



2017

# O Investimento Estrangeiro Direto na América Latina e no Caribe



NAÇÕES UNIDAS

CEPAL

# Gracias por su interés en esta publicación de la CEPAL



Si desea recibir información oportuna sobre nuestros productos editoriales y actividades, le invitamos a registrarse. Podrá definir sus áreas de interés y acceder a nuestros productos en otros formatos.

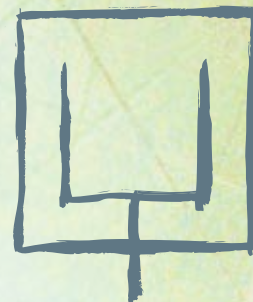


NACIONES UNIDAS



[www.cepal.org/es/suscripciones](http://www.cepal.org/es/suscripciones)

Documento informativo



2017

# O Investimento Estrangeiro Direto na América Latina e no Caribe



NAÇÕES UNIDAS

CEPAL

**Alicia Bárcena**  
Secretária Executiva

**Antonio Prado**  
Secretário Executivo Adjunto

**Mario Cimoli**  
Diretor da Divisão de Desenvolvimento Produtivo e Empresarial

**Ricardo Pérez**  
Diretor da Divisão de Publicações e Serviços Web

O presente relatório, *O Investimento Estrangeiro Direto na América Latina e no Caribe*, é a edição correspondente a 2017 da série anual publicada pela Unidade de Investimentos e Estratégias Empresariais da Divisão de Desenvolvimento Produtivo e Empresarial da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL). Sua elaboração esteve a cargo de Álvaro Calderón, Wilson Peres, Cecilia Plottier e Mathilde Closset, sob a coordenação de Giovanni Stumpo. As bases de dados foram elaboradas por Leandro Cabello.

Recebemos contribuições e comentários de Mario Cimoli, Martín Abeles, Juan Carlos Ramírez, Olga Lucía Acosta, Tania García-Millán, Georgina Núñez, Claudia de Camino, Nicolo Gligo e Olaf de Groot.

Agradecemos a contribuição das autoridades de governo e executivos de empresas consultados para a elaboração do documento.

As observações e sugestões sobre o conteúdo deste documento podem ser enviadas a Giovanni Stumpo ([giovanni.stumpo@cepal.org](mailto:giovanni.stumpo@cepal.org)) e Álvaro Calderón ([alvaro.calderon@cepal.org](mailto:alvaro.calderon@cepal.org)).

Os limites e os nomes que figuram nos mapas deste documento não implicam seu apoio ou aceitação oficial pelas Nações Unidas.

#### Notas explicativas

- Os três pontos (...) indicam que os dados faltam, não constam separadamente ou não estão disponíveis.
- O travessão (-) indica que a quantidade é nula ou desprezível.
- A vírgula (,) é usada para separar os decimais.
- A palavra "dólares" refere-se a dólares dos Estados Unidos, salvo indicação em contrário.
- A barra (/) colocada entre cifras que expressem anos (por exemplo, 2013/2014) indica que a informação corresponde a um período de 12 meses que não coincide necessariamente com o ano civil.
- Já que às vezes se arredondam as cifras, os dados parciais e as percentagens apresentadas nos quadros nem sempre somam o total correspondente.



# Resumo executivo

---

- A. O investimento estrangeiro direto na América Latina e no Caribe
- B. A mudança disruptiva num setor líder: relocalização, modelos de negócios e revolução tecnológica na indústria automotiva mundial
- C. A indústria automotiva do México: um caso de êxito sob tensão



Esta publicação apresenta e analisa as principais tendências do investimento estrangeiro direto (IED) nos países da América Latina e do Caribe. A edição de 2017 mostra a região em uma difícil conjuntura. As entradas de IED diminuíram 7,9% em 2016, para 167,043 bilhões de dólares, cifra que representa uma queda acumulada de 17,0% em relação ao nível máximo de 2011<sup>1</sup>. A queda dos preços das matérias-primas continua afetando os investimentos que buscam recursos naturais, o lento crescimento da atividade econômica em várias economias freou a chegada de capitais em busca de mercados e o cenário global de sofisticação tecnológica e expansão da economia digital tende a uma concentração dos investimentos multinacionais nas economias desenvolvidas.

## A. O investimento estrangeiro direto na América Latina e no Caribe

A visão sobre a globalização e seus efeitos econômicos e sociais alcançou um ponto de inflexão em 2016. Fenômenos políticos como o referendo mediante o qual se aprovou a saída do Reino Unido da União Europeia (*brexit*) e as eleições presidenciais dos Estados Unidos refletem tendências concebidas a longo prazo na produção e no comércio mundiais. As economias desenvolvidas mostraram uma maior preocupação com a localização nacional da produção que, junto com a acelerada transição tecnológica e a intensificação das pressões competitivas, impulsionam uma reestruturação do universo empresarial para mercados mais concentrados em atividades com alto componente tecnológico.

Em 2016, os fluxos mundiais de IED foram de 1,7 trilhão de dólares, um valor maior do que o alcançado em qualquer ano do período compreendido entre 2008 e 2014. Contudo, essa cifra implica uma diminuição de 2% em relação a 2015. As economias desenvolvidas retomaram o protagonismo e receberam 59% dos fluxos de IED (que aumentaram 5%), enquanto as economias em desenvolvimento receberam 37% do IED total (que diminuiu 14%). Todas as sub-regiões em desenvolvimento receberam menos investimentos, com quedas de 15% na Ásia e 3% na África. As fusões e aquisições transfronteiriças tiveram um papel relevante e se concentraram nas economias desenvolvidas, impulsionadas pela elevada liquidez internacional e por dinâmicas setoriais que levaram a operações de grande envergadura. Por outro lado, com um aumento sustentado de seus investimentos no exterior, em particular as aquisições na União Europeia e nos Estados Unidos, a China foi a segunda origem de IED mundial (depois dos Estados Unidos). A estratégia de saída para o exterior iniciada há mais de uma década consolidou a China como ator global que se insere nas dinâmicas de setores cada vez mais sofisticados, participando ativamente nas novas tendências tecnológicas da quarta revolução industrial.

Esta conjuntura dificultou a chegada de investimentos na América Latina e no Caribe. Eles caíram pelo segundo ano consecutivo, chegando a níveis semelhantes aos de seis anos atrás (veja o gráfico 1). Apesar disso, o coeficiente entre os fluxos de IED e o produto interno bruto (PIB) chega a 3,6%, enquanto a média global foi de 2,5%, o que mostra a relevância das multinacionais nas economias da região.

---

As entradas de IED diminuíram 7,9% em 2016, para 167,043 bilhões de dólares.

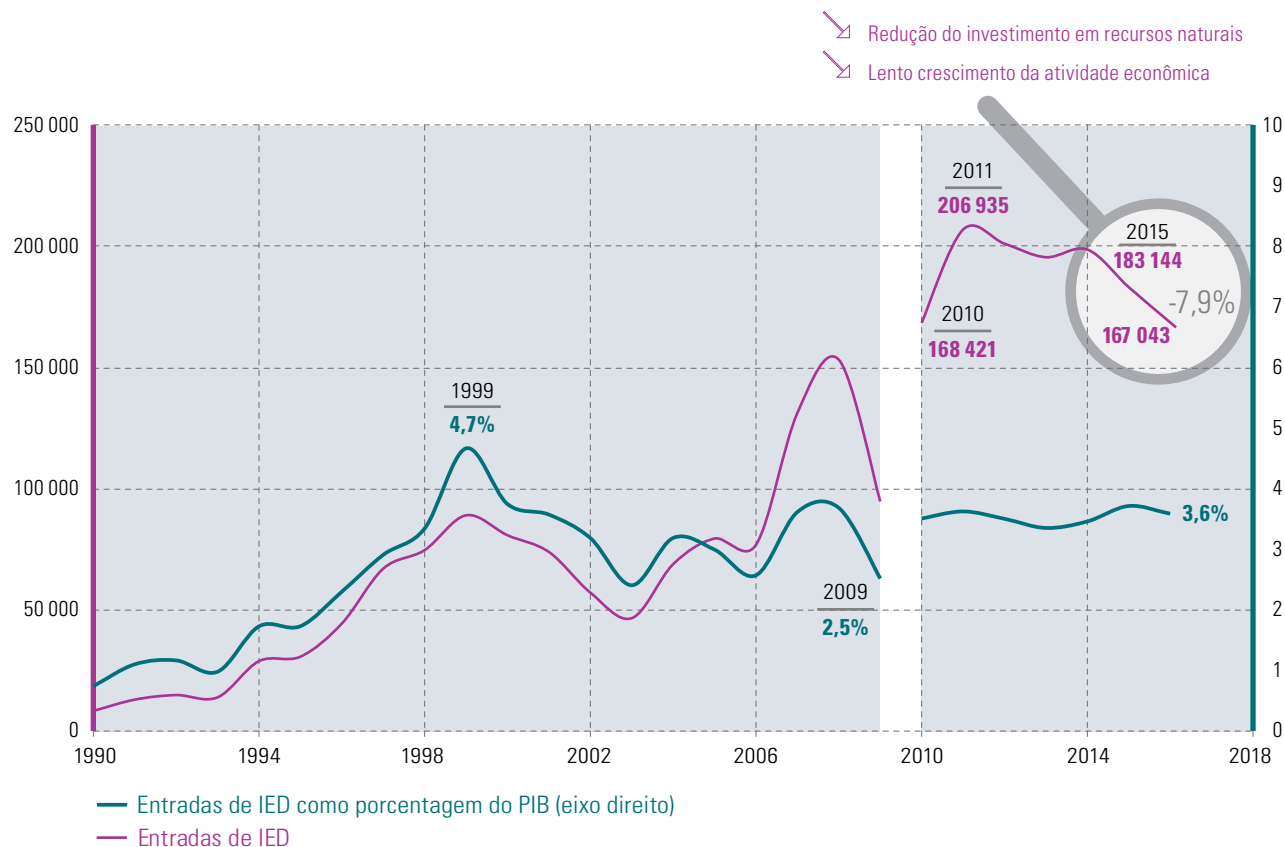
---

<sup>1</sup> O cálculo das variações não inclui Trinidad e Tobago nem a República Bolivariana da Venezuela, já que não se conta com informação disponível sobre 2016.

**Gráfico 1**

América Latina e Caribe: entradas de investimento estrangeiro direto (IED), 1990-2016

(Em milhões de dólares e porcentagens do PIB)

**Fonte:** Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em cifras e estimativas oficiais em 15 de junho de 2017.

**Nota:** As cifras de IED não incluem os fluxos dirigidos aos principais centros financeiros do Caribe. Os dados de IED se referem às entradas de investimento estrangeiro direto menos os desinvestimentos (repatriação de capital) por parte dos investidores estrangeiros. Essas cifras diferem das incluídas nas edições de 2017 do *Estudo Econômico da América Latina e do Caribe* e do *Balço Preliminar das Economias da América Latina e do Caribe*, já que nelas se apresenta o saldo líquido do investimento estrangeiro, quer dizer, o investimento direto na economia correspondente menos o investimento dessa economia no exterior. Os dados de 2016 não incluem Trinidad e Tobago nem a República Bolivariana da Venezuela por não contar com informação disponível. A partir de 2010, as cifras do Brasil incluem o reinvestimento de lucros nas entradas de IED. Os dados anteriores a 2010 não são diretamente comparáveis com os de 2010 e posteriores, o que é representado mediante uma interrupção das linhas. O cálculo das variações não inclui Trinidad e Tobago nem a República Bolivariana da Venezuela, já que não se conta com informação disponível sobre 2016.

A realidade de países e sub-regiões é heterogênea, mas de qualquer maneira foram poucas as economias em que o IED cresceu. Apesar da recessão, o Brasil se manteve como o principal receptor (47% do total) e os investimentos aumentaram 5,7%, embora não por entradas de novo capital, mas por um aumento dos empréstimos entre multinacionais. O México não conseguiu manter o dinamismo de anos anteriores e o IED caiu 7,9%, embora tenha se mantido em níveis históricos elevados e foi o segundo país receptor (19% do total). As entradas na Colômbia cresceram 15,9% e o país se posicionou como a terceira economia com maiores investimentos (8% do total). Uma importante aquisição no setor energético e maiores investimentos em serviços explicaram o resultado, embora ainda não tenha alcançado os níveis do auge de preços das matérias-primas. Com exceção do Paraguai, nos países da América do Sul ingressaram menos investimentos. O Chile foi o quarto país receptor da região, apesar de ter caído 40,3%. Na América Central, o Panamá concentrou 44% das entradas da sub-região e completou o quarto ano consecutivo de aumento (cresceu 15,9%), enquanto a Costa Rica recebeu 27% e aumentou levemente (1,1%). No Caribe, a República Dominicana recebeu 49% do IED da sub-região e as entradas cresceram



9,2%, enquanto a Jamaica se situou em segundo lugar, com 16% e uma queda de 14,5%. Os países da Organização de Estados do Caribe Oriental (OECS) receberam 5,8% menos do que em 2015 e, em conjunto, concentraram 11% do IED na sub-região.

Finalizado o auge de preços das matérias-primas, desacelerou-se o fluxo de investimentos para a extração de recursos naturais e a partir de 2010 a participação do IED neste setor diminuiu, caindo para 13% do total em 2016. Já o peso das manufaturas e dos serviços aumentou e chegou a 40% e 47%, respectivamente. Os novos investimentos anunciados se concentraram nas energias renováveis, telecomunicações e indústria automotiva, setores em que a região participou com 17%, 21% e 20% do investimento anunciado para o mundo, respectivamente. Por outro lado, pelo segundo ano consecutivo as energias renováveis foram o setor mais destacado: receberam 18% do total anunciado; um terço desses investimentos se dirigiu ao Chile e outro terço ao México.

Os países investidores não se diversificaram: 73% do IED total vieram dos Estados Unidos (20%) e da União Europeia (53%); 12% dos Países Baixos e 8% de Luxemburgo (dadas as vantagens fiscais que esses países oferecem, são utilizados pelas multinacionais de outros países para realizar operações, motivo pelo qual não está clara a origem mediata desses fundos). Da Espanha vieram 8%, do Canadá e do Reino Unido 5% cada um, da Alemanha, Itália e França 4% cada um e do Japão 3%. A China, que aumentou de forma acentuada seu IED no exterior, figura nas estatísticas oficiais unicamente com 1,1% das entradas na região. Este dado subestima a presença de capitais chineses nos países da América Latina e do Caribe; se observarmos o valor das fusões e aquisições em 2016, a China foi a quarta origem do investimento na região, depois dos Estados Unidos, União Europeia e Canadá. Dadas as grandes operações que a China realizou no primeiro semestre de 2017, é de esperar que esta participação aumente no próximo ano.

A diminuição da rentabilidade do acervo de capital pode deteriorar as expectativas de investimento na região. O acervo de IED cresceu 12,8% em 2016 e alcançou um novo recorde histórico, enquanto a rentabilidade média (calculada como o quociente entre a renda do IED e o acervo de capital) voltou a diminuir e chegou a seu valor mais baixo dos últimos 15 anos (4,2%). Por outro lado, cerca de 55% dessa renda foi repatriada aos países de origem do investimento, o que implica um aumento relativo dos lucros reinvestidos em comparação com as repatriações. A queda da rentabilidade média afetou todos os países menos o Panamá, e as quedas mais profundas ocorreram em países com recursos minerais.

Além de registrar menos investimentos, 2016 também foi um ano fraco para as empresas translatinas. As saídas de IED dos países da América Latina e do Caribe diminuíram 48%, chegando a 25,508 bilhões de dólares. Ao contrário do ano anterior, quando a maior queda ocorreu no Brasil, em 2016 caíram os investimentos de quase todas as origens, com exceção da Argentina e Colômbia. A maior atividade de fusões e aquisições no exterior correspondeu a empresas do México, Colômbia e Chile, em particular no setor da construção e materiais para construção.

Finalmente, em 2016 os fluxos mundiais de IED se estagnaram, embora tenham se mantido em níveis elevados. Os países desenvolvidos voltaram a ter um protagonismo que em anos anteriores se havia enfraquecido. Vários países e regiões em desenvolvimento que se haviam beneficiado do período de auge dos preços dos recursos naturais registraram quedas nas entradas de IED.

Neste cenário, cada vez é mais importante apostar em investimentos estrangeiros que ajudem a cobrir as lacunas produtivas e sociais da região. O IED pode ser um fator importante para a transferência de tecnologia e a incorporação de novos sistemas de gestão e modelos de negócios que aumentem a competitividade e a produtividade.

É importante revisar e melhorar as estratégias de atração de IED dos países da região a fim de que se orientem mais para a modernização da economia e a diversificação da produção.

Contudo, os efeitos positivos do IED não são automáticos. Os resultados em termos de incorporação de tecnologia, promoção de pesquisa e desenvolvimento (P&D) e criação de empregos de qualidade têm sido, na maioria dos casos, inferiores às expectativas. Por isso, é importante revisar e melhorar as estratégias de atração de IED dos países da região a fim de que se orientem mais para a modernização da economia e a diversificação da produção.

## B. A mudança disruptiva num setor líder: realocação, modelos de negócios e revolução tecnológica na indústria automotiva mundial

Nas décadas anteriores, as atividades manufatureiras foram adquirindo uma forte orientação global, já que muitas operações podiam ser trasladadas de economias avançadas a países em desenvolvimento para reduzir custos. No período recente, este paradigma começou a ser questionado, tanto pelas empresas como pelas autoridades nacionais, e revalorizou-se a manufatura na criação de encadeamentos produtivos, capacidades científico-tecnológicas e o dinamismo da inovação nas economias nacionais.

O setor automotivo está passando por um profundo processo de transformação e se convertendo em um catalizador e impulsionador de grandes mudanças tecnológicas e produtivas. Embora os fabricantes de veículos tenham liderado este processo por muitas décadas, no período recente os fornecedores de peças e componentes começaram a adquirir uma relevância cada vez maior na cadeia produtiva, impulsionando o desenvolvimento tecnológico.

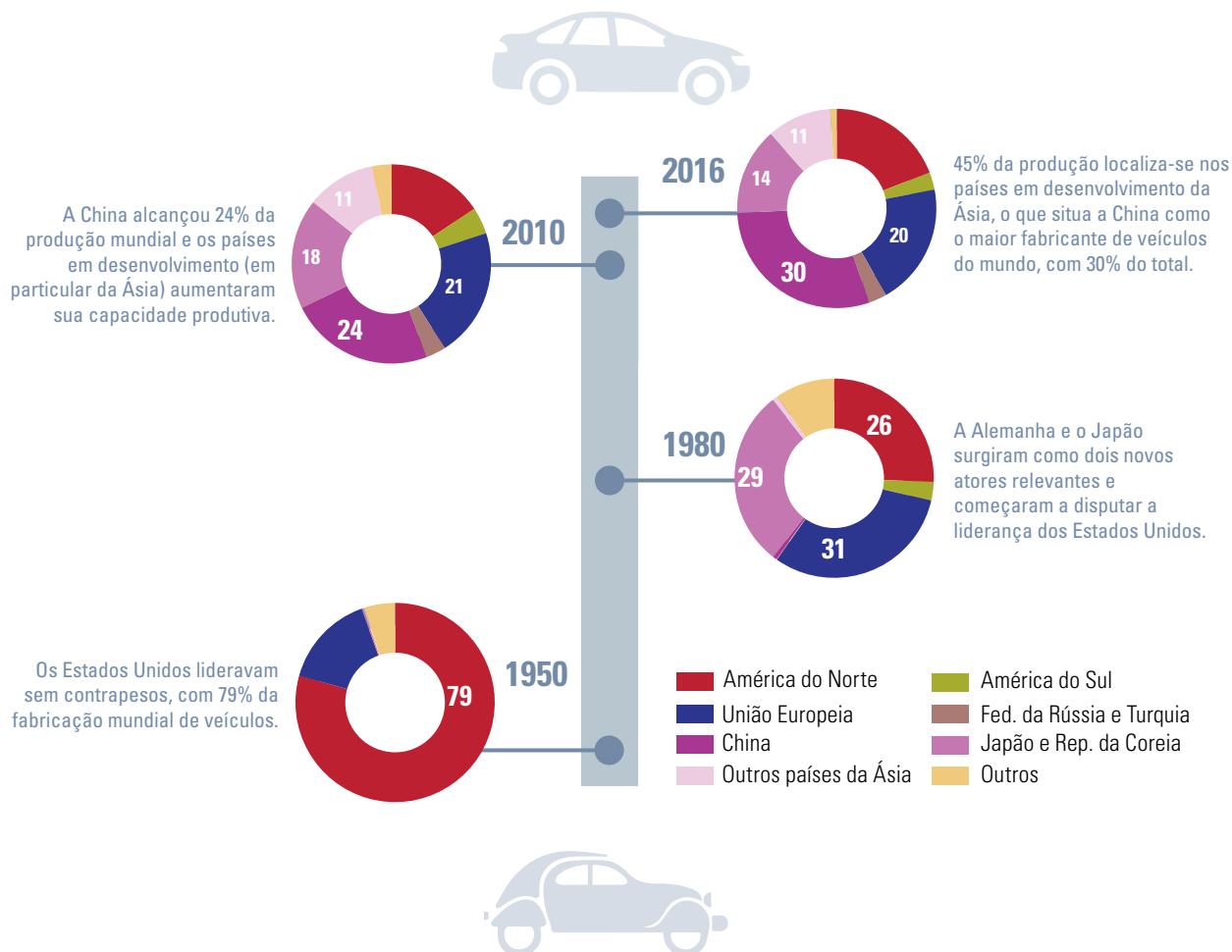
Em termos estilizados, a indústria se concentra em três macrorregiões: América do Norte, União Europeia e Ásia, onde um reduzido grupo de países (Estados Unidos, Alemanha, Japão, República da Coreia e China) mantém uma forte hegemonia em termos de produção, fabricantes de veículos, fornecedores e desenvolvimento tecnológico. Os três primeiros dominam a indústria há décadas; contudo, é particularmente interessante o rápido crescimento da China, país que se posicionou como principal produtor de veículos no âmbito mundial (veja o gráfico 2).

Neste contexto, a forte concorrência, a pressão dos consumidores e os rápidos avanços tecnológicos favoreceram a consolidação dos fabricantes e fornecedores, o surgimento de novas colaborações (tanto entre empresas da cadeia produtiva como com algumas de outras indústrias) e a necessidade de utilizar modelos flexíveis de produção que permitam oferecer múltiplas alternativas aos consumidores.

No âmbito produtivo, começam a aparecer novas plataformas que permitem combinar uma grande escala de fabricação com crescentes níveis de flexibilidade. Nos próximos anos, os principais fabricantes concentrarão grande parte de sua produção global num número muito reduzido de novas plataformas modulares, focalizando cada vez mais suas áreas de especialização e dando espaços crescentes de responsabilidade a seus fornecedores. De fato, os fabricantes estão presos numa dinâmica de exclusão (*crowding-out*) pela qual requerem mais e melhores prestações, com um alto conteúdo de inovação e tecnologia, para manter sua posição no mercado.

**Gráfico 2**

Produção de veículos, por regiões e países selecionados, 1950-2016

*(Em porcentagens)*

**Fonte:** Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em informação da Organização Internacional de Fabricantes de Veículos Automotores (OICA).

Esta dinâmica obriga as empresas da cadeia produtiva a aumentar os recursos destinados à pesquisa, desenvolvimento e inovação. De fato, 5 das primeiras 20 empresas que mais investem em P&D do mundo são do setor automotivo. Enquanto os fabricantes de veículos investem, em média, cerca de 5% de suas vendas em P&D, os fornecedores de peças e componentes têm uma intensidade de P&D próxima de 10%. As empresas fornecedoras procuram satisfazer deste modo a exigente demanda dos fabricantes e assim dar sustentabilidade aos contratos assinados entre eles.

Apesar dos bons resultados registrados pela indústria automotiva no período posterior à crise financeira internacional de 2008, na atualidade enfrenta novos desafios potencialmente disruptivos que poderiam implicar uma profunda modificação da estrutura do setor no futuro próximo. Existem ao menos três grandes tendências que determinarão a dinâmica desta indústria nos próximos anos: a convergência com a economia digital, as mudanças no conceito de mobilidade e nos padrões de consumo e as exigências regulatórias sobre segurança, meio ambiente e eficiência energética.

Diante dessas mudanças, o mercado ampliado da indústria automotiva mudará de maneira significativa. Entre 2015 e 2030, estima-se que a venda de veículos cairá de 50% para 28%; ao mesmo tempo, se prevê que os serviços de mobilidade compartilhada

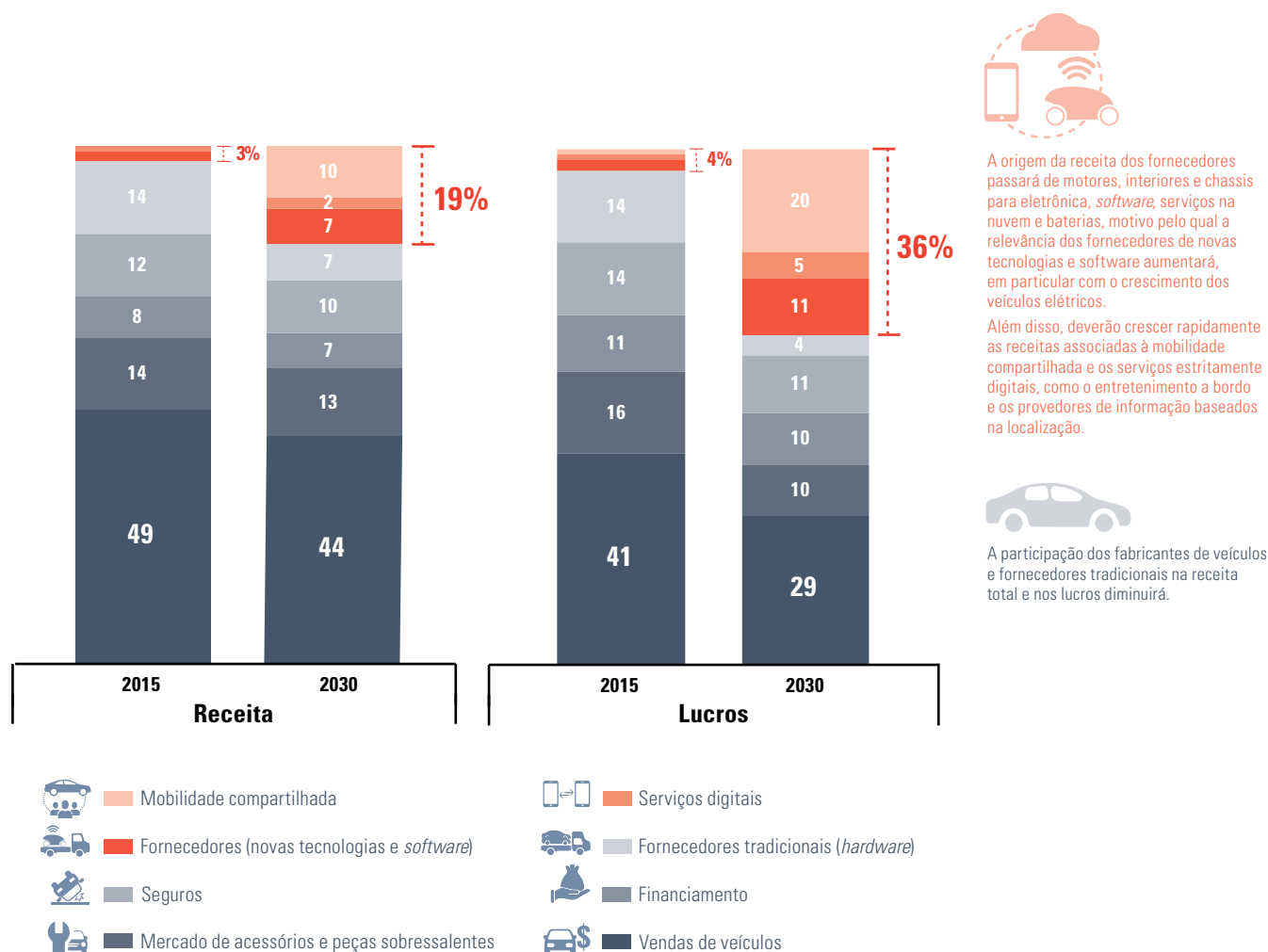
Na atualidade enfrenta novos desafios potencialmente disruptivos que poderiam implicar uma profunda modificação da estrutura do setor no futuro próximo.

umentem de 0% para 20%. Por outro lado, os fornecedores tradicionais verão sua participação no mercado diminuir de 10% para 3%, enquanto no mesmo período a participação dos fornecedores de novas tecnologias, eletrônica e software aumentará de 1% para 10% (veja o gráfico 3).

Na atualidade ocorre um colossal processo de mudança em que a eletrônica, a digitalização e o software são elementos essenciais. Hoje em dia, um automóvel médio possui 60 microprocessadores (4 vezes mais que há 10 anos). Em 2005, a eletrônica e o software representavam cerca de 20% do custo total de um veículo; hoje essa cifra alcança 35% e se espera que em 2030 chegue a mais de 50%, proporção que pode aumentar para 75% no caso dos veículos elétricos.

### Gráfico 3

Indústria automotiva mundial: receita e lucro, 2015 e 2030  
(Em porcentagens)



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em informação de PwC, *Connected Car Report 2016: Opportunities, Risk, and Turmoil on the Road to Autonomous Vehicles*, 28 de setembro de 2016 [on-line] <https://www.strategyand.pwc.com/media/file/Connected-car-report-2016.pdf>.

A incorporação das tecnologias digitais nos veículos está permitindo um rápido avanço da conectividade e da condução autônoma. De fato, espera-se que em 2020 cerca de 75% da produção corresponda a veículos conectados. O rápido avanço destas inovações ajudará a diminuir seu custo e a que se incorporem à maioria dos veículos, independentemente do preço de venda. Embora na atualidade muitas destas inovações

se limitem aos modelos de alta classe, que as utilizam como fator de diferenciação, rapidamente se massificarão e estenderão para os veículos de consumo de massa. Neste contexto, espera-se que a incorporação de novas tecnologias à indústria do automóvel não se traduza em aumento de preços.

Junto à conectividade, também está progredindo de maneira acelerada a condução autônoma (veja o diagrama 1). A grande maioria dos principais fabricantes está anunciando novos modelos com um alto grau de automatização para 2020. Apesar de as empresas alemãs e japonesas estarem à frente neste âmbito, os fabricantes americanos também apostam em ter uma participação relevante. Por outro lado, estes avanços estão atraindo empresas da área tecnológica que nunca haviam mostrado interesse na indústria automotiva. Este é o caso da Apple, Google, Uber, Intel e Samsung, que estão incursionando em diferentes áreas, desde a fabricação de veículos até o desenvolvimento de componentes e serviços vinculados à conectividade e condução autônoma.

A incorporação das tecnologias digitais nos veículos está permitindo um rápido avanço da conectividade e da condução autônoma.

### Diagrama 1

Indústria automotiva: evolução na incorporação de tecnologia



**Fonte:** Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em Statista, *Digital Market Outlook. Connected Car Market Report*, Nova York, março de 2017.

Estes avanços, somados a outras macrotendências, como a superpopulação, o congestionamento nas grandes cidades e a ingente poluição, estão modificando os padrões de consumo e as exigências regulatórias que a indústria automotiva enfrenta. Por um lado, os fabricantes veem como se desvanece a fidelidade dos consumidores, que põem em dúvida a urgência ou necessidade de adquirir um veículo. Diante deste panorama, muitas empresas estão ampliando as fronteiras da indústria e incursionando em novos serviços de mobilidade compartilhada e transporte privado. Por outro lado, o avanço tecnológico (principalmente em baterias) e as políticas públicas que procuram mitigar os efeitos da mudança climática estão impulsionando o desenvolvimento da eletromobilidade. Alguns países, liderados pela Noruega, China e Estados Unidos, conseguiram gerar uma série de incentivos que ajudam a afastar alguns dos principais

temores dos consumidores a respeito dos veículos elétricos: a baixa autonomia, os altos preços e a escassa infraestrutura de recarga.

Em síntese, a indústria automotiva está passando pela maior revolução de sua história: suas fronteiras estão se expandindo e estão aparecendo novos produtos e modelos de negócios. A convergência da manufatura tradicional com a eletrônica e o software está modificando a estrutura da cadeia produtiva e as lideranças em seu interior. Embora existam muitas expectativas a respeito das novas formas de mobilidade e do papel da indústria automotiva, também aparecem múltiplas interrogações no horizonte a respeito do seu futuro.

## C. A indústria automotiva do México: um caso de êxito sob tensão

Embora a América do Norte continue sendo um dos três focos principais da indústria mundial, nas últimas décadas perdeu relevância. Entre os países membros do Tratado de Livre Comércio da América do Norte (NAFTA), o México assumiu importância: acolhe um intenso processo de investimento e se transformou num dos principais fornecedores dos Estados Unidos, o segundo mercado automotivo do planeta (veja o gráfico 4).

Na atualidade, a indústria automotiva mexicana representa mais de 3% do produto interno bruto (PIB) e 18% do PIB manufatureiro do país, registra um superávit comercial superior a 52 bilhões de dólares ao ano, conta com um investimento estrangeiro direto acumulado de mais de 51,2 bilhões de dólares (11% do total) e é responsável por cerca de 900.000 empregos diretos. Hoje, 80% da produção automotiva do México se destina ao mercado de exportação e 86% destas exportações têm como destino o Canadá e os Estados Unidos. Assim, o México se converteu no sétimo produtor mundial e no quarto exportador de veículos do mundo.

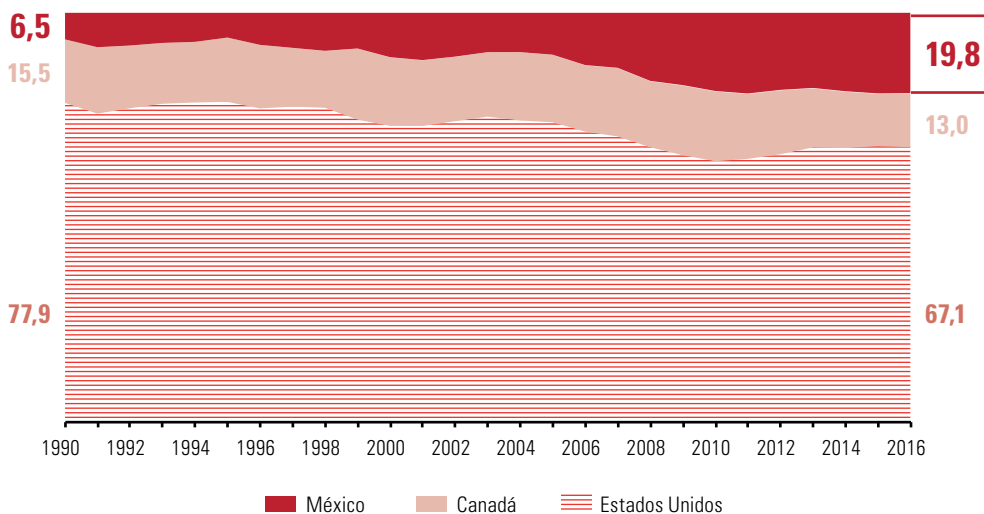
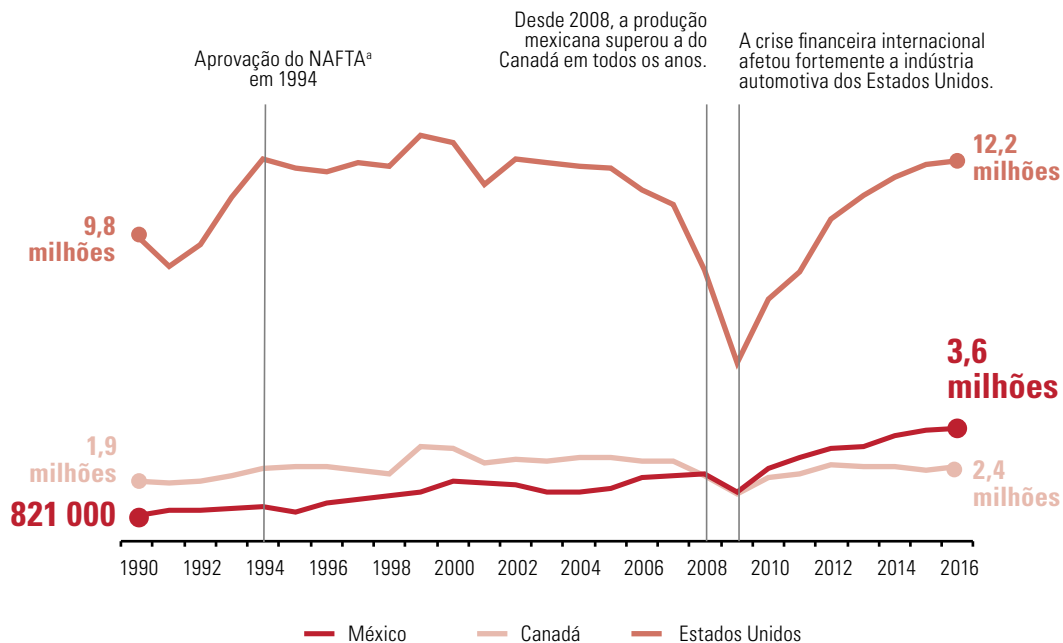
Nos últimos anos, particularmente após a crise financeira internacional, o México acelerou seu processo de transformação, passando de uma plataforma de baixo custo para a montagem de veículos de consumo de massa a uma cadeia produtiva melhor integrada e mais diversificada em termos de produtos e sofisticação tecnológica. Isto permitiria esperar uma intensificação do tecido produtivo de maior conteúdo tecnológico, o que fortaleceria a posição do México numa indústria submetida a fortes pressões derivadas das novas tendências, que têm um alto potencial desestabilizador.

As perspectivas de futuro da indústria automotiva mexicana dependerão, ao menos, de dois conjuntos de fatores independentes. Por um lado, a transformação impulsionada pela revolução tecnológica que a indústria automotiva global está experimentando, as mudanças do conceito de mobilidade e dos padrões de consumo e a pressão regulatória em torno da segurança, meio ambiente e eficiência energética. Por outro lado, o clima de incerteza causado pelos anúncios emitidos pelo novo governo dos Estados Unidos.

Apesar dos recentes resultados favoráveis, a indústria mexicana não está imune à evolução global do setor. Em primeiro lugar, embora o México tenha sido capaz de atrair grande parte dos principais fabricantes mundiais e um número muito significativo de fornecedores de primeiro e segundo nível, o país ainda mostra certo atraso no tocante às empresas de terceiro e quarto nível. Isto revela a fraqueza da estrutura produtiva local, particularmente no que se refere às pequenas e médias empresas com um alto componente de conhecimento e tecnologia, o que, além de ser uma oportunidade perdida para aumentar o valor agregado local nos produtos automotores, limita a propagação dos benefícios produtivos e tecnológicos indiretos ao resto da economia local.

**Gráfico 4**

América do Norte: produção de veículos por país, 1990-2016  
(Em unidades e porcentagens)



**Fonte:** Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em informação da Organização Internacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (OICA).

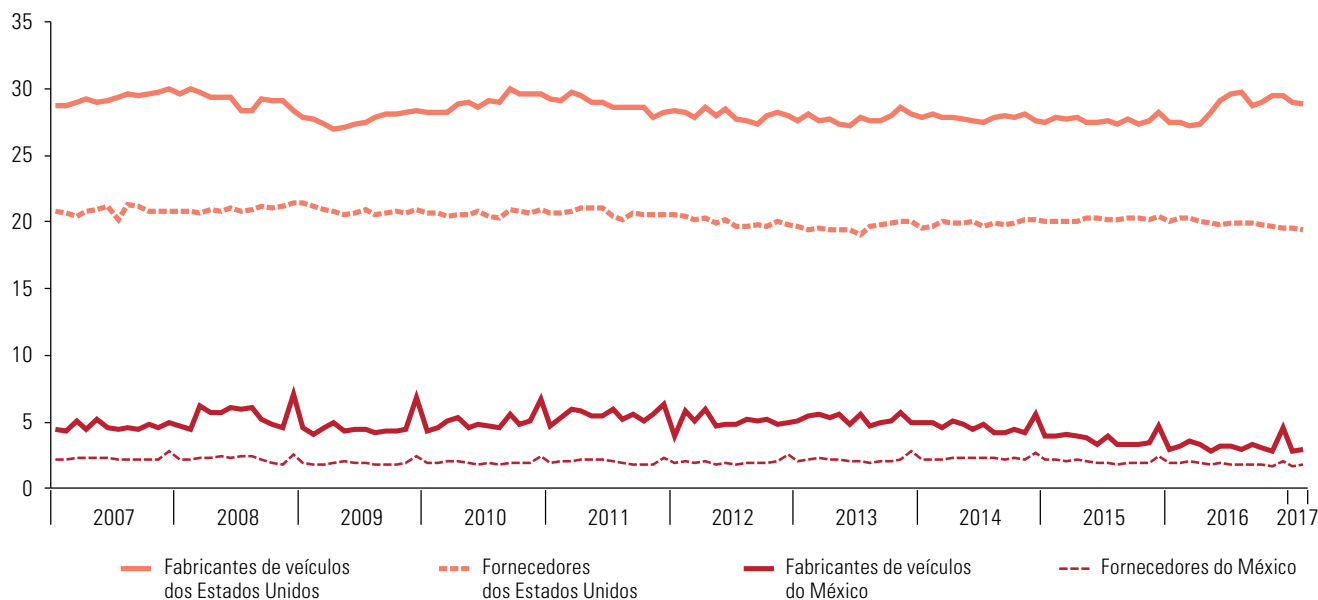
<sup>a</sup> Tratado de Livre Comércio da América do Norte.

Um segundo fator, vinculado ao primeiro, é a criação e otimização de capacidades locais em matéria de recursos humanos, ciência, tecnologia e inovação e desenvolvimento empresarial. Embora o México tenha progredido notavelmente nesses âmbitos, os avanços continuam sendo insuficientes se considerarmos a dinâmica da indústria e o fortalecimento destas capacidades em outras partes do mundo, principalmente na China. Se contasse com um tecido industrial mais denso e capacidades locais mais sólidas, a indústria automotiva mexicana enfrentaria menores riscos frente às mudanças que o setor começa a experimentar.

Além disso, dado o acelerado avanço tecnológico da indústria automotiva, a diferença salarial do México em relação aos Estados Unidos e Canadá (uma importante base de competitividade para o país) sofrerá rápida erosão. O avanço da robótica e a redução dos custos dos robôs colocarão os empregos da indústria automotiva numa situação difícil no médio prazo, ao menos para algumas das funções mais bem pagas (veja o gráfico 5).

### Gráfico 5

Estados Unidos e México: salário médio por hora de operários e empregados não supervisionados na indústria automotiva, 2007 a 2017  
(Em dólares por hora)



**Fonte:** Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em informação do Departamento do Trabalho dos Estados Unidos, Escritório de Estatísticas do Trabalho, e Instituto Nacional de Estatística e Geografia (INEGI) do México.

Finalmente, no que se refere à indústria automotiva, a pressão derivada das recentes mudanças de política do novo governo dos Estados Unidos se concentra nas áreas de política de comércio exterior e política industrial. Durante a campanha eleitoral, a plataforma econômica do candidato ganhador foi apresentada como uma alternativa à agenda da globalização e incluiu, entre outros temas, a retirada dos Estados Unidos do Acordo de Associação Transpacífico (TPP) e do NAFTA, a imposição de tarifas de 45% sobre as importações provenientes do México, a redução do déficit comercial e a reforma da legislação tributária que afeta as empresas, para estimular a repatriação de companhias, empregos e capitais. Coletivamente, essas propostas foram integradas sob o lema e a política de "America First" (os Estados Unidos em primeiro lugar), cujo objetivo é reposicionar os Estados Unidos como lugar central da manufatura mundial, em particular da indústria automotiva.



Os efeitos do novo discurso em matéria de política comercial e industrial começaram a aparecer imediatamente depois das eleições. Nas dez semanas que transcorreram entre os comícios e sua posse, o Presidente eleito se concentrou intensamente na indústria automotiva e concretizou vários acordos públicos com os maiores fabricantes americanos do setor para que retirassem investimentos que planejavam efetuar no México ou se comprometessem a realocar fábricas e empregos de volta nos Estados Unidos (*reshoring*).

Com base nestas ações iniciais, assim que tomou posse em janeiro de 2017 o Presidente Donald Trump assinou decretos (*executive orders*) em uma ampla diversidade de temas para criar instituições, simplificar processos regulatórios e autorizações e reforçar a aplicação de mecanismos que possam impulsionar a indústria manufatureira do país. Além disso, começaram a ser revisadas as normas ambientais que afetavam a indústria automotiva, inclusive os padrões de economia média de combustível (*Corporate Average Fuel Economy Standards*), recentemente reforçados pelo Governo anterior para combater a mudança climática e impulsionar o desenvolvimento de veículos híbridos e elétricos.

Após esta sequência inicial de reformas institucionais e desregulamentação, o novo governo norte-americano mudou o enfoque aplicado ao NAFTA. Embora inicialmente se tenha pensado que os Estados Unidos sairiam desse tratado, em 18 de maio de 2017 o governo solicitou a aprovação do Congresso para, transcorrido um prazo de 90 dias, iniciar negociações com o México e o Canadá com a finalidade de atualizar o NAFTA. O objetivo seria modernizar as normas em matéria de direitos de propriedade intelectual, práticas regulatórias, empresas públicas, comércio digital, serviços, trâmites aduaneiros, medidas sanitárias e fitossanitárias, empregos, meio ambiente e pequenas e médias empresas.

Tanto o México como o Canadá expressaram apoio à atualização do NAFTA, aprovado há 23 anos, e indicaram seu desejo de que as negociações procurem preservar as cadeias automotivas regionais. Apesar de que, até o presente, os Estados Unidos tenham insistido nos temas regulatórios, as negociações sobre tarifas e regras de origem serão cruciais para alcançar um novo acordo. Neste contexto, qualquer alteração importante das atuais preferências comerciais poderia afetar de maneira considerável as cadeias produtivas e de fornecedores da América do Norte.

Embora ainda seja cedo para medir o efeito dessas novas políticas (muitas delas ainda não foram implementadas e se desconhece o alcance das negociações do NAFTA), o distúrbio das cadeias produtivas da indústria automotiva teria fortes efeitos negativos em termos de empregos e competitividade. Nesse contexto, a China poderia ver reforçado seu papel dominante como produtor de peças, componentes e máquinas especializadas, tendo em vista o tamanho e o baixo custo com que sua indústria automotiva opera.

A conjunção entre as pressões da revolução tecnológica e a mudança de enfoque das políticas comercial e industrial dos Estados Unidos ocorre num momento em que a indústria automotiva mexicana se encontra em uma posição forte, mas implica desafios relevantes para sua continuidade como um dos grandes produtores e exportadores mundiais. Além da negociação comercial em curso, a resposta terá que basear-se em novos esforços de política setorial e tecnológica no contexto atual da indústria automotiva mundial.



[www.cepal.org](http://www.cepal.org)

---



Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL)  
Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)  
[www.cepal.org](http://www.cepal.org)