da VW Brasil, entre 1995 e 1998; atual vice-presidente do conselho consultivo da MAN-Caminhões América Latina] (Entrevistado M, 25/04/2018).

Em seu estudo sobre o Inovar-Auto a partir da perspectiva governamental, Cavalcante (2017) indica que, desde de 2009, representantes do governo e das empresas estudavam uma política capaz de acelerar os investimentos na melhoria da eficiência energética dos veículos, pois, a partir de 2015, os automóveis produzidos no Brasil seriam impedidos de circular em diversos países, incluindo a Argentina (principal destino de nossas exportações automotivas) (Cavalcante, 2017: 90). Outro ponto importante, enfatizado pelos atores governamentais, era o cuidado em se estabelecer contrapartidas associadas à sustentabilidade da política (ou seja, estabelecer exigências que não fossem questionadas na OMC). Assim, foram estabelecidas metas de investimentos em ciência, pesquisa e o desenvolvimento de veículos com menor emissão de poluentes. Havia também a preocupação em se estabelecer metas realistas e viáveis, isto é, objetivos capazes de estimular as empresas e, ao mesmo tempo, possíveis de serem alcançados em um intervalo de cinco anos (Ibidem, 2017: 97)<sup>11</sup>.

Conforme as descrições e os achados da literatura, diversas circunstâncias – parte delas históricas e outra parte conjunturais – favoreceram a construção de um novo regime automotivo no âmbito do Programa Brasil Maior. Membros da burocracia governamental tinham um elevado conhecimento técnico sobre o setor automotivo e eram capazes de questionar e discutir as reivindicações feitas pela Anfavea. Por sua vez, o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC tinha um

---

11 Apesar das restrições às políticas industriais impostas pela Organização Mundial de Comércio (OMC), existe uma regra que autoriza subsídios seletivos, desde que estejam atrelados aos investimentos das empresas em inovação e P&D. Segundo Cavalcante (2017), foi a partir dessa “zona cinzenta” que diversos países estabeleceram as suas políticas recentes em prol do desenvolvimento produtivo em convívio com a OMC e demais players correlatos (Cavalcante, 2017: 93-94).

conjunto de informações, obtidas tanto no âmbito internacional quanto no âmbito local, sobre a intenção das montadoras de lançarem novos modelos e inaugurarem novas unidades de produção na América Latina. Isso tornava plausível o esforço do governo brasileiro em oferecer vantagens de mercado para as empresas dispostas a trazer parte de sua produção para o país.

A defasagem tecnológica dos veículos brasileiros e o crescimento das importações dos veículos chineses – a preços inferiores à média nacional e sem a contrapartida de investimento local<sup>12</sup> – ameaçavam, na época, a estratégia brasileira defendida pelo Sindicato dos Metalúrgicos do ABC de um aumento da participação brasileira na produção mundial de automóveis pela via da coordenação de mercado; ou seja, aumento do emprego formal e do consumo no mercado doméstico → aumento da arrecadação de impostos → capacidade de financiar a renovação da frota → maior rigor da legislação relativa à segurança e meio ambiente → melhorias técnicas nos veículos → aumento das exportações.

Nessa disputa sobre os rumos do mercado e da política automotiva do país – que opunha, de um lado, os interesses do setor importador e, de outro, os interesses do setor produtivo (representado principalmente pela VW, Ford, GM, FIAT e Renault) –, tanto os metalúrgicos quanto os representantes das montadoras instaladas no ABC encontraram na elaboração de um novo regime automotivo a oportunidade de se beneficiarem de uma política em grande parte protecionista. Do lado das montadoras, apesar das críticas à intervenção estatal, tentava-se assegurar a posição de mercado e a margem de lucros elevada; do lado dos trabalhadores, buscava-se condicionar o acesso ao mercado à realização de investimentos e geração de empregos no país.

Ninguém obteria vantagens se fosse simplesmente operar com CKDs no Brasil, ele teria de cumprir várias etapas de produção para aderir à primeira fase do Inovar-Auto. As empresas mesmo sabendo que teriam de cumprir etapas de produção, ampliar o conteúdo nacional, fizeram os seus investimentos. Hoje muitas montadoras já são realidade [...] as empresas podem até não gostar da intervenção do Estado, na verdade, elas não gostam.

---

12 Segundo Luiz Curi (presidente da Chery no Brasil), no ano de 2011, quando as atividades da empresa ainda se restringiam à importação de veículos chineses (ou seja, antes de inaugurar a sua fábrica em Jacareí, SP), a intenção inicial de sua direção era vender no mercado brasileiro o modelo compacto, o QQ, equipado com airbag duplo, ABS, CD player e sensor de estacionamento, por, na época, R\$ 19,9 mil. Essa proposta, contudo, enfrentou enorme resistência das montadoras e concessionárias locais. Ao final dessa disputa, para evitar maiores danos a sua imagem e problemas de distribuição, a Chery se convenceu em elevar o valor de seu modelo QQ para o preço inicial de R\$ 23 mil (Cf. Leite, J. Tem muita gordura para queimar. *UOL Carros*. O Mundo em Movimento, 20/06/2011).

Preferem a liberdade, a desregulação do mercado para fazer do jeito delas, como e quando querem; porém, o Brasil é um país grande e promissor (Entrevistado F, presidente do sindicato dos metalúrgicos do ABC entre 2013 e 2017. Entrevista realizada no dia 29/09/2016).

### 3. A construção política do novo regime automotivo: o Inovar-Auto

A execução das ações políticas de regulação da produção e do mercado automotivo, reconhecida pela literatura e pelos atores sociais envolvidos como Inovar-Auto, foi na realidade desenvolvida em duas etapas.

Na primeira delas, iniciada com o Decreto Presidencial n. 7.567 de 15 de setembro de 2011, o governo brasileiro estabeleceu um aumento de 30 pontos percentuais na alíquota do IPI de todos os veículos comercializados no país, com exceção daqueles cujos produtores (isto é, as grandes empresas do setor automotivo) apresentassem um índice de conteúdo regional médio da produção de 65% e um investimento local em pesquisa e inovação superior ou igual a 0,5% do faturamento. Para essas empresas, com a produção predominantemente regional (ou seja, com automóveis ou componentes produzidos no Brasil, Argentina, Uruguai ou México), o aumento do IPI seria reduzido ou até eliminado<sup>13</sup>. Além disso, para garantir seus efeitos positivos sobre a cadeia automotiva local, definiu-se que das onze etapas de produção que compunham a montagem de um veículo leve; seis delas deveriam ser realizadas no Brasil<sup>14</sup>.

Essa política de elevação do IPI, elaborada pelos atores setoriais, foi uma novidade bem recebida pelo Ministério da Fazenda. Até então, as políticas de incentivo se baseavam na concessão de descontos nos impostos sem a garantia de seu repasse, pelas empresas, aos consumidores. Desse modo, ao inverter o sentido da política – aumento do IPI para todos os veículos nacionais e importados – e conceder crédito tributário atrelado à realização de metas de produção

13 O abatimento de até 30 pontos percentuais do IPI (isto é, o equivalente ao aumento anunciado) seria feito a partir da concessão de *créditos presumidos* do imposto, ou seja, a montadora deveria apresentar ao governo federal as notas fiscais e outros comprovantes de seus gastos e, caso atendessem às exigências, os créditos seriam revertidos em desconto do IPI.

14 As onze etapas listadas pelo decreto presidencial foram: “1. Montagem, revisão final e ensaios compatíveis; 2. Estampagem; 3. Soldagem; 4. Tratamento anticorrosivo e pintura; 5. Injeção de plástico; 6. Fabricação de motores; 7. Fabricação de transmissores; 8. Montagem de sistema de direção, suspensão, elétrico, freio, eixos, motor, câmbio e transmissão; 9. Montagem de chassi e carroceria; 10. Montagem final de cabines ou de carrocerias, com instalação de itens acústicos, térmicos, forração e acabamento; 11. Produção de carrocerias através de peças avulsas, estampadas ou formatadas regionalmente” (Brasil, Decreto n. 7.567 de 15 de setembro de 2011).

local, o governo garantia a arrecadação e ao mesmo tempo favorecia as montadoras que produziam no país (Cavalcante, 2017: 98).

Esse primeiro conjunto de ações políticas, porém, provocou imediatamente a reação dos grupos sociais organizados, entre os quais se destacam o setor importador, os partidos de oposição ao governo de Dilma Rousseff e o poder judiciário.

O setor importador, diretamente afetado pelo aumento do IPI, foi o maior crítico da intervenção do Estado brasileiro no mercado automotivo. Aliado aos parlamentares e partidos de oposição ao governo Dilma Rousseff, ele tentou judicializar a disputa política. De acordo com o posicionamento da Abeiva (Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores) divulgado na época, a atuação do governo brasileiro prejudicou principalmente as montadoras chinesas e sul-coreanas – casos da JAC Motors, Chery, Lifan, Hafei e Kia Motors –, pois as montadoras com produção nacional – com destaque para Ford, GM, VW, FIAT e Renault – importavam, com relativa liberdade, veículos de luxo (como as SUVs, por exemplo) e componentes estratégicos (como o câmbio automático) de países com os quais o Brasil mantinha acordos comerciais (casos do Mercosul e do México).

As reclamações dos importadores repercutiram no Congresso Nacional e mobilizaram até a instância máxima do poder judiciário: o Supremo Tribunal Federal. No dia 20 de outubro de 2011, provocados por uma denúncia feita pelo partido Democratas (DEM), os ministros do STF decidiram por unanimidade suspender a validade do Decreto Presidencial n. 7.567 por um período de 90 dias. Entre as razões apontadas pelos ministros, destaca-se a inconstitucionalidade da medida, pois, segundo a Constituição Federal, com exceção de alguns poucos tributos, os impostos só podem aumentar depois de 90 dias do anúncio de seu acréscimo no Diário Oficial da União.

Após a derrota sofrida no STF e as críticas de polos distintos do espectro político, de sindicato de trabalhadores aos empresários do setor importador, o governo procurou, no âmbito doméstico, reforçar a negociação tripartite da política setorial e, no âmbito externo, reuiu os acordos comerciais vigentes no setor automotivo. A política de livre-comércio entre Brasil e México (vigente desde 2002) foi substituída pela política de cotas comerciais de importações automotivas (de US\$ 1,4 bilhão, em 2012, até US\$ 1,6 bilhão a partir de 2015). Em relação à Argentina, o regime “flex” foi prorrogado até junho de 2015, esse acordo manteve a relação de US\$ 1,5 exportado pelas montadoras brasileiras, sem impostos alfandegários, para cada US\$ 1,0 importado do país vizinho.

No dia 03 de abril de 2012, a Presidente Dilma Rousseff anunciou os dezoito Conselhos de Competitividade do Programa Brasil Maior<sup>15</sup>. Vinte dias depois, ocorreu em Brasília/DF a primeira reunião do conselho do setor automotivo, coordenada por Heloisa Menezes (Secretária de Desenvolvimento da Produção do MDIC). Além dos empresários, participaram do conselho o então presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Sérgio Nobre (escolhido como o representante dos trabalhadores no Conselho), e Paulo Cayres (Presidente da Confederação Nacional dos Metalúrgicos da CUT). Conforme as palavras do então assessor técnico dos metalúrgicos do ABC, o conselho automotivo era considerado uma nova oportunidade de alterar e, se possível, aumentar a influência dos trabalhadores na definição da política industrial automotiva:

[...] a história dos trabalhadores no ambiente industrial é assim, o empresariado vem e põe a pauta das transformações, das mudanças, da necessidade de investimento, de isenção fiscal, ou seja, ele põe a pauta para o governo e o trabalhador diz não, tudo bem, mas para vocês darem isso pra eles, nós precisamos garantir o emprego, precisa melhorar as condições de trabalho, precisa diminuir o número de acidentes. Ou seja, o histórico dos trabalhadores é dizer: eles entendem da política estratégica do setor, mas nós queremos contrapartidas para apoiar, para defender que o governo apoie isso. E o que é que o ABC resolve fazer com o conjunto de informações que ele tinha do setor? Ele diz não. [Ele diz] nós não viemos aqui para discutir a vírgula, a vírgula vocês já sabem e isso nós resolvemos na fábrica. Nós não precisamos do governo para ter melhor salário, mais PLR e melhor condição de trabalho [...] O que a gente quer? Nós queremos discutir a política. Porque a política é a garantia do futuro do emprego para a região do ABC. A garantia da manutenção do setor automotivo no Brasil e da nossa capacidade de permanecer como um setor importante na economia nacional e influir na economia global (Entrevistado M, 25/04/2018).

A organização permanente no local de trabalho e a autonomia em relação ao Estado nas negociações coletivas são características que distinguem o sindicalismo metalúrgico do ABC desde o início da década de 1980. Apesar de

15 1. Petróleo e gás natural; 2. Complexo da saúde; 3. Automotivo; 4. Defesa, aeronáutico e espacial; 5. Bens de capital; 6. Tecnologia da informação e comunicação; 7. Complexo eletrônico; 8. Calçados, têxteis, confecções; 9. Gemas e joias; 10. Móveis; 11. Construção civil; 12. Química; 13. Energias renováveis; 14. Mineração; 15. Metalurgia, siderurgia; 16. Papel e celulose; 17. Higiene pessoal, perfumaria e cosméticos; 18. Agroindústria; 19. Comércio, serviços e serviços logísticos (Brasil, MDIC, 2013: 34).

reconhecerem a importância da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) como referência ou norma orientadora, é a partir do sistema composto pela comissão de fábrica (composta por representantes sindicais e não sindicais), comissão sindical de empresa (composta somente por diretores de base do sindicato) e sistema único de representação (sistema existente nas empresas em que a comissão de fábrica se fundiu com a Comissão Interna de Prevenção e Acidentes, a CIPA) que os metalúrgicos do ABC adquirem maior poder de barganha nas negociações dos salários e outros benefícios. Durante as reuniões tripartites, a Anfavea e o Sindipeças tentaram trazer a discussão do custo do trabalho para o centro das negociações; entretanto, desistiram após os sindicatos contra-argumentarem com a proposta de discutirem também o preço dos veículos, os quais são definidos em termos nacionais, apesar da conhecida desigualdade salarial existente entre as regiões e as unidades produtivas.

Depois de quase cinco meses de discussões, no dia 17 de setembro de 2012, inicia-se a segunda fase da política automotiva do Governo Dilma Rousseff<sup>16</sup>. Com duração de cinco anos (out. 2012-dez. 2017), entre as medidas anunciadas no Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (quando passou a se chamar Inovar-Auto), destacam-se as novas exigências em relação a: 1) a eficiência energética e a segurança dos veículos; 2) a execução no Brasil de 8 a 10 etapas de produção, de um veículo leve, e 9 a 11 etapas de produção de um veículo pesado; e 3) investimentos na ciência e na engenharia brasileira por meio da realização de pelo menos duas das seguintes propostas:

- a. Investimento de, no mínimo, 0,15% da receita operacional bruta<sup>17</sup> em pesquisa e desenvolvimento, chegando a 0,5% em 2017;
- b. Destinação de 0,5% da receita operacional bruta às atividades de engenharia e desenvolvimento de tecnologia industrial básica, subindo para 1,0% em 2017;
- c. Adesão ao programa brasileiro de etiquetagem veicular (PBEV), com informações técnicas sobre o veículo, o consumo de combustíveis e a emissão de poluentes.

16 Ao todo, foram realizadas quatro reuniões do Conselho de Competividade do Setor Automotivo, todas elas ocorridas entre os meses de abril e dezembro de 2012. Em sua composição, havia um predomínio dos representantes das empresas e suas associações que, juntos, somavam 10 representantes. Os trabalhadores somavam 4 representantes, sendo 2 sindicalistas (um da CUT e outro da Força Sindical) e 2 técnicos do Dieese. Os demais membros eram representantes do governo e técnicos da ABDI (total de 8 membros).

17 Receita operacional bruta: valor faturado com o total de venda de bens e serviços (descontado o valor dos impostos e contribuições).

Em relação à eficiência energética, isto é, a razão entre a distância percorrida e o consumo de combustível, definiu-se uma meta obrigatória (incremento de 12% na eficiência) e outras duas opcionais (de 15,46% e 18,84%). Caso os produtores alcançassem a meta mais audaciosa, um veículo leve movido à gasolina teria um desempenho de 17,25 km/l, em 2017, e os movidos a etanol, de 11,96 km/l. Segundo Roberto Marx e Adriana M. de Mello (2014), essa era a média prevista para os carros vendidos na região do Euro em 2016. Assim, “em 2017, o Brasil estaria apenas um ano atrás da legislação europeia em relação à eficiência energética” (Marx e Mello, 2014: 09). Considerada uma ação estratégica no estímulo à inovação, o reforço da regulação ambiental se deu *pari passu* às exigências de segurança – como a obrigatoriedade de freios ABS e airbag duplo frontal nos veículos –, de modo a ampliar o potencial de exportação dos automóveis produzidos no Brasil<sup>18</sup>.

O setor importador também foi objeto de uma nova regulação. Para as montadoras que importavam automóveis acabados, mas que tinham a intenção de iniciar ou transferir parte de sua produção para o Brasil, foi concedida uma cota-crédito de IPI (correspondente a 50% da capacidade produtiva esperada), que, durante a construção da fábrica, permitia importar anualmente até 25% dos automóveis produzidos futuramente, sem o aumento de 30pp do IPI. Os outros 25% do crédito concedido seriam revertidos em abatimento dos impostos somente após o início da produção nacional. Para as empresas que insistiam em trabalhar somente com importações, foi estabelecida uma cota comercial de 4.800 unidades anuais e o abatimento de impostos foi condicionado à contribuição ao fundo de financiamento de P&D, atividades de engenharia e tecnologia industrial básica (entre 0,5 e 1,0% do faturamento).

Em relação às políticas setoriais anteriores, a literatura destacou que o Inovar-Auto continha a novidade de incutir nos objetivos de redução de consumo de combustível (o principal indutor de inovação) o aumento do que, na verdade, pode ser considerado gasto em P&D para alcançar tais fins, “estimulando a base tecnológica da indústria, a construção de fornecedores de autopeças

---

18 A obrigatoriedade dos freios ABS e do airbag duplo frontal (motorista e ocupante do banco da frente) se iniciou no Brasil em 1º de janeiro de 2014. Apesar da resistência das montadoras – cautelosas quanto ao aumento de preços dos veículos –, a medida era prevista pelo Conselho Nacional de Trânsito desde 2009 e, ao longo de cinco anos, foi ampliada gradativamente. A partir de sua validade para todos os automóveis novos, produzidos no Brasil, modelos históricos como a Kombi (produzida na VW Anchieta entre 1957 e 2013) e o Fiat Mille (antigo Uno, produzido na fábrica de Betim (MG) entre 1984 e 2013) saíram do mercado. O Gol da VW e novo Uno da FIAT ainda são comercializados, mas passaram por mudanças significativas no design e na estrutura.



capacitados, além de incorporar na lista de interessados, aqueles que ainda não produziam, mas pretendiam iniciar as suas atividades produtivas no país (desde que comprovada a intenção dos investimentos)” (Marx e Mello, 2014: 10).

Para os metalúrgicos do ABC, o Inovar-Auto era uma política de atração de investimentos para atender inicialmente à demanda do mercado doméstico e preencher uma lacuna da produção nacional (que, na época, carecia de montadoras especializadas no segmento de luxo e esportivo). Nesse caso, o aumento das exportações seria um objetivo secundário da política, isto é, uma consequência da melhoria da qualidade dos veículos produzidos no país.

Qual era a nossa estratégia na construção do Inovar? Era alinhar o automóvel brasileiro com o veículo global. Alinhar é o que? Se a gente quisesse transformar o país num polo, ou seja, um dos três ou quatro polos produtores de automóveis do mundo, o carro produzido no Brasil teria que ser capaz de ser vendido na Alemanha, nos EUA e isso significava mudar um conjunto de regras aqui dentro [...] Eu diria para você que se não fosse essa disputa do Inovar a gente estaria hoje andando com um carro sem *airbag* e sem freio ABS no Brasil. Antes as montadoras não se importavam com esses investimentos (Entrevistado M, 25/04/2018).

#### 4. Resultados do Inovar-Auto: avançar para além da vírgula?

A evolução do número de companhias credenciadas no Inovar-Auto – 18 no final de novembro de 2011 e 33 em outubro de 2017 – demonstra a competência do governo brasileiro em atrair o investimento estrangeiro direto. Entre 2013 e 2017, foram inauguradas seis novas fábricas de automóveis no Brasil: BMW, Araquari – SC (2014); Nissan, Resende – RJ (2014); Chery, Jacareí – SP (2014); Fiat/Chrysler, Goiana – PE (2015); Mercedes-Benz, Iracemápolis – SP (2016); Jaguar/Land Rover, Itatiaia – RJ (2016) (Anfavea, 2018)<sup>19</sup>.

De acordo com Almeida Filho (2018), ao comparar os dados da autonomia (km/l) de um veículo representativo do ano de 2012 com outro de 2017 – cálculo a partir de 250 modelos, marca e versão mais emplacados nos dois anos – a cada 10.000 quilômetros rodados, a redução anual no consumo de combustível

19 Cabe destacar que, em 2012, ou seja, ainda antes do Inovar-Auto entrar na sua segunda fase, a Toyota havia inaugurado uma nova unidade em Sorocaba – SP (09/08/2012) e a Hyundai em Piracicaba – SP (09/11/2012). A Honda concluiu a construção de sua nova unidade de produção em Itirapina – SP em abril de 2015. No entanto, devido ao agravamento da crise econômica e desempenho das vendas abaixo das expectativas, o início das operações da fábrica se deu apenas em fevereiro de 2019.

foi de 90 litros, em um veículo movido a gasolina, e 118 litros, em um veículo a etanol. Isso representou para o usuário uma economia de R\$ 322 por ano (gasolina) e R\$ 312 por ano, quando abastecido com etanol (a preços médios dos combustíveis em 2016). Em relação à emissão de CO<sub>2</sub> na atmosfera, um veículo a gasolina, representativo de 2017, emite 0,22 ton de CO<sub>2</sub> a menos do que em 2012 (Almeida Filho, 2018: 77-78).

Apesar dos benefícios socioambientais decorrentes da circulação de automóveis menos poluentes e do avanço tecnológico dos veículos produzidos, Ibusuki, Kaminski e Pascoal (2017) observaram, no entanto, que as inovações introduzidas durante o Inovar-Auto se basearam em adaptações feitas pela engenharia nacional de tecnologias desenvolvidas em outros centros de pesquisas, já conhecidas e amplamente difundidas na Europa e na América do Norte. A única exceção entre as montadoras *first comers* (que chegaram antes dos anos 1990) foi a Fiat, que estabeleceu um projeto de pesquisa em conjunto com as universidades brasileiras para redução de consumo, peso e atrito. As demais montadoras com maior tempo de atuação no mercado nacional optaram por atender às metas do regime automotivo a partir da reprodução de plataformas globais, o que, em alguns casos, reduziu os investimentos em nacionalização, tropicalização de componentes e derivativos locais; em conjunto, estes elementos consumiam entre 2% e 3% do faturamento das montadoras (Ibusuki et al, 2017: 07)<sup>20</sup>.

No caso de São Bernardo do Campo (SP), ao concentrarmos a análise nos exemplos das duas principais montadoras de automóveis e carros de passeio da região, a Volkswagen e a Ford, notamos que os efeitos do Inovar-Auto sobre a produção e o emprego variaram bastante. Na Volkswagen Anchieta, ocorreu a troca de motores (produzidos em São Carlos), o redesenho de modelos tradicionais como Gol e Saveiro e a realização da montagem final do Jetta. Com o passar dos anos, porém, a fábrica perdeu a centralidade na produção de novos veículos:

A produção está baixa e isso não tem muita discussão. Você pode discutir o que levou a isso né [...] A Volks deixou de investir, está com essa família de Gols e Saveiro envelhecida, ela parou com a Kombi e não botou nada no lugar, hoje praticamente ela está com o sedan do Voyage e do Jetta. Não tem um novo Polo, um novo Santana [...] Você tem uma crise no mercado

20 Ao contrário das montadoras mais antigas, as montadoras que se instalaram depois da abertura do mercado, ocorrida nos anos 1990 (como a PSA, Hyundai e as montadoras japonesas), aumentaram o investimento local. Assim, depois do Inovar-Auto, a PSA construiu um laboratório para controle de emissões veiculares em Porto Real - RJ (investimento de 30 milhões) e a Hyundai construiu um centro de pesquisa e desenvolvimento na fábrica de Piracicaba (R\$ 100 milhões) (Ibusuki et al., 2017: 07).

automobilístico, aí você teria que contabilizar os números exatos, mas grosso modo a produção da Volks hoje de três plantas poderia ser feita numa só, e nós temos aqui [Anchieta], Taubaté e Curitiba para você ver o tamanho da crise. De produzir 270, 260 mil carros aqui na Anchieta, nós estamos produzindo hoje 150, 160 mil, isso é cem mil carros a menos comparado com 2012 (Entrevistado C, metalúrgico e diretor sindical da VW, 12/04/16).

A chegada de um novo produto ocorreu somente em 2017 (isto é, já no final do Inovar-Auto), quando a empresa anunciou a produção na Anchieta de dois novos modelos: o novo Polo e o Virtus. A realização dos novos investimentos, contudo, foi negociada desde 2012 e somente se realizou após um acordo de cinco anos com os trabalhadores e os sindicatos de todas as fábricas da VW no país; que, no caso do ABC, envolveu a abertura de um Programa de Demissão Voluntária (PDV), definição antecipada da Participação de Lucros e Resultados (PLR) e o congelamento de salários em 2015, 2016 e 2017 (isto é, garantiu-se apenas a reposição da inflação).

Enquanto, na Volkswagen Anchieta, a chegada dos novos investimentos esteve apenas indiretamente relacionada às ações do Inovar-Auto, no caso da Ford Taboão, a política setorial teve influência direta, ao acelerar, em abril de 2013, o início da produção do *New Fiesta Hatch* (um carro global) e do *Novo Cargo* (setembro 2013), um caminhão extrapesado concebido em conjunto pela equipe de engenharia do Brasil e da Turquia. De acordo com as palavras de importantes sindicalistas, a vinda de ambos os modelos demandou esforço e capacidade de negociação dos trabalhadores:

Nós passamos uma dificuldade muito grande na década de 2000, nós estávamos sem produto [...] A gente produzia aqui o Ford Ka desde 1997, ou seja, já era um carro defasado e nós não tínhamos um produto de ponta [...]. Ao longo desse período, a fábrica nos passava a necessidade de ser uma fábrica global, com um carro global, um carro que se pudesse produzir em vários países e entre 2009 e 2010, ela começou as conversas para trazer um novo carro para cá (Entrevistado J, metalúrgico e diretor sindical da Ford, 04/11/2016).

Foram oito meses de negociação para fábrica fazer um investimento de 800 milhões de reais. Nesse mesmo período, nós negociamos a vinda de um caminhão extrapesado com 670 milhões de reais de investimento. Um total de 1 bilhão e 470 milhões de reais de investimento para fazer os dois produtos (Barba apud Eulálio e Passos, 2016: 189).

Nessa época, a adesão de cerca de 600 trabalhadores a um PDV e a aprovação de um modelo alternativo de terceirização, conhecido como *Ford Service* – “em que os salários dos novos contratados [e a PLR] são menores, porém [...] os benefícios são iguais ao de um trabalhador Ford” (Entrevistado J, 04/11/2016) –, foram ações decisivas para viabilizar a montagem final do *New Fiesta* no ABC (um carro que, antes, era importado do México). Apesar de um início promissor, quando liderou o mercado de carros compactos acima de 1.0, o modelo perdeu espaço na linha de produtos da montadora e, com o passar dos anos, foi ultrapassado pelas vendas de outro veículo da companhia, o Ford Ka, produzido na unidade de Camaçari (BA). De acordo com o ranking de emplacamentos elaborado pela Federação Nacional de Distribuidores de Veículos Automotores, em janeiro de 2019, enquanto o Ford Ka ocupava a 2ª posição, o New Fiesta era apenas o 47º veículo mais vendido do país (Fenabrave, 2019)<sup>21</sup>.

Em relação ao mercado de caminhões, a Ford também teve um início positivo durante o Inovar-Auto; porém, mais tarde, encontrou dificuldades em razão do agravamento da crise política e econômica (que culminou na queda da presidente Dilma Rousseff)<sup>22</sup>. De acordo com Costa Lima (2019), entre 2014 e 2016, a produção de caminhões da Ford – que se restringia aos modelos leves, semi-leves e médios – “caiu de 22.199 veículos produzidos em 2014 para 9.949 em 2016” (Anfavea *apud* Costa Lima, 2019: 03). Esse período de dificuldades da economia brasileira, somado às alterações previstas na legislação ambiental do país (adoção dos motores Euro 6 em todos os novos caminhões produzidos a partir de 2020), dificultou a negociação e a chegada de novos investimentos, resultando no encerramento das atividades da fábrica de São Bernardo do Campo, no dia 30 de outubro de 2019.

No caso da Ford, especificamente, cabe destacar que a recente interrupção da produção de caminhões no ABC (uma atividade que a Ford mantinha apenas no Brasil e na Turquia) compõe um abrangente plano de reestruturação das atividades globais da empresa, que, no início de 2018, anunciou o objetivo

21 Disponível em: <[www.fenabrave.org.br](http://www.fenabrave.org.br)>. Acesso em: 18 jan. 2020.

22 As demais montadoras de caminhões de São Bernardo do Campo também apresentaram resultados positivos nos dois primeiros anos do Inovar-Auto (2013-2014). A Scania, estimulada pela prorrogação do Programa de Sustentação do Investimento, aumentou a sua produção em 60% entre 2012 e 2013 (de 17.332 unidades para 28.154); e a Mercedes-Benz, para atender às exigências de conteúdo regional nos caminhões Accelo e Actruz (montados em Juiz de Fora/MG), elevou a produção de motores em São Bernardo para cinco mil unidades. Segundo Valter Sanchez, antes do Inovar-Auto, esses motores e outros componentes agregados (como o eixo, câmbio e peças estampadas) eram todos importados da Alemanha. Isso representou a manutenção de 350 postos de trabalho (*Tribuna Metalúrgica*, ed. 3306, 05/02/2013). Disponível em: <<http://www.smabc.org.br/smabc/tribunas.asp>>. Acesso em: 17 nov. 2018.

de priorizar o mercado de SUVs, picapes e veículos comerciais (isto é, veículos em que se destaca no mercado mundial). Além disso, para ampliar os investimentos nos serviços de mobilidade, veículos elétricos, híbridos e autônomos, a companhia planeja reduzir em 10% a sua força de trabalho global (cerca de 20 mil trabalhadores diretos). Essas mudanças de prioridade e reorganização das atividades da montadora inviabilizaram as propostas sindicais para a recuperação da fábrica – como as propostas de flexibilização de jornadas, salários e PDV –, restando aos trabalhadores a expectativa de que outra companhia do setor automotivo realize a compra das instalações.

Ao final do Inovar-Auto (dez. 2017) surgiram avaliações positivas, como as endossadas pelas lideranças do sindicato dos metalúrgicos do ABC, que valorizaram a introdução de novos itens de segurança nos veículos; a melhoria do desempenho relativo à eficiência energética e à chegada de novas montadoras; que, em 2017, reduziram os efeitos da crise no mercado doméstico com um aumento de 46% das exportações brasileiras de automóveis (Barbosa, 2018). Por outro lado, o caráter protecionista da política, que novamente beneficiou o setor automotivo, foi questionado por importantes tendências da literatura econômica e correntes críticas do movimento sindical.

De acordo com as estimativas do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea, 2018), em 2015, o setor de automóveis, caminhões e ônibus recebeu uma assistência setorial efetiva<sup>23</sup> de 203%, isto é, “mais de duas vezes o valor adicionado de livre comércio do setor” (Ibidem: 07). Isso significa que o setor foi capaz de “receber” da sociedade brasileira um prêmio extra de R\$ 18,7 bilhões, em função do sobrepreço dos veículos, assegurado pelas tarifas de importação (Ibidem: 09). Para o pensamento econômico predominante, ao dificultar as importações de veículos acabados ou limitar a concorrência externa – considerada um dos motores da inovação –, o governo brasileiro foi responsável por induzir a construção de um número excessivo de fábricas de automóveis (43 unidades no total, das quais 37 se dedicam apenas à produção de carros de passeio), que elevaram a produção para além da demanda doméstica e, atualmente, operam com capacidade ociosa (Sturgeon *et al.*, 2017: 34).

Apesar do reconhecimento de que a crise política e as medidas de austeridade econômica, adotadas durante o segundo mandato presidencial de Dilma Rousseff e ampliadas durante o governo Temer (ago. 2017-dez. 2018), prejudicaram

---

23 “Uma estimativa do quanto a sociedade estaria transferindo para cada setor de atividade através do sobrepreço pago pelo produto vendido no mercado doméstico em função da existência de uma tarifa de importação” (Ipea, 2018: 02).

a realização do Inovar-Auto; para as correntes minoritárias, que se posicionam à “esquerda” do movimento sindical, os investimentos locais exigidos em P&D foram pouco audaciosos e a garantia de emprego praticamente inexistiu ou foi incapaz de impedir as demissões, que se intensificaram a partir de meados de 2014<sup>24</sup>. Existe, ainda, outra vertente da crítica, de referência “social-democrata”, que defende o fomento do setor industrial pela via indireta. Nesse caso, as políticas baseadas em isenções fiscais, desoneração da folha de pagamentos ou vantagens de mercado concedidas diretamente às empresas, devem ser substituídas pelo investimento público em obras de infraestrutura, saneamento básico, expansão da agricultura familiar, da qualificação e da renda do trabalhador.

Embora tanto a vertente liberal quanto a vertente social-democrata tenham contribuído para a identificação dos limites do Inovar-Auto e apresentado alternativas – abertura do mercado com reforço da regulação ambiental ou aumento do investimento direto do Estado em infraestrutura social e urbana –, o desafio enfrentado pelo governo brasileiro, que também é objeto de preocupação do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, permanece em aberto, ou seja: como aumentar o conteúdo nacional dos produtos e os investimentos em pesquisa e engenharia brasileira, em setores dominados pelas companhias transnacionais.

De acordo com os resultados apresentados, uma abertura irrestrita do mercado brasileiro tende a intensificar o processo de desmonte da cadeia produtiva local; por isso, grande parte das soluções e das alternativas propostas atualmente envolve uma maior proteção e incentivos governamentais à internacionalização das empresas do setor de autopeças e componentes (ou seja, apoio ao desenvolvimento de novos projetos, abertura de escritórios nos países centrais e o intercâmbio de engenheiros e trabalhadores).

## 5. Considerações finais: desafios para o sindicalismo no setor automotivo

Atualmente, uma das críticas recorrentes à literatura sobre *cadeias globais de valor* (a qual concentra os trabalhos recentes sobre a indústria automotiva) consiste em apontar os limites de sua ênfase analítica no poder das firmas – isto é, na cooperação e disputas entre empresas de diferentes etapas da cadeia e níveis territoriais (local e global) – que, por vezes, relega a um segundo plano a capacidade da burocracia governamental e regulamentações nacionais em definir as configurações locais da cadeia de valor (Ramalho e Santos, 2018).

---

24 Cf. Maria, J. Chega de dinheiro público para as montadoras. *Congresso em Foco*. Opinião. 5 maio 2014. Disponível em: <<https://congressoemfoco.uol.com.br/opiniao/colunistas/chega-de-dinheiro-publico-para-as-montadoras/>>. Acesso em: 13 out. 2021.

Ao apresentar, portanto, o regime automotivo brasileiro e suas regras relativas a conteúdo local, segurança e eficiência energética como o resultado da troca de informações entre sindicalistas, quadros da burocracia governamental e representantes das empresas transnacionais – com especial ênfase na participação e conhecimento acumulado pelo Sindicato dos Metalúrgicos do ABC –, os resultados expostos reforçam a pertinência das análises teóricas baseadas no modelo de *Redes Globais de Produção* (RGP); as quais consideram *os agentes de poder coletivo* (sindicatos, associações patronais, movimentos sociais e ONGs) atores políticos capazes de “influenciar companhias em localidades específicas das RGPs, seus respectivos governos e, por vezes agências internacionais” (Henderson, *et al.*, 2011: 158).

Entre os objetivos acordados, a política se mostrou eficiente em aumentar a eficiência energética dos veículos (isto é, reduzir a emissão de poluentes ou a queima de combustíveis) e atrair novas montadoras, especialmente nos segmentos de luxo e esportivos<sup>25</sup>. Porém, reproduziu os limites das políticas anteriores, como: investimento relativamente baixo nos setores de P&D nacional, importação elevada de motores e componentes estratégicos e a concentração das novas montadoras em territórios de reduzida atividade sindical e próximos dos países do Mercosul (com exceção da fábrica da FCA, em Goiana – PE).

Novamente, a região do ABC foi preterida em relação à instalação de novas montadoras. A vigência de um regime automotivo, contudo, foi verificada como um fator positivo pelos sindicalistas entrevistados por facilitar a chegada de novos investimentos e plataformas de automóveis às fábricas antigas (casos da Ford e VW), que, no caso da montadora estadunidense, garantiu a sobrevivência de suas atividades pelo período de seis anos (2013-2019).

Além dos desafios de conter o desmonte e a crescente importação existente no setor de componentes e autopeças, os limites do Inovar-Auto revelam também o desafio de modernização do Parque Industrial Automotivo pela via da coordenação de mercado em um país do sul global. Devido ao agravamento da crise política e crescente déficit nas contas públicas, o segundo mandato presidencial de Dilma Rousseff se iniciou com o anúncio de medidas de austeridade econômica, que geraram desemprego e prejudicaram a realização de itens

---

25 De um total de 44 empresas (com produção interna e importadoras) que se habilitaram no Inovar-Auto entre 2013 e 2017, apenas uma importadora de carros de alta performance cujo nome foi mantido em sigilo sofreu reprovação (a decisão ainda cabe recurso). Cf. RIATO, G. Todas as montadoras cumpriram meta de eficiência energética do Inovar-Auto. *Automotive Business*. 29 jan. 2018. Disponível em: <<http://automotivebusiness.com.br/noticia/26938/todas-as-montadoras-cumpriram-meta-de-eficiencia-energetica-do-inovar-auto>>. Acesso em: 13 out. 2021.

importantes dos acordos (como, por exemplo, a adoção do rastreamento digital das peças utilizadas nos veículos). Nesse caso, as lideranças do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC – que, durante o período de crescimento, procurou se valer de sua relação histórica com o Partido dos Trabalhadores para influenciar os investimentos das montadoras –, durante o período recessivo, também sofreram com o desgaste político sofrido pelo partido. A partir das demissões, intensificadas a partir de 2015, a relação de proximidade com o governo federal viabilizou, ainda, a aprovação do Programa de Proteção (atual Seguro) Emprego<sup>26</sup>. Entretanto, esse instrumento, ao lado de outras medidas como layoffs, férias coletivas e PDV, consiste em mais uma ação paliativa, de redução de danos, que adia, mas dificilmente evita grande parte das demissões.

Em agosto de 2017 (ou seja, próximo de seu encerramento), o Inovar-Auto foi condenado pela OMC por violar três regras do comércio internacional: atrelar subsídios a investimentos no país; tributar de modo diferenciado produtos nacionais e estrangeiros (isto é, além do limite de 35%); e oferecer vantagens fiscais com base nas regras de conteúdo local. Um novo regime automotivo, o Rota 2030, foi implementado pelo governo federal, em meados de 2018. De acordo com as novas regras, os incentivos fiscais (créditos tributários) concedidos às empresas continuam atrelados à comprovação de investimento local em P&D e à melhoria da eficiência energética dos veículos; porém, diferentemente da política anterior, tanto as montadoras quanto as autopeças estão legalmente livres das exigências de conteúdo nacional ou metas de execução de atividades produtivas no país.

Existe uma expectativa de que o Rota 2030, ao adequar a legislação brasileira às principais regras do comércio internacional, seja capaz de trazer ao país as últimas inovações promovidas pela indústria (como o desenvolvimento de veículos híbridos, elétricos, autômatos) e os investimentos nos serviços e nas novas plataformas associadas à produção e ao mercado automotivo (aplicativos de transporte, carona, compartilhamento e aluguel de carros). Contudo, os recentes movimentos da GM, que ameaçou deixar São José dos Campos – SP (jan. 2019), e o encerramento das atividades da Ford, em São Bernardo do Campo – SP (30 out. 2019), alertam para as dificuldades de retomar a produção brasileira de modo economicamente sustentável.

---

26 Acordos nos quais trabalhadores, sindicato e empresas negociam a redução da jornada e salários em até 30%, com o custeio pelo governo federal (por meio dos recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador) de metade da redução salarial (até o limite de 65% da maior parcela do Seguro Desemprego).



Aos sindicatos, e mais especificamente no caso do sindicato dos metalúrgicos do ABC, resta o desafio de encontrar saídas coletivas para o desemprego industrial que se anuncia. A VW-Anchieta introduziu 343 novos robôs na linha de montagem do Polo e do Virtus e a Mercedes-Benz já possui parte de sua fábrica no ABC baseada no conceito de Indústria 4.0. Entre as transformações identificadas pela literatura, destacam-se: o avanço da inteligência artificial em robôs e máquinas; o uso intensivo da internet; a impressão e projeções em 3D; e o acesso ao conhecimento e ao elevado volume de dados (*bigdata*), armazenados em nuvem. Estima-se que, até 2030, os países da OCDE perderão cerca de 20 milhões de empregos, somente no setor industrial (Oxford-Economics, 2019). Nesse contexto, o apoio às iniciativas de qualificação e recolocação profissional dos trabalhadores, junto com a aproximação e troca de experiências com as organizações dos trabalhadores informais e dos ocupados por meio de aplicativos, é uma iniciativa com o potencial de renovar, ou, pelo menos, conter o declínio do poder dos sindicatos industriais.

## Referências:

- ADDIS, C. Cooperação e desenvolvimento no setor de autopeças. In: ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro. (Org.). *De JK a FHC. A Reinvenção dos Carros*. São Paulo, Scritta, 1997, pp. 133-158.
- ALMEIDA FILHO, Gilberto Martins de. Programa Inovar-Auto: Atendimento das metas de eficiência energética e suas externalidades. Dissertação de mestrado, Escola Politécnica, Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2018.
- ARBIX, Glauco. *Uma Aposta no Futuro. Os primeiros anos da Câmara Setorial da Indústria Automobilística*. São Paulo, Scritta, 1996.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (Anfavea). *Anuário da indústria automobilística brasileira 2018*. São Paulo, Gráfica Mundo, 2018. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/anuarios>>. Acesso em: 19 dez. 2018.
- BARBOSA, Mario dos Santos. *Sindicalismo em Tempos de Crise. A experiência na Volkswagen do Brasil*. Santo André, Alpharrabio, 2003.
- BARBOSA, N. Inovar-Auto foi mais que proteção temporária, e não é hora de ficar sem política automotiva. Blog do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (IBRE/FGV). Disponível em: <<https://blogdoibre.fgv.br/posts/inovar-auto-foi-mais-que-protecao-temp>>. Acesso em: 20 nov. 2018.
- BOITO JR, Armando. De Volta para o Novo Corporativismo. A trajetória política do sindicalismo brasileiro. In: *São Paulo em Perspectiva*, v. 8, n. 3, São Paulo, Fundação Seade, 1994, pp. 23-28.

- BRASIL. Decreto n. 7.567, de 15 de setembro de 2011. Regulamenta os artigos 5º e 6º da Medida Provisória n. 540, de 2 de Agosto de 2011, os quais dispõem sobre a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) em favor da indústria automotiva e altera a Tabela de Incidência do IPI-TIPI, aprovada pelo Decreto n. 6.006, de 28 de Dezembro de 2006. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, p. 8, 16 de setembro de 2011.
- BRASIL. MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR (MDIC). Plano Brasil Maior. Inovar para competir. Competir para crescer. *Balanço Executivo – 2 anos*. Brasília, DF, ago. de 2013.
- CARDOSO, Adalberto e GINDIN, Julián. O movimento sindical na Argentina e no Brasil (2002-2014). In: *Revista Sociedade e Estado*, Brasília, v. 32, n. 1, jan./abr. 2017, pp. 13-37.
- CARDOSO, Adalberto. A nova face da indústria automobilística brasileira ou a tese da convergência revisitada. In: CARDOSO, Adalberto; COVARRUBIAS, Alex. (Org.). *A Indústria Automobilística nas Américas. A reconfiguração estratégica e social dos atores produtivos*. Belo Horizonte, UFMG. Rio de Janeiro, IUPERJ, 2006a, pp. 79-111.
- \_\_\_\_\_. e COMIN, Álvaro. Câmaras setoriais, modernização produtiva e democratização nas relações de trabalho no Brasil: a experiência do setor automobilístico. In: CASTRO, N. A. (Org.). *A Máquina e o Equilibrista. Inovações na indústria automobilística brasileira*. São Paulo, Paz e Terra, 1995, pp. 387-427.
- CAVALCANTE, Rafael Vidal. *Política Industrial no Brasil a partir da perspectiva das capacidades estatais: o programa Inovar-Auto*. Dissertação de mestrado, Ciências, Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.
- COSTA E LIMA, Raphael Jonathas da. Disrupção e transformação no setor automotivo: um balanço do fechamento da fábrica da Ford em São Bernardo do Campo/SP. *Democracia e Mundo do Trabalho*. 12 mar. 2019. Disponível em: <<http://www.dmtemdebate.com.br>>. Acesso em: 27 fev. 2020.
- EULÁLIO, Alberto; PASSOS, João Ferreira. *A História de luta dos trabalhadores na Ford. São Bernardo do Campo*. São Paulo, Fundação Perseu Abramo, 2016.
- FEDERAÇÃO NACIONAL DA DISTRIBUIÇÃO DOS VEÍCULOS AUTOMOTORES (FENABRAVE). *O Desempenho da Distribuição Automotiva no Brasil*. São Paulo, Fenabreve, 2019. Disponível em: <<http://www.fenabreve.org.br/porta/v2/Conteudo/anuarios>>. Acesso em: 18 out. 2021.
- GUIMARÃES, Nadya Araujo; COMIN, Álvaro; LEITE, Márcia de Paula. Por um jogo de soma positiva: conciliando competitividade e proteção ao emprego em experiências inovadoras de negociação no Brasil. In: GUIMARÃES, Nadya Araujo; MARTIN, Scott. (Org.). *Competitividade e Desenvolvimento: atores e instituições locais*. São Paulo, Editora Senac, 2001, pp. 417-447.

- HENDERSON, J *et al.* Redes de Produção Global e Análise do Desenvolvimento Econômico. In: *Revista Pós Ciências Sociais*, v. 8, n. 15, 2011, pp. 143-170.
- IBUSUKI, Ugo; KAMINISKI, Paulo Carlos; PASCOAL, Erik Telles. O Sistema de Inovação do Setor Automotivo Brasileiro: lições aprendidas com o Inovar-Auto. In: *Anais do 11º Congresso de Inovação e Gestão de Desenvolvimento do Produto*. São Paulo, set. 2017, Escola Politécnica USP. Disponível em: <<http://pdf.blucher.com.br/s3-sa-east-1.amazonaws.com/designproceedings/cbgdp2017/086.pdf>>. Acesso em: 13 out. 2021.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Relatório de Assistência Setorial: custos e benefícios da proteção tarifária no Brasil. Nota técnica, n. 13. Diretoria de Estudos de Relações Econômicas Internacionais. 2018. Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=34413:nota-tecnica-2018-novembro-numero-13-dinte-relatorio-de-assistencia-setorial-custos-e-beneficios-da-protecao-tarifaria-no-brasil&catid=187:dinte&directory=1](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=34413:nota-tecnica-2018-novembro-numero-13-dinte-relatorio-de-assistencia-setorial-custos-e-beneficios-da-protecao-tarifaria-no-brasil&catid=187:dinte&directory=1)>. Acesso em: 18 out. 2021.
- JARDIM, Maria Aparecida Chaves. Entre a Solidariedade e o Risco: sindicatos e fundos de pensão em tempos de Governo Lula. Tese de doutorado, Universidade Federal de São Carlos, UFScar, São Carlos, 2007.
- MARX, Roberto; MELLO, Adriana Marotti De. New initiatives, trends and dilemmas for the Brazilian automotive industry: The case of Inovar Auto and its impacts on electromobility in Brazil. In: *International Journal of Automotive Technology and Management*, v. 14, n. 2, 2014, pp. 138-157.
- OXFORD-ECONOMICS. *How Robots Change the World. What Automation Really Means for Jobs and Production*. Disponível em: <<https://www.oxfordeconomics.com/recent-releases/how-robots-change-the-world>>. Acesso em: 13 out. 2021.
- RAMALHO, José Ricardo; RODRIGUES, Iram Jácome. Sindicalismo do ABC e a era Lula: contradições e resistências. In: *Lua Nova. Revista de cultura e política*, São Paulo, n. 104, 2018, pp. 67-96.
- \_\_\_\_\_. e SANTOS, Rodrigo Salles Pereira dos. Trabalho e Ação Sindical em Redes Globais de Produção. In: *Tempo Social. Revista de Sociologia da USP*. São Paulo, v. 30, n. 1, 2018, pp. 09-29.
- RIATO, Giovanna. Todas as montadoras cumpriram meta de eficiência energética do Inovar-Auto. *Automotive Business*. 29 jan. 2018. Disponível em: <<http://automotivebusiness.com.br/noticia/26938/todas-as-montadoras-cumpriram-meta-de-eficiencia-energetica-do-inovar-auto>>. Acesso em: 13 out. 2021.
- RODRIGUES, Iram Jácome. *Sindicalismo e Política. A Trajetória da CUT (1983 a 1993)*. 1. ed. São Paulo, Scritta, 1997.

- SALLUM JR, Brasília. Globalização e Desenvolvimento. A estratégia brasileira nos anos 90. In: *Novos Estudos, Cebrap*, n. 58, São Paulo, nov. de 2000, pp. 131-156.
- SANCHES, Valter. Brasil Metal: A indústria automobilística II-1/3. Rede TVT. Youtube. 13, out. 2014. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=2E5mXpLYQ98>>. Acesso em: 18 out. 2021.
- SHAPIRO, H. A primeira migração das montadoras: 1956-1968. In: ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro. (Org.). *De JK a FHC. A Reinvenção dos Carros*. São Paulo, Scritta, 1997, pp. 23-88.
- SINDIPEÇAS. *Análise sobre o levantamento da frota circulante*. São Paulo, 2016. Disponível em: <<https://www.sindipecas.org.br>>. Acesso em: 13 out. 2021.
- SINGER, Andre. *O Lulismo em Crise. Um quebra-cabeças do período Dilma (2011-2016)*. 1. ed. São Paulo, Companhia das Letras, 2018.
- STURMTHAL, Adolf. *Los Consejos Obreros*. Barcelona, Fontanella, 1971.
- STURGEON, Timothy; CHAGAS, Leonardo Lima; BARNES, Justin. Inovar Auto: Evaluating Brazil's Automotive Industrial Policy to Meet the Challenges of Global Value Chains. In: *Brazil's Productivity Programmatic Approach*. World Bank Group. Washington, dec. 2017.

Recebido em: 20/10/2019

Aprovado em: 04/03/2020

**Como citar este artigo:**

- BICEV, Jonas Tomazi. Ação sindical e política industrial: a participação do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC no Inovar-Auto. *Contemporânea – Revista de Sociologia da UFSCar*, v. 12, n. 1, janeiro – abril, 2022, pp. 423 – 450.