

Universidade Federal de Santa Catarina  
Centro Sócio-Econômico  
Departamento de Economia e Relações Internacionais  
Curso de Graduação em Ciências Econômicas

FERNANDO FABRÍCIO CIDADE

A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA EM SANTA CATARINA:  
A REALIDADE E OS DESAFIOS DO SETOR NO INÍCIO DO SÉCULO  
XXI

Florianópolis, 2014

**FERNANDO FABRICIO CIDADE**

**A Indústria Automobilística em Santa Catarina:  
a realidade e os desafios do setor no início do século XXI**

Monografia apresentada ao Departamento de Economia e Relações Internacionais Curso de Graduação em Ciências Econômicas da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito obrigatório para a obtenção do Título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador: Prof. Dr. Valdir Alvim da Silva

**Florianópolis (SC), Julho de 2014**

Ficha catalográfica elaborada por Fernando Cidade.

C725a CIDADE, Fernando Fabrício.

A indústria automobilística em Santa Catarina: a realidade e os desafios do setor no início do século XXI/  
Fernando Fabrício Cidade. Florianópolis, 2014.

68 f., il., 30 cm.

Orientador: Valdir Alvim da Silva.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Curso  
de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa  
Catarina, Centro Socioeconômico, 2014.

1. Indústria. 2. Setor Automobilístico.
3. Efeito Multiplicador. 4. Desenvolvimento Econômico. I. Título.

CDU: 330

Esta obra é habilitada por uma licença *Creative Commons*, de atribuição, de uso não comercial e de compartilhamento pela mesma licença 2.5.



Você pode:

- Copiar, distribuir, executar a obra;
- Criar obras derivadas.

Sob as seguintes condições:

- Atribuição. Você dar crédito ao autor original.
- Uso não comercial. Você não pode utilizar esta obra com finalidades comerciais.
- Compartilhamento pela mesma licença. Se você alterar, transformar, ou criar outra obra com base nesta, somente poderá distribuir a obra resultante com uma licença idêntica a esta.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO  
DEP. DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS E RELAÇÕES INTERNACIONAIS  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota **8,0 (oito)** ao aluno **FERNANDO FABRÍCIO CIDADE** na Disciplina CNM 5420 – Monografia, como requisito obrigatório para a obtenção do grau de Bacharelado em Ciências Econômicas.

Banca Examinadora:

---

Prof. Dr. Valdir Alvim da Silva  
Orientador – CNM/CSE/UFSC

---

Prof. Dr. Francis Carlo Petterini Lourenço  
Membro 1 - CNM/CSE/UFSC

---

Prof. Ms. Guilherme do Livramento Demos  
Membro 2 - CNM/CSE/UFSC

FLORIANÓPOLIS, 2014

## **AGRADECIMENTOS**

Gostaria de agradecer a todos que colaboraram com a minha graduação e com a elaboração deste trabalho. Em especial gostaria de agradecer ao professor Valdir Alvim, pela paciência e orientação prestadas durante a realização deste trabalho.

Agradeço aos meus colegas de trabalho Anderson e Osni pela compreensão que tiveram comigo durante todos esses anos conciliando profissão e faculdade, agradeço à UFSC pelos maravilhosos anos que a instituição me proporcionou, pela aprendizagem e pelas novas amizades. Aos professores do CSE que sempre se colocaram à disposição para ensinar e auxiliar nos momentos precisos. E aos funcionários do departamento, secretária e biblioteca universitária que sempre estiveram à disposição quando necessário.

Agradecimento maior dedico aos meus pais José Rubens e Ana Regina e à minha irmã Ana Lucia, que estão sempre me incentivando, além dos amigos e todos aqueles que direta ou indiretamente auxiliaram e incentivaram a minha jornada durante esta graduação

## RESUMO

CIDADE, Fernando Fabrício. **A Indústria Automobilística em Santa Catarina: a realidade e os desafios do setor no início do século XXI**. Florianópolis, 2014. 68 f. Monografia (Graduação) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Sócio-Econômico.

A avaliação do cenário esperado para a economia catarinense e brasileira é de extrema importância para os mais variados agentes econômicos, sejam eles empresas, investidores, governo e pessoas que se interessam pelo assunto, de modo que possam analisar as principais premissas que norteiam a construção do cenário para a próxima década. Entre essas premissas, é primordial observar a evolução da indústria, visto que ela é ainda a grande alavanca do desenvolvimento econômico nas economias capitalistas modernas. Neste trabalho buscou-se analisar o crescimento da indústria catarinense, mais precisamente do setor automobilístico, que recebeu uma verdadeira injeção de novos investimentos neste setor de 2010 para cá. Dentro da perspectiva de que a economia catarinense esteve sempre articulada ao processo de industrialização ocorrido a nível nacional, mais do que a uma dinâmica interna específica de sua economia, analisou-se a trajetória da indústria automobilística catarinense desde os seus primeiros passos até os dias atuais. A partir desta perspectiva e dos impactos que os investimentos industriais causam, foi feita uma projeção para o período 2014-2020, buscando delinear a tendência do desenvolvimento da economia e da sociedade catarinense para esta próxima década. A política industrial e seus efeitos são de extrema relevância para a elaboração de um projeto de desenvolvimento onde uma política industrial bem sucedida é sinônimo de crescimento, e principalmente desenvolvimento sócio econômico. Para as projeções, devido ao efeito multiplicador gerado pelos investimentos, pode-se dizer que Santa Catarina terá um crescimento expressivo de sua economia, além dos ganhos qualitativos para a sociedade envolvida. A indústria aumentará ainda mais sua participação na composição do PIB e muitos desafios já estão surgindo para os agentes econômicos envolvidos, que se souberem lidar bem com a situação, elevarão o estado a um patamar socioeconômico bem mais elevado nos próximos anos.

**Palavras-chave:** Indústria. Setor Automobilístico. Efeito Multiplicador. Desenvolvimento Econômico.

## ABSTRACT

CIDADE, Fernando Fabrício. **A Indústria Automobilística em Santa Catarina: a realidade e os desafios do setor no início do século XXI**. Florianópolis, 2014. 68 f. Monografia (Graduação) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Sócio-Econômico.

The evaluation of the expected economic scene in Santa Catarina and Brazil is extremely important to the most diverse economic agents, such as commercial enterprises, investors, the government and people concerned in this matter, so that they can analyse the main premises which guide the build of the scenario for the next decade. Among those premises, it is essential to observe the industrial evolution, once it is the great lever of the economic development of modern capitalist economics. This research seeks to analyse the industrial growth in Santa Catarina, more precisely of the automotive sector, which has been receiving a real injection of new investments since 2010. Considering that Santa Catarina economy has always been articulated with the industrialization process that occurred nationally, more than a specific internal dynamics of its economy, the course of Santa Catarina's automotive industry was analysed from its first steps until nowadays. From this perspective and having in mind the impacts caused by industrial investments, a projection for the period of 2014-2020 was made, intending to outline the trend of the social and economic development in Santa Catarina for this next decade. The industrial politics and its effects are extremely relevant for the elaboration of a development project, in which successful industrial politics is synonym of growth and, mainly, of socioeconomic development. For this projections, due to the multiplier effect created by the investments, it is safe to say Santa Catarina will have an expressive growth of its economy, beside qualitative gains to the whole society involved. The industry will increase even more its share in the GDP composition and many challenges are already emerging to the economic agents involved. If they know how to deal well with the situation, the state will raise to a much higher socioeconomic level in the coming years.

Key-words: Industry. Automotive Sector. Multiplier Effect. Economic Development.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1.	Concentração industrial por regiões de Santa Catarina .....	29
Figura 2.	Efeito de encadeamento intersetorial a partir de uma nova atividade econômica .....	57

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Participação setorial no PIB – SC/ Brasil – 2009 .....	26
Gráfico 2 - Distribuição populacional por região de Santa Catarina - 2009.....	30
Gráfico 3 - Participação setorial no total do PIB – Araquari, Garuva, Joinville e Santa Catarina – 2009.....	33

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1.	Perfil da indústria catarinense – 2009.....	25
Tabela 2.	Distribuição socioeconômica de Santa Catarina – 2009.....	28
Tabela 3.	Habitantes por município - 2009 .....	28
Tabela 4.	Complexos Industriais em Santa Catarina – 2008.....	31
Tabela 5.	Produção Industrial em Santa Catarina - 2001-2012.....	32
Tabela 6.	Indicadores das fábricas: BMW, GM e LS Mtron em Santa Catarina .....	38

## **LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS**

BMW - Bayerische Motoren Werke

BRDE - Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo-Sul

CELESC - Centrais Elétricas de Santa Catarina

FGTS - Fundo de Garantia do Tempo de Serviço

FIESC - Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina

GM - General Motors Corporation

GBC - Green Building Council

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano

INSS - Instituto Nacional do Seguro Social

IPI - Imposto de Produtos Industrializados

ISS - Imposto Sobre Serviços

LEED - Leadership in Energy and Environmental Design

MDIC - Desenvolvimento da Indústria e Comércio

ONU - Organização das Nações Unidas

PRODEC - Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense

SENAI – Serviço Nacional da Indústria

SINDIPEÇAS – Sindicato do Setor de Autopeças

UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina

UNIVALI – Universidade do Vale do Itajaí

UNIVILLE – Universidade de Joinville

## SUMÁRIO

<b>RESUMO .....</b>	<b>6</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>7</b>
<b>LISTA DE FIGURAS .....</b>	<b>8</b>
<b>LISTA DE GRÁFICOS .....</b>	<b>9</b>
<b>LISTA DE TABELAS.....</b>	<b>10</b>
<b>LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS.....</b>	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO I - ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DE SANTA CATARINA.</b>	<b>14</b>
1. Introdução .....	14
1.1. Tema e problema da pesquisa.....	15
1.2. Objetivos .....	17
1.2.1. Objetivo geral .....	17
1.2.2. Objetivos específicos .....	17
1.3. Metodologia.....	17
<b>CAPÍTULO II - O SETOR INDUSTRIAL E OS DISTRITOS INDUSTRIAIS ....</b>	<b>21</b>
2.1. Indústria: conceito e considerações .....	21
2.2. Sobre a formação de distritos industriais .....	22
2.3. Santa Catarina e a indústria .....	24
2.4. Desenvolvimento regional e territorial em Santa Catarina .....	27
2.5. Sobre o setor automobilístico em Santa Catarina .....	31
2.6. Os Distritos Industriais nos municípios de Araquari, Joinville e Garuva .....	33
<b>CAPÍTULO III - O AUMENTO DOS INVESTIMENTOS NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO CATARINESE NO INÍCIO DO SÉCULO XXI.....</b>	<b>37</b>
3.1. GM, BMW e LS Mtron consolidam Santa Catarina como polo automotivo .....	37
3.2. Motivos para as multinacionais escolherem Santa Catarina .....	39
3.3. General Motors: a história e a vinda para Santa Catarina .....	41
3.4. BMW: A história e a vinda para Santa Catarina .....	44
3.5. LS MTron: A história e a vinda para Santa Catarina.....	47
3.6. Sinotruk e Geely: outras empresas que estão negociando com Santa Catarina ...	48

<b>CAPÍTULO IV - PROJEÇÕES PARA O DESENVOLVIMENTO CATARINENSE: IMPULSO INDUSTRIAL ATÉ 2020 .....</b>	<b>51</b>
4.1. O investimento e seu efeito multiplicador segundo Keynes .....	51
4.2. Projeções de crescimento da economia catarinense com a expansão do setor automobilístico .....	54
4.2.1. Os efeitos multiplicadores da indústria automobilística .....	54
4.2.2. Efeito de encadeamento intersetorial .....	56
4.2.3. A região que mais crescerá em Santa Catarina até 2020.....	58
4.3. Os novos desafios e algumas limitações da região .....	62
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>64</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>67</b>

# CAPÍTULO I - ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DE SANTA CATARINA

## 1. Introdução

Se considerarmos os ganhos qualitativos e quantitativos que a economia de um local pode ter a partir de uma melhora da realidade industrial, têm-se motivos para ser otimista no estado de Santa Catarina na década 2010-2020. Indicadores positivos podem ser apresentados a partir de uma melhora na realidade industrial, bem como avanço de ciência e tecnologia, melhora na qualidade da mão de obra, ofertas de emprego, aumento da renda local e melhora na qualidade de vida das pessoas envolvidas.

A política industrial e seus efeitos são um dos temas-chave para a elaboração de um projeto de desenvolvimento nacional, onde uma política industrial bem sucedida é sinônimo de crescimento, e principalmente, desenvolvimento sócio econômico. Salvo isto, surge a importância deste trabalho, já que este acerca o fato de que a indústria ainda constitui a principal alavanca para o desenvolvimento, sendo ela o instrumento mais utilizado por países que, nas últimas três décadas (o período da chamada “globalização”), simbolizaram o impulso econômico para superação do subdesenvolvimento.

O tema central deste trabalho é analisar a nova realidade da indústria automobilística no estado de Santa Catarina, realidade esta que é caracterizada pela implementação de três grandes empresas em solo catarinense, a BMW, a GM e a LS Mtron. A entrada desses investimentos advindos das empresas automobilísticas no estado já está movimentando positivamente outros setores da economia catarinense, e isso ocorre pelo fato de que estas novas plantas industriais demandam insumos, matérias-primas, mão de obra entre outros.

Ao contrário do que ocorre em vários países do mundo em que o setor industrial constitui a principal alavanca para o desenvolvimento, historicamente o percurso da

indústria brasileira tem ritmo mais lento e sofre com a dependência tecnológica e intelectual. Por isso essa nova fase da indústria automobilística catarinense e o somatório dos fatores deste fenômeno podem e devem nos deixar mais confiantes se pensarmos no médio e longo prazo, visto que Santa Catarina e o Brasil podem ter inúmeros ganhos agregados com a melhora da condição industrial.

### **1.1. Tema e problema da pesquisa**

Segundo dados de 2012 do IBGE, Santa Catarina é o sétimo estado mais rico do Brasil em termos de PIB, além de ser um dos líderes de qualidade de vida no país. O estado apresenta IDH elevado, com relação à média nacional, principalmente nas cidades que concentram setores industriais mais estruturados e especializados, como exemplo pode-se citar Joinville, Blumenau, Criciúma, Chapecó, Grande Florianópolis, entre outras. E é este justamente o fato que comprova que as concentrações industriais geram um efeito multiplicador keynesiano nas regiões onde elas se estabelecem, aumentando a renda da população local e, conseqüentemente, há uma melhora nos índices de qualidade de vida das pessoas.

Existindo de fato a importância das indústrias para a riqueza e a qualidade de vida de uma determinada região, entende-se a importância de compreender a realidade industrial de Santa Catarina, principalmente a indústria de valor agregado, para contribuir de alguma forma para melhorar a qualidade e a competitividade da mesma.

Para isso faz-se necessária a compreensão da Política Industrial recente no Brasil e a análise dos números e da competitividade industrial catarinense de 2000 a 2010, para, a partir daí, esboçar uma projeção do cenário industrial até o final da década presente.

O fato que está sendo um divisor de águas nesse contexto que está sendo proposto e que influenciará fortemente o percurso industrial catarinense daqui pra frente é a recente inundação de investimentos que está sendo feita no setor automobilístico em Santa Catarina. Segundo a revista Valor Econômico (2012), o volume de investimentos chegará num patamar jamais visto na indústria automobilística em Santa Catarina, onde

montante dos investimentos feitos pelas empresas BMW, LS Mtron e GM chega a R\$ 1,1 bilhão, o faturamento previsto apenas para a montadora alemã BMW, com indústria localizada no município de Araquari, chega a R\$ 2 bilhões em um ano, seguido pela GM, situada em Joinville, que espera faturar R\$ 250 milhões. Essa nova realidade do setor automobilístico catarinense tem como consequência a criação de mais de nove mil empregos, diretos ou indiretos, a partir do momento em que as três empresas já estiverem atuando de fato em solo catarinense.

Mesmo com o fato de Santa Catarina possuir um forte perfil industrial em suas principais cidades, torna-se limitado o crescimento da economia devido às más condições de desenvolvimento da sua infraestrutura em termos de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, que não acompanham o grau de modernização da indústria catarinense, gerando gargalos e impedindo de certa forma o nível de crescimento esperado.

Alguns fatores ligados ao planejamento e políticas públicas, infraestrutura e suas características, entre outros, constituem temas fundamentais a serem tratados neste trabalho e suas abordagens são de extrema importância no crescimento econômico planejado.

Os elementos da problemática de pesquisa baseiam-se na capacidade que Santa Catarina tem para absorver essa nova realidade da indústria automobilística, no que diz respeito à qualidade da mão de obra, máquinas e equipamentos além de ciência e tecnologia. Será que Santa Catarina está preparada para atender a essa demanda, tanto de insumos, ciência e tecnologia e mão de obra? Qual será o impacto direto na economia catarinense a partir deste fato? Estes os problemas tratados na elaboração deste trabalho.

## **1.2. Objetivos**

### **1.2.1. Objetivo Geral**

Investigar a expansão do setor automobilístico e os efeitos multiplicadores na economia de Santa Catarina, a partir dos projetos de investimentos externos diretos na implantação de novas unidades fabris da alemã BMW, da coreana LS Mtron e da estadunidense GM no período de 2000 a 2020.

### **1.2.2. Objetivos Específicos**

1. Elaborar um diagnóstico da consolidação dos setores industriais em Santa Catarina e, particularmente, nas regiões que permitirão a expansão de seus distritos industriais a partir da implantação das novas unidades fabris da BMW, LS Mtron e GM.
2. Analisar o volume de investimentos diretos realizados e projetados pelas empresas BMW, LS Mtron e GM para Santa Catarina, e seus efeitos na economia das regiões aonde estão sendo implantadas.
3. Elaborar um prognóstico sobre a implantação das novas unidades industriais e as projeções de crescimento da economia catarinense com a expansão do setor automobilístico a partir do efeito multiplicador keynesiano para no período de 2014 a 2020.

## **1.3. Metodologia**

O tema em questão é bastante interessante e bem contemporâneo, sendo um assunto de grande importância, pois afeta de maneira direta empresas, investidores, pessoas físicas e jurídicas, Governo, entre outros, estando diretamente ligado à eficiência da economia catarinense e conseqüentemente a economia brasileira. Por se tratar de uma abordagem extremamente prática, o resultado do trabalho interessará aos economistas, políticos, empresários, banqueiros, estudantes ou qualquer pessoa que

esteja interessada em compreender algumas das condições necessárias ao desenvolvimento do estado de Santa Catarina e do Brasil.

Neste trabalho, após definidos os objetivos deste estudo para entendimento das mudanças ocorridas no setor industrial e das novas demandas do mercado, as abordagens utilizadas na pesquisa foram a qualitativa de cunho exploratório para analisar o desempenho da indústria catarinense durante a sua trajetória; e a abordagem quantitativa servindo para mensurar os investimentos feitos em Santa Catarina que visam os próximos anos, a partir da nova fase do setor industrial automobilístico que está ocorrendo no início da década presente.

O estudo qualitativo é o mais indicado por Godoy (1995), quando estamos lidando com problemas pouco conhecidos. A pesquisa exploratória visa promover o pesquisador de maior conhecimento sobre o tema ou problema de pesquisa, por isso é indicada por Mattar (2007) para os primeiros estágios da investigação da pesquisa, quando o pesquisador não tem conhecimento e/ou hipótese específicas.

A abordagem de cunho quantitativo caracteriza-se pelo método de pesquisa social utilizando-se de técnicas estatísticas (MATTAR, 2007), ilustrando-as através de tabelas, gráficos e dados. Foram enumerados e medidos de forma quantitativa os eventos analisados para melhor explicar o comportamento e as tendências das variáveis coletadas, verificando as características, composição e as oscilações do crescimento do setor automobilístico e da indústria catarinense no início do século XXI.

Visando atender aos objetivos propostos, o plano de descrição da pesquisa está estruturado em quatro capítulos, de modo a comprovar e apresentar respostas para a problemática articulada com cada objetivo específico. Para atingir os objetivos específicos desta pesquisa, foram utilizadas bases de dados institucionais, disponibilizadas nos sites das Secretarias de Estado de Santa Catarina, Ministério do Desenvolvimento da Indústria e Comércio (MDIC), IBGE, FIESC, e SECEX, além de fontes secundárias documentais em livros, artigos, periódicos científicos, agências governamentais, seminários/palestras, instituições privadas, internet, entre outros.

O Capítulo I constitui-se dos aspectos metodológicos com a introdução do problema da pesquisa relacionado aos aspectos relevantes da socioeconomia de Santa Catarina, considerando o crescimento planejado e a tendência do ritmo de crescimento do setor automobilístico, da indústria e dos agentes envolvidos neste contexto.

O Capítulo II foi desenvolvido para atender ao primeiro objetivo específico, aonde serão apresentadas as principais categorias e conceitos analíticos a partir das teorias sobre política industrial, distritos industriais, diferenciação e influência entre setores e por fim a caracterização dos mesmos.

Os principais autores pesquisados para estas abordagens foram Michael Porter e Luiz Gonzaga de Souza para entender os diferentes setores da indústria e como eles vêm se formando desde a primeira Revolução Industrial. Alfred Marshall para apresentar os distritos industriais e suas influências para os desenvolvimentos locais.

O Capítulo III destina-se para atender ao segundo objetivo específico, onde será feita uma avaliação do setor automobilístico em Santa Catarina no início da década de 2010, e para isso uma breve apresentação quantitativa dos novos investimentos neste setor será feita, tais como o volume de investimentos, geração de empregos, etc. A abordagem de cunho quantitativo caracteriza-se pelo método de pesquisa social utilizando técnicas estatísticas (MATTAR, 2007), ilustrando-as através de tabelas e gráficos. Já com relação às informações referentes às empresas, as principais considerações foram observadas em publicações, artigos e notas recentes das próprias companhias BMW, LS Mtron e GM.

Já com relação ao terceiro objetivo específico, foi elaborado o Capítulo IV, onde foi feita uma apresentação dos conceitos de investimento e seu efeito multiplicador, bem como uma projeção para realidade industrial catarinense até 2020, analisando os principais fatores que podem influenciar ou limitar o crescimento da economia, principalmente no que diz respeito à indústria.

Os principais autores utilizados nesta parte da pesquisa foram o britânico John Maynard Keynes, para conceituar e exemplificar o investimento e seu potencial efeito multiplicador, além do brasileiro Paulo Roberto Haddad e sua teoria sobre o efeito de encadeamento intersetorial advindo de uma nova atividade econômica. Outro método

bastante utilizado neste capítulo foram informações coletadas de entrevistas com autoridades locais e das empresas envolvidas, para dessa forma projetar o possível crescimento econômico catarinense a partir da ampliação do setor automobilístico.

## **CAPÍTULO II - O SETOR INDUSTRIAL E OS DISTRITOS INDUSTRIAIS**

### **2.1. Indústria: conceito e considerações**

Michael Porter (1980) define indústria como um grupo de empresas fabricantes de produtos que são substitutos bastante próximos. Na medida em que são empresas que fabricam o mesmo, ou quase o mesmo bem, a indústria está submetida mais ou menos às mesmas influências.

Historicamente, a indústria é uma atividade econômica que surgiu na Primeira Revolução Industrial, no fim do século XVIII e início do século XIX, na Inglaterra, e que tem por finalidade transformar matéria-prima em produtos comercializáveis, utilizando para isto energia, máquinas e força humana.

Para Luiz Gonzaga de Souza (2005), a Revolução Industrial trouxe consigo uma profunda transformação nas relações sociais, pondo em lados opostos os operários (trabalhadores das fábricas) e os capitalistas propriamente ditos (os detentores dos meios de produção) gerando entre eles conflitos que se arrastam até os dias atuais. Muito se discute sobre os benefícios provocados pela introdução da máquina no processo produtivo, mas também se apontam os malefícios por ela trazidos. O espaço geográfico sofre mudanças irreversíveis com a transformação de pequenos vilarejos em cidades industriais provindos de milhares de fábricas. Podemos ainda adicionar nessa discussão a apropriação das riquezas por poucos, geradas pelo desenvolvimento industrial, bem como a subordinação da classe trabalhadora, a principal responsável pela transformação dessa riqueza.

Quanto mais industrializada é uma nação ou país, conseqüentemente mais desenvolvida social e economicamente esta mesma será. Não menos importante, quanto maior for a agregação de valor incorporada à essa produção industrial, maior será a competitividade e o sucesso da política industrial. A partir destas constatações, percebe-se que quanto mais industrializado for um país ou uma nação, somado à agregação de

valor aos produtos e serviços ofertados, maior tende ser a renda nacional e per capita num determinado local. A consequência desse fenômeno no médio e longo prazo é uma grande melhora qualidade de vida das pessoas, uma melhor distribuição de renda e a ocorrência de um efeito multiplicador keynesiano na sociedade envolvida.

Toda a atividade econômica é essencialmente industrial, no sentido de que se opera com algum aperfeiçoamento, que já começa na simples pregação, no cozinhar os alimentos, no artesanato, nos prévios arranjos dados aos produtos vendidos. Mesmo quando a industrialização ocorre por tendência natural da economia, em cada sociedade ela assume características especiais, e que se operam historicamente. Pode mesmo diferenciar-se por regiões, em umas mais simples, noutras mais complexa no seu aperfeiçoamento industrial, assumindo a forma de empresa, quando não até de empresa informatizada.

## **2.2. Sobre a formação de Distritos Industriais**

Existem muitos tipos de indústrias e elas facilmente são organizadas em diferentes classes ou setores, recebendo uma grande variedade de classificações. O IBGE calcula o PIB dos municípios brasileiros a partir de três setores da atividade econômica (Agropecuária, Indústria e Serviços), por isso a classificação normalmente usada pelo governo separa as indústrias em três setores, onde cada setor depende dos outros para funcionar propriamente e efetivamente dentro da economia.

O setor primário pode ser classificado como a indústria extrativista, as atividades importantes neste setor incluem agricultura, a pesca, a pecuária e a mineração em geral. Isto implica geralmente a transformação de recursos naturais em produtos primários, como a matéria-prima, por exemplo.

O setor secundário é composto por indústrias manufatureiras que transformam materiais brutos, extraídas e ou produzidas pelo setor primário, em produtos de consumo ou máquinas industriais. Ou seja, é neste setor que a matéria-prima é transformada em um produto manufaturado. Incluem-se nesta classificação industrial

segundo o IBGE a extração mineral, a transformação, a construção civil e os serviços industriais de utilidade pública.

Já o setor terciário é a indústria de serviços, envolvendo a comercialização de produtos em geral, e o oferecimento de serviços comerciais, pessoais ou comunitários, a terceiros. Os serviços são definidos na literatura econômica convencional como "bens intangíveis", ou seja, não possuem existência física. Incluem-se neste setor o comércio, os transportes, comunicações, serviços financeiros e demais serviços em geral. Entretanto, muitos estudiosos consideram que as atividades da chamada era pós-industrial não se adaptam muito bem a esse esquema e propõem a introdução de um quarto setor para incluir as atividades intelectuais, relacionadas ao conhecimento, que seria o setor quaternário ou terciário superior da economia.

Todos estes setores juntos criam uma cadeia econômica de produção. O setor primário recolhe o material bruto, o setor secundário coloca esse material em uso, e o setor terciário vende e dá apoio às atividades dos outros dois setores. Muitas empresas possuem elementos dos três setores, outras empresas podem focar estritamente em um aspecto específico, e, juntos, esses setores constituem a coluna da economia moderna.

O setor mais abordado neste trabalho será o secundário, haja vista que a indústria e o setor automobilístico, que são os temas-chave desta pesquisa, enquadram-se no segundo setor da economia conforme a classificação atual do IBGE.

Entendidas as definições dos setores industriais, faz-se necessária a compreensão dos distritos industriais, para melhor detalhar e aprofundar o objeto de pesquisa. O conceito de distritos industriais foi introduzido pelo economista inglês Alfred Marshall, em fins do século XIX. Este conceito vem de um padrão de organização comum à Inglaterra do período, onde pequenas firmas concentradas na manufatura de produtos específicos, em atividades econômicas como têxtil, gráfica e cutelaria, aglomeravam-se em geral na periferia dos centros produtores. Segundo Marshall, as características básicas dos modelos clássicos de distritos industriais são o alto grau de especialização e forte divisão de trabalho; acesso à mão de obra qualificada; existência de fornecedores locais de insumos e bens intermediários; sistemas de comercialização e de troca de informações entre os agentes. Em outras palavras, trazendo para realidade prática, o

distrito industrial é um espaço urbano, de tamanho semelhante ao de um ou mais bairros, que possui incentivos fiscais. Alguns distritos chegam a ter o tamanho de uma regional ou de uma região administrativa, como é o caso da Zona Franca de Manaus, na região norte do Brasil.

A formação de Distritos Industriais serve como uma boa alternativa para o desenvolvimento local, pois tem como objetivo reestruturar o sistema produtivo, aumentar o emprego local e melhorar o nível de vida da população que busca expandir e/ou fazer surgir o potencial de desenvolvimento da localidade. Assim, as aglomerações de empresas, chamadas de “clusters” ou “distritos industriais”, têm apresentado resultados positivos em vários países, principalmente pelo fato de que as firmas ali localizadas estariam se organizando em redes (networks) e desenvolvendo sistemas complexos de integração (GALVÃO, 2000). Dessa forma, os distritos industriais apresentam-se como um fenômeno econômico, social e cultural, que torna possível a existência de economias de escala e externas, com eficiência econômica, inovação, criatividade, industrialização descentralizada e um enorme potencial para o desenvolvimento local/regional.

### **2.3. Santa Catarina e a Indústria**

Historicamente, os primeiros sinais da industrialização moderna não demoraram muito em Santa Catarina, a indústria catarinense apresenta uma grande diversificação, seja em termos setoriais, seja em sua distribuição espacial. No Brasil e em Santa Catarina o impacto da industrialização deu-se sobretudo a partir da República. De início ocorreu principalmente no ramo da indústria do algodão e logo da lã, que deram lugar às oficinas de fiação e de tecelagem. Ao contrário dos demais estados da Federação, não é a capital do Estado (e sua Região Metropolitana) que concentra a maior parcela da produção industrial, nem mesmo nos setores intensivos em capital e/ou conhecimento. A atividade industrial de Santa Catarina, talvez pela forma como se deu a colonização (por povoamento e não por exploração) e pela imigração de povos com

tradição manufatureira (como os alemães e italianos), é bastante disseminada em vários setores e pelas várias regiões do Estado.

Durante tempos recentes a indústria ocupa o posto de principal gerador de riquezas em Santa Catarina, após um longo predomínio da agropecuária, que reinou desde os primórdios até os anos 70 do século XX. Atualmente, como se observa em economias mais maduras, o setor terciário, formado por comércio e serviços, projeta-se como o principal gerador de riquezas. Santa Catarina destaca-se em atividades como o turismo, explorando-o em diversas modalidades, e em serviços associados ao conhecimento, como pesquisa e desenvolvimento, ensino e serviços tecnológicos. O sistema produtivo se organiza de modo equilibrado. No campo predomina a pequena propriedade familiar, praticante da policultura.

Recentemente, se tratarmos deste início do século XXI, pode-se dizer que Santa Catarina possui um importante parque industrial, ocupando posição de destaque no Brasil. A indústria de transformação catarinense é a quarta do país em quantidade de empresas e a quinta em número de trabalhadores. Os segmentos de artigos do vestuário e alimentar são os que mais empregam, seguindo-se o de artigos têxteis. O PIB catarinense é o sexto do Brasil, registrando, em 2011, R\$ 169 bilhões. O setor secundário participa com 35,1%, o terciário com 59,0% e o primário com 6,0%. Dentro do setor secundário, a participação da indústria de transformação é de 22,9% e a da construção civil é de 5,7%, segundo dados do IBGE. Santa Catarina é o segundo estado com maior participação da indústria de transformação no PIB. A Tabela 1 abaixo apresenta de forma quantitativa números de 2009 da indústria catarinense, com destaque para a participação do estado nas exportações mundiais de carne de frango.

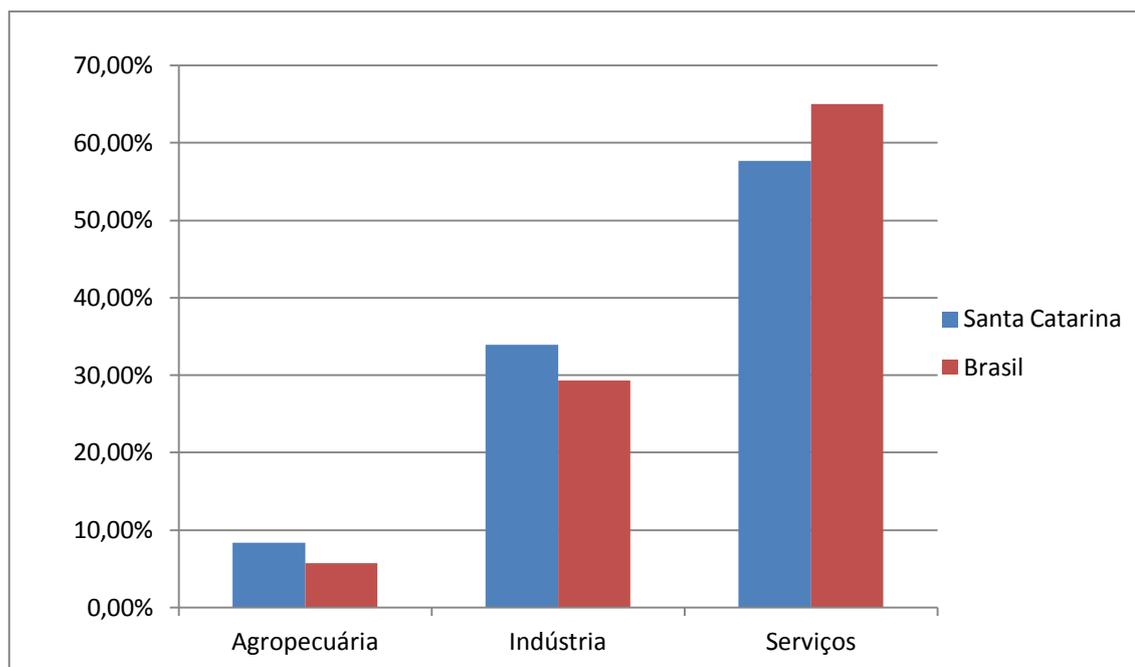
**Tabela 1. Perfil da indústria catarinense – 2009**

<b>NÚMERO DE INDÚSTRIAS</b>	<b>29 MIL</b>
<b>EMPREGOS DIRETOS</b>	<b>670 MIL</b>
<b>PARTICIPAÇÃO NO CONSUMO DE ENERGIA EM SC</b>	<b>46%</b>
<b>INVESTIMENTOS (2003 - 2009)</b>	<b>R\$ 11,2 BILHÕES</b>
<b>EXPORTAÇÃO DE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS (2009)</b>	<b>US\$ 3,6 BILHÕES</b>

Fonte: FIESC, Celesc, MDIC

Se observarmos o peso da Indústria no PIB de Santa Catarina em comparação com o PIB nacional, percebe-se que a indústria tem uma maior relevância no estado catarinense do que na média dos demais estados da Federação, conforme consta no Gráfico 1 abaixo

**Gráfico 1 - Participação setorial no PIB – SC/ Brasil – 2009**



Fonte: IBGE, 2010

Destaque no PIB de Santa Catarina para os setores primário e secundário, conforme apresentado no Gráfico 1 a importância da agropecuária e da indústria supera a média nacional, diferentemente do setor terciário, representado pelos serviços, que é mais relevante em âmbito nacional do que estadual na comparação apresentada.

Já com relação à Balança Comercial, de acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, de janeiro a dezembro de 2013, as exportações catarinenses alcançaram o valor acumulado de US\$ 8,7 bilhões. Os valores exportados por Santa Catarina corresponderam a 3,6% das exportações brasileiras. O estado ocupa a décima colocação no ranking nacional, influenciado por uma forte estrutura portuária, por onde escoam grande parte da produção: portos de Itajaí, São

Francisco do Sul, Imbituba, Navegantes e Itapoá. O porto de Laguna atua voltado à pesca.

É relevante também destacar o fato de que no estado de Santa Catarina encontra-se o maior exportador de frango e de carne suína do Brasil, sendo a Sadia e a Perdigão (as duas maiores empresas de alimentos do Brasil) catarinenses. Entre as indústrias, destaque para um dos maiores fabricantes de motores elétricos do mundo, a WEG, e também as indústrias de eletrodomésticos (e metalmeccânica em geral) no norte do estado.

#### **2.4. Desenvolvimento Regional e Territorial em Santa Catarina**

É difícil caracterizar Santa Catarina mediante todos os contrastes, diversidades e heterogeneidades presentes neste estado. Afinal, o estado tem o urbano e rural, o frio e calor, praia e montanha, planície e planalto, tudo sobre uma pequena área de 95 mil quilômetros quadrados – dentre todos os estados da Federação, é a sétima menor do país. As diversidades culturais e étnicas chamam a atenção no estado, dentre uma população de seis milhões de habitantes, existem origens em alemães, italianos, portugueses, russos, poloneses, austríacos, japoneses, negros, índios e outros mais. Têm ainda os que vêm através das correntes migratórias contemporâneas que buscam em Santa Catarina oportunidades e qualidade de vida. Aliás, neste quesito, a reputação catarinense é das melhores.

Segundo o Índice de Desenvolvimento Humano, divulgado pela Organização das Nações Unidas em 2010, Santa Catarina é campeã de qualidade de vida, ficando apenas atrás do Distrito Federal onde a renda, que é uma das variáveis do índice, atinge níveis estratosféricos para os padrões nacionais.

O sistema produtivo se organiza de modo equilibrado. Não há grandes metrópoles em Santa Catarina, mas cidades médias – os polos regionais – e pequenas. Com um modelo que confere ao estado padrões de desenvolvimento equilibrado entre suas regiões, a economia industrial de Santa Catarina é caracterizada pela concentração

em diversos polos: cerâmico, carvão, vestuário e descartáveis plásticos no Sul; alimentar e móveis no Oeste; têxtil, vestuário, naval e cristal no Vale do Itajaí; metalurgia, máquinas e equipamentos, material elétrico, autopeças, plástico, confecções e mobiliário no Norte; madeireiro na região Serrana e tecnológico na Capital. Embora haja essa concentração por regiões, muitos municípios estão desenvolvendo vocações diferenciadas, fortalecendo vários segmentos de atividade. A indústria de base tecnológica, além de estar presente na Grande Florianópolis, também se destaca em Blumenau, Chapecó, Criciúma e Joinville.

Abaixo seguem alguns dados e representações para descrever melhor alguns aspectos da distribuição socioeconômica de Santa Catarina.

**Tabela 2. Distribuição socioeconômica de Santa Catarina – 2009**

<b>POPULAÇÃO</b>	<b>6 MILHÕES DE HABITANTES</b>
<b>POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA</b>	<b>3,5 MILHÕES DE HABITANTES</b>
<b>POPULAÇÃO EM RELAÇÃO AO BRASIL</b>	<b>3,20%</b>
<b>TERRITÓRIO</b>	<b>95.442 MIL METROS QUADRADOS</b>
<b>ÁREA EM RELAÇÃO AO BRASIL</b>	<b>1,10%</b>
<b>LITORAL</b>	<b>561 KILOMETROS</b>
<b>MUNICÍPIOS</b>	<b>293</b>

Fonte: IBGE

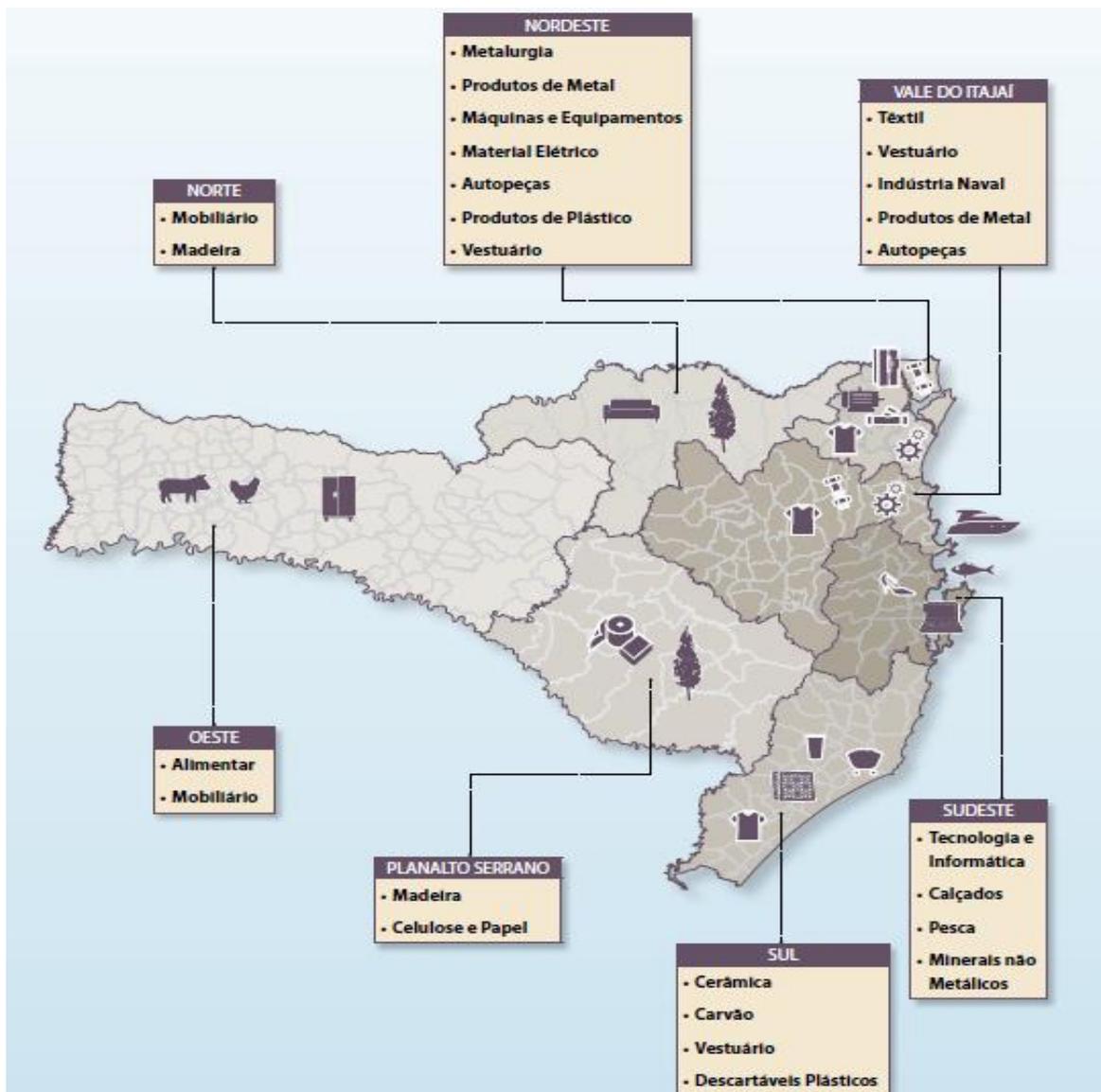
**Tabela 3. Habitantes por município - 2009**

<b>JOINVILLE</b>	<b>497 MIL HABITANTES</b>
<b>FLORIANÓPOLIS</b>	<b>408 MIL HABITANTES</b>
<b>BLUMENAU</b>	<b>299 MIL HABITANTES</b>
<b>SÃO JOSÉ</b>	<b>202 MIL HABITANTES</b>
<b>CRICIÚMA</b>	<b>188 MIL HABITANTES</b>
<b>CHAPECÓ</b>	<b>174 MIL HABITANTES</b>
<b>ITAJAÍ</b>	<b>172 MIL HABITANTES</b>
<b>LAGES</b>	<b>168 MIL HABITANTES</b>

Fonte: IBGE

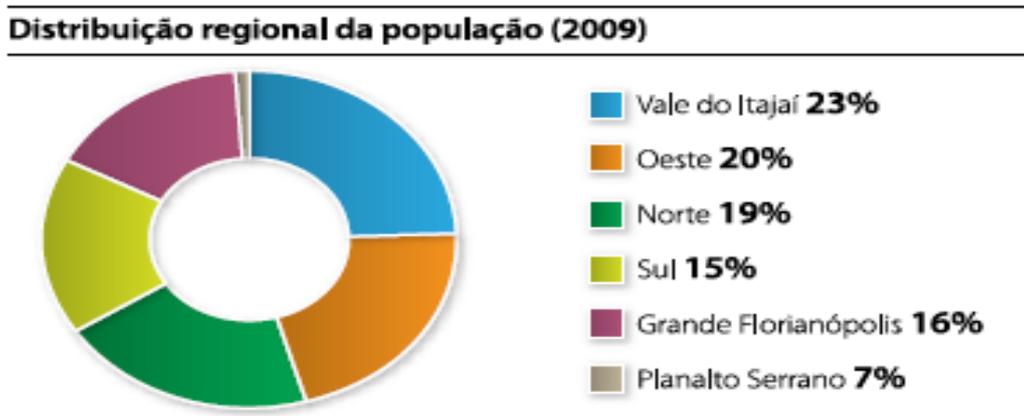
Percebe-se visualizando o Gráfico 1 que Santa Catarina não possui uma grande metrópole centralizadora como se vê nos demais Estados da Federação, onde normalmente ultrapassam 1 milhão de habitantes, mas sim cidades de pequeno-médio porte distribuídas nas diversas regiões geográficas do estado. A distribuição e diversificação da Indústria também seguem neste mesmo formato, conforme se pode observar na Figura 1.

**Figura 1. Concentração industrial por regiões de Santa Catarina**



Fonte: FIESC

## Gráfico 2 - Distribuição populacional por região de Santa Catarina - 2009



Fonte: IBGE

Além da boa distribuição populacional existente em Santa Catarina, analisando a Figura 1 percebe-se que existem também várias concentrações industriais espalhadas por todo território do estado. Este contexto favorece a formação de distritos industriais, que serão detalhadamente analisados no desenvolvimento deste trabalho com enfoque principal na indústria de maior valor agregado, bem como o setor de veículos automotores e autopeças.

A indústria de Santa Catarina é diversificada setorial e espacialmente, fato que proporcionou um equilíbrio regional único entre as unidades da Federação do Brasil. Ao longo do século XX a indústria organizou-se em polos regionais, e atualmente novas características são agregadas aos polos tradicionais. Em termos gerais, os polos possuem as seguintes características: cerâmico, carvão, vestuário e descartáveis plásticos no Sul; alimentar e móveis no Oeste; têxtil, vestuário, naval e cristal no Vale do Itajaí; metalurgia, máquinas e equipamentos, material elétrico, autopeças, plástico, confecções e mobiliário no Norte; madeireiro na região Serrana e tecnológico na Capital. Embora haja essa concentração por região, muitos municípios estão desenvolvendo vocações diferenciadas, fortalecendo vários segmentos de atividade. A indústria de base tecnológica, além de estar presente na Grande Florianópolis, também se destaca em Blumenau, Chapecó, Criciúma e Joinville.

## 2.5. Sobre o Setor Automobilístico em Santa Catarina

O setor automotivo e de autopeças não tem sido dos mais expressivos dentro da indústria catarinense, conforme se pode observar na Tabela 4 abaixo, o setor em questão era o que menos tinha empresas atuantes em 2008, além de outros números de baixa expressão.

**Tabela 4. Complexos Industriais em Santa Catarina – 2008**

SETOR	NÚMERO EMPRESAS	TRABALHADORES	PARTICIPAÇÃO NA INDÚSTRIA	PARTICIPAÇÃO NAS EXPORTAÇÕES
ALIMENTOS	3745	100 mil	19,30%	38,30%
AUTOPEÇAS E VEÍCULOS	341	13 mil	4%	3%
BASE FLORESTAL	3300	56,6 mil	9,30%	8,60%
CERÂMICA	730	18 mil	2,50%	2,30%
MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS	2025	64 mil	18,50%	24,80%
METALURGIA	3287	49 mil	8,70%	2,70%
MÓVEIS	2060	26 mil	2,10%	4%
PLÁSTICOS	943	31 mil	5,40%	0,80%
TÊXTIL E VESTUÁRIO	8321	155 mil	16%	3,20%

Fonte: MTE, IBGE, MDIC

Uma das principais causas para essa recente baixa na expressão do setor automotivo no estado foi a falência da Busscar Ônibus S/A e de oito empresas do Grupo Busscar. Uma empresa tipicamente catarinense, originária de descendentes suecos, iniciando suas operações como simples marcenaria e, posteriormente, carrocerias de caminhões. A ascendente situação iniciada em 1946 progrediu para montagem de uma jardineira (em chassi Chevrolet), transformando-a posteriormente, na importante empresa de produção e montagem de ônibus: meio de transporte para maioria da população brasileira. Em 1990, a Busscar ganhou reconhecimento no mercado brasileiro e internacional, desenvolvendo tecnologia própria na concepção e fabricação de soluções para este “meio de transporte coletivo”, elemento importante para a crise da mobilidade urbana nas engarrafadas cidades brasileiras e catarinenses. Entretanto, após 2002 a fabricante passou por duas crises, a última em 2008, a partir da qual atrasou salários, o que paralisou sua produção e os funcionários depois ainda ficaram sabendo que a crise era muito maior, já que a empresa não depositava o FGTS e o INSS dos

trabalhadores. Na sequência dos fatos, em 27 de setembro de 2012, a Justiça decretou a falência da Busscar Ônibus S/A e de oito empresas do Grupo Busscar.

Os impactos de falência desta importante companhia se refletem nos dados, conforme se observa na Tabela 5 abaixo.

**Tabela 5. Produção Industrial em Santa Catarina - 2001-2012**

<b>SETORES</b>	<b>(Var. % por gênero)</b>	
	<b>2001 - 2012</b>	<b>2009 - 2012</b>
<b>INDÚSTRIA GERAL</b>	<b>-8,5</b>	<b>-9,4</b>
<b>ALIMENTOS</b>	<b>5,5</b>	<b>-7,4</b>
<b>TÊXTIL</b>	<b>-11,2</b>	<b>-16,4</b>
<b>VESTUÁRIO</b>	<b>-19,2</b>	<b>5,5</b>
<b>MADEIRA</b>	<b>-35,6</b>	<b>-11,1</b>
<b>CELULOSE</b>	<b>-24,5</b>	<b>9,5</b>
<b>BORRACHA E PLÁSTICO</b>	<b>3,9</b>	<b>-11</b>
<b>MINERAIS NÃO METÁLICAS</b>	<b>-4,2</b>	<b>4,6</b>
<b>METALURGIA</b>	<b>18,2</b>	<b>-0,7</b>
<b>MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS</b>	<b>37,3</b>	<b>16,1</b>
<b>APARELHOS E MATERIAIS ELÉTRICOS</b>	<b>-47,7</b>	<b>-33,6</b>
<b>VEÍCULOS AUTOMOTORES</b>	<b>-72,7</b>	<b>-73,8</b>

Fonte: FIESC

É gritante a redução da participação do setor automotivo na produção industrial catarinense neste início de século XXI com relação à década de 90. O recuo ultrapassa os 70 pontos percentuais, extremamente influenciado pela falência da Busscar que empregou em sua época dourada 5 mil trabalhadores diretos que produziam tecnologia própria.

Dados mais recentes da FIESC apontam que o setor automotivo e de autopeças empregava 15.722 trabalhadores em seus 392 estabelecimentos em 2012, sendo 274 micro, 71 pequenas, 22 médias e 7 grandes empresas. Em 2011, o setor possuía uma participação de 4,26% na indústria catarinense levando em consideração o valor da transformação industrial.

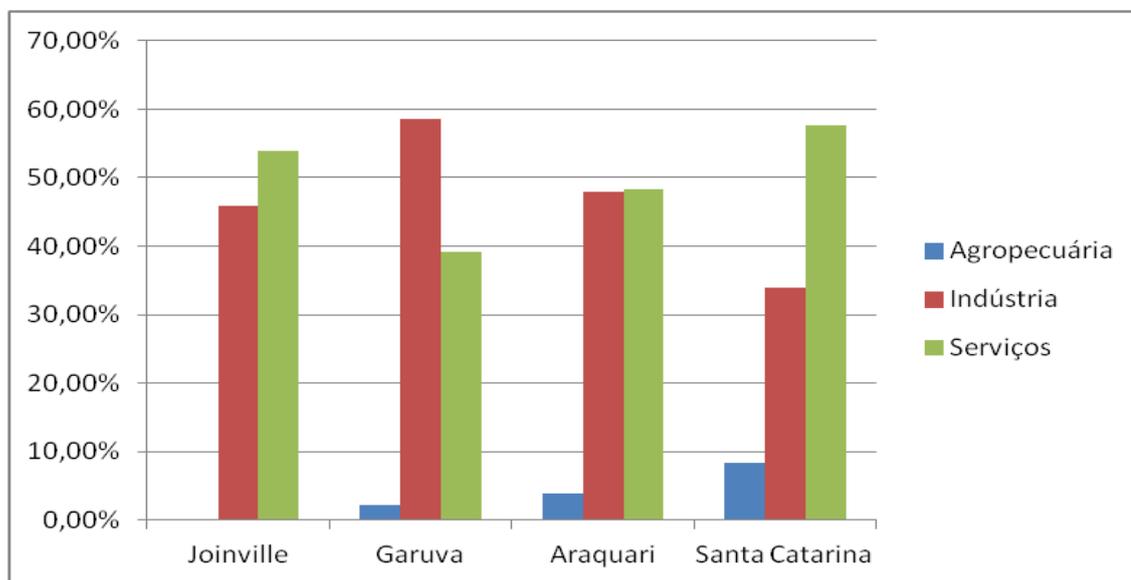
Já com relação ao presente e futuro próximo, têm-se motivos para ser otimista no estado de Santa Catarina na década 2010-2020. Após a recente queda abrupta do

setor automobilístico ocasionada pela falência da Busscar, novos investimentos estão sendo feitos por empresas estrangeiras do setor em Santa Catarina, o que certamente vai ajudar esta parte da indústria a recuperar-se e, inclusive, atingir um patamar jamais visto na história da economia catarinense. Maiores detalhes sobre essas empresas e esses investimentos serão abordados no capítulo seguinte.

## 2.6. Os Distritos Industriais nos municípios de Araquari, Joinville e Garuva

A composição da economia dos três municípios em destaque neste trabalho seguem representadas graficamente no Gráfico 3 abaixo, com destaque para o município de Garuva, que apresenta a maior participação da Indústria na composição do PIB sendo o único município em questão que tem este setor como principal componente da economia.

**Gráfico 3 - Participação setorial no total do PIB – Araquari, Garuva, Joinville e Santa Catarina – 2009**



Fonte: IBGE

Caracterizando cada um dos municípios mais detalhadamente, começamos com Joinville que fica localizado na região nordeste do estado de Santa Catarina. Com uma área de 1,1 mil quilômetros quadrados, possuía uma população de 546 981 habitantes em 2013, que configura como o município mais populoso do estado, à frente da capital, Florianópolis, o terceiro da Região Sul e o 36º do Brasil. O município é cortado por várias rodovias e linha férreas que também contribuíram para tornar a cidade o 3º maior polo industrial da Região Sul do Brasil. Mesmo com a forte terceirização, a atividade industrial continua com grande relevância, abrigando grandes conglomerados do setor metalmeccânico, químico, plásticos, têxtil e de desenvolvimento de software, tornando-a um grande polo dessa tecnologia.

Como mais importante polo econômico de Santa Catarina e terceiro da região Sul, Joinville conta com o maior condomínio empresarial multissetorial do Brasil, o Perini Business Park. Em 2,8 milhões de m<sup>2</sup> de terreno e 270.000 m<sup>2</sup> de área construída (50% da capacidade projetada), o condomínio localizado no distrito industrial de Joinville tem 112 empresas de diferentes segmentos como metalmeccânico, plástico, logístico, químico, construção civil, automobilístico, metalúrgico, eletroeletrônico, *agribusiness*, náutico comércio e serviços. Segundo a Prefeitura de Joinville, o maior condomínio industrial multissetorial do Brasil, que lá está localizado, tinha em 2013 mais de 100 empresas estrangeiras e brasileiras que empregavam 7,5 mil trabalhadores. A projeção feita pela prefeitura do município é que até 2024, 16 mil trabalhadores estarão atuando em mais de 230 empresas espalhadas numa área de 550 mil metros quadrados construídos.

O Distrito Industrial de Joinville será mais detalhadamente abordado no capítulo seguinte, visto que será feita a análise da implantação da fábrica da gigante montadora estadunidense General Motors neste município. Os investimentos feitos pela GM passam de R\$ 350 milhões e a fábrica espera faturar mais de R\$ 250 milhões por ano.

O segundo Distrito Industrial abordado neste trabalho situa-se no município de Garuva, situado na região norte do estado de Santa Catarina. Garuva conta com 16.081 habitantes (IBGE 2010) numa área total de 503,603 quilômetros quadrados e a predominância étnica está na origem alemã, seguida da italiana, portuguesa e francesa. O desenvolvimento socioeconômico de Garuva é beneficiado devido à sua localização

estratégica às margens da BR-101 (Área Industrial Sul) e SC-417 (Área Industrial Leste) e SC 416 (Área Retroportuária acesso ao Porto de Itapoá) e com a proximidade de grandes polos industriais, portos e aeroportos da região sul.

Há pouco tempo sua economia era voltada predominantemente para a agricultura, sobressaindo-se a bananicultura e a rizicultura, passando pelo ciclo do extrativismo e do artesanato. Hoje, Garuva apresenta economia diversificada com empresas e indústrias de diferentes segmentos e conta com constante crescimento no setor de comércio e serviços. No aspecto industrial, Garuva se destaca na atividade metal mecânica, metalurgia, agroindústrias, madeireiras, entre outras e está em grande ascensão na implantação de complexos logísticos, industriais e retroportuários o que diversifica o setor, oportunizando mão de obra imediata.

Destaque recente na Indústria e na economia de Garuva é a implantação da fábrica da coreana LS Tractor, pertencente ao grupo LS Mtron 13º maior grupo empresarial do país asiático com faturamento de US\$ 30 bilhões anuais e que tem por origem a gigante de eletroeletrônico LG. Somente neste município catarinense a fábrica está gerando cerca de cem empregos diretos e mil indiretos, com uma perspectiva de fabricação anual de 5 mil tratores com faixa de potência entre 25 a 100 cavalos. Maiores detalhes sobre este município e os investimentos desta empresa serão apresentados no capítulo seguinte.

O último Distrito Industrial a ser analisado mais detalhadamente neste trabalho situa-se no município de Araquari, no nordeste do estado de Santa Catarina, que possui uma pequena população de 24.810 habitantes numa área de 383,993 quilômetros quadrados, conforme dados do IBGE de 2013. A principal atividade econômica de Araquari está na agricultura, com destaque para as culturas do arroz, da banana e do maracujá - a que mais se destaca e caracteriza a cidade como a Capital Catarinense do Maracujá.

Apesar da pequena expressão da indústria deste município até um passado recente em Santa Catarina, Araquari já está sendo denominado como o mais novo oásis industrial de Santa Catarina. A razão disto se dá pela inundação de investimentos que estão entrando na cidade recentemente, como o exemplo da empresa coreana Hyosung

que investiu mais de U\$ 100 milhões numa fábrica de fios de elastano em 2012 e, principalmente, pela chegada da primeira fábrica na América Latina da gigante montadora alemã BMW no município. A companhia está investindo cerca de R\$ 600 milhões na primeira fase da instalação e a prefeitura projeta que mais de 6 mil empregos diretos e indiretos serão gerados somente neste contexto, fazendo com que a população da cidade quadriplique nos próximos dez anos.

## **CAPÍTULO III - O AUMENTO DOS INVESTIMENTOS NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO CATARINESE NO INÍCIO DO SÉCULO XXI**

### **3.1. GM, BMW e LS Mtron consolidam Santa Catarina como polo automotivo**

O estado de Santa Catarina, até o início do século XXI, nunca foi muito destacado pela produção no setor automobilístico, além de não ser muito visado pelas grandes empresas do ramo até então. Mas a situação mudou. Somente a vinda de três grandes empresas (BMW, LS MTron e GM) para o solo catarinense a partir de 2013 pode ultrapassar o montante de R\$ 1,1 bilhão em investimentos, segundo a revista Infomoney (2013).

Conforme dito pelo governador de Santa Catarina, Raimundo Colombo, na inauguração oficial da nova fábrica GM, "investimentos como o da fábrica de motores da General Motors, em Joinville, são sempre importantes porque contribuem para o desenvolvimento econômico de Santa Catarina, com a geração de mais mercado de trabalho. A GM, assim como a futura fábrica de tratores da LS Mtron Brasil, em Garuva e a BMW em Araquari, representam a crença na força dos catarinenses" (COLOMBO, 2013).

Localização estratégica, mão de obra qualificada e ampla cadeia de suprimentos estão entre os principais fatores que ajudaram a transformar Santa Catarina no mais recente polo automotivo do Brasil. Junte a isso questões logísticas – facilitadas pela existência de quatro portos – e a qualidade de vida, reconhecida como uma das melhores do País, e fica fácil entender por que gigantes como General Motors, BMW e LS Mtron escolheram o estado para abrir suas novas unidades.

O montante de investimentos que as multinacionais General Motors, BMW e LS MTron estão fazendo na região colocaram Santa Catarina na vitrine além de estarem atraindo outras empresas e consolidando o estado como o mais novo polo automotivo.

A escolha da GM para instalar a fábrica de motores em Joinville mostrou o potencial do estado, da mão de obra e da cadeia de suprimentos. Isso atraiu os olhares da BMW. O plano da BMW prevê investimentos de 200 milhões euros em uma linha de produção na cidade de Araquari, onde a montadora pretende produzir até 32 mil carros por ano. Ainda no norte do estado, além dos R\$ 350 milhões investidos pela GM, a região também recebeu cerca de R\$ 150 milhões da fábrica de tratores LS Tractor, pertencente ao grupo sul-coreano LS MTron.

Os diversos pedidos de informações e visitas indicam que Santa Catarina está atraindo a atenção dos investidores. Segundo o presidente da FIESC, Glauco José Côrte, “Os grandes centros estão congestionados, é mais difícil fazer empreendimentos e ter acesso aos governos. Aqui temos trabalhadores de bom nível”. A qualidade de vida no estado também chama a atenção dos investidores, na opinião do presidente da FIESC. “O estado não tem graves problemas sociais. E a qualidade de vida é um ingrediente importante para atrair executivos de alto nível”, disse. Ele acredita em perspectivas de investimentos maiores em Santa Catarina, em longo prazo, uma vez que o setor automotivo é um segmento que agrega alta tecnologia (CÔRTE, 2013).

A Tabela 6 abaixo ilustra e compara de forma didática o impacto imediato das instalações das três grandes fábricas em solo catarinense.

**Tabela 6. Indicadores das fábricas: BMW, GM e LS Mtron em Santa Catarina**

EMPRESA	MUNICÍPIO	INVESTIMENTO INICIAL (R\$)	PRODUÇÃO ANUAL	GERAÇÃO DE EMPREGOS
BMW	Araquari	600 milhões	montagem de 32 mil carros	1400 diretos e 5000 indiretos
LS MTRON	Garuva	150 milhões	5 mil tratores	100 diretos e 1000 indiretos
GM	Joinville	350 milhões	produção 120 mil motores e 200 mil cabeçotes	500 diretos e 1000 indiretos

Fonte: Valor Econômico

O somatório dos investimentos das empresas em questão é de extrema relevância, ainda mais por estarem acontecendo num estado que, até então, tinha um desempenho discreto no setor automobilístico. Cerca de R\$ 1,1 bilhão estão sendo investidos em Santa Catarina de 2010 para cá apenas pelas três empresas citadas na Tabela 6, sem falar nos aproximados nove mil empregos diretos e indiretos que estas fábricas estão proporcionando. E os impactos da vinda da LS Mtron, GM e BMW não se limitam apenas aos investimentos e empregos, diversos outros ganhos podem ocorrer para a sociedade e para economia envolvida. Os ganhos podem ser na competitividade e agregação de valor à indústria, na qualidade de vida e na renda da população, na Ciência e Tecnologia, dentre outros benefícios que serão mais detalhadamente abordados no Capítulo 4 deste trabalho.

### **3.2. Motivos para as multinacionais escolherem Santa Catarina**

Não é apenas um, mas sim um somatório de fatores que fazem uma empresa investir num determinado local. E com as empresas em questão neste trabalho não seria diferente, diversos pontos foram levados em questão para a LS Mtron, a GM e a BMW escolherem a região nordeste de Santa Catarina como a casa de suas novas fábricas. Dentre os fatores decisivos, destaque para a questão da logística, dos incentivos fiscais, da cultura alemã e da qualificação metalmeccânica presente naquela região.

Santa Catarina é privilegiada em questão de logística pelos seus quatro portos, que juntos, movem cerca de 18 milhões de toneladas anuais. São eles o de Itajaí, Imbituba, São Francisco do Sul e Navegantes, com três destes no top 20 dos portos nacionais. Uma montadora internacional, obviamente, trará benefícios tanto a este setor quanto a todos aqueles que trabalham em volta deste.

A geografia também local permite a instalação de mais dezenas de empresas, como sabemos que ocorre em casos de instalações de fabricas de automóveis, onde os fornecedores se aglutinam à empresa para prestar os serviços com mais rapidez e qualidade. Outra consideração importante é que a região que vai do Nordeste do estado ao Vale do Itajaí está em ritmo de crescimento já há alguns anos. Algumas empresas

importantes como WEG, Tigre, Embraco, já há tempos fortificam a economia catarinense e podem ter importantes parcerias com a BMW, assim como as demais multinacionais que vem para a região. Ainda no aspecto logístico, a instalação das fábricas na região é quase estratégica. Os principais portos a serem utilizados, tanto para a instalação da fábrica quanto para a importação de matéria prima, são todos novos, grandes, próximos e modernos, sendo que o de Navegantes pretende abocanhar a maior parte do projeto. A região conta ainda com dois grandes aeroportos, nas cidades de Navegantes e Joinville e mais de 62 mil km de estradas federais, estaduais e municipais que formam a malha viária catarinense, a segunda de melhor qualidade em todo o país, ainda que hajam diversas melhoras a serem feitas na questão da infraestrutura.

Já com relação aos incentivos fiscais como incentivo à vinda das multinacionais, conforme dito em entrevista pelo Sr. Hugo Ferreira, presidente da Câmara Automotiva da FIESC e diretor do SINDIPEÇAS, destacam-se o Prodec e Pró-Emprego.

Conforme consta no portal de Desenvolvimento Econômico do Governo do Estado de Santa Catarina, o Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense (Prodec) busca conceder incentivo à implantação ou expansão de empreendimentos industriais e comerciais, que vierem produzir e gerar emprego e renda no estado de Santa Catarina. Trata-se de incentivo equivalente a um percentual pré-determinado sobre o valor do ICMS a ser gerado pelo novo projeto. O incentivo do Prodec nada mais é do que financiamento de capital de giro, a longo prazo e de baixíssimo custo.

Já o Programa Pró-Emprego, instituído em 2007, tem como objetivo a geração de emprego e renda no território catarinense por meio de tratamento tributário diferenciado do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços), destinando-se a incentivar empreendimentos considerados de relevante interesse socioeconômico situados no estado de Santa Catarina ou que nele venham a se instalar. Os pedidos das empresas para receberem os benefícios são analisados pelo Grupo Gestor do Programa Pró-Emprego, composto por dois representantes da Secretaria de Estado da Fazenda, um representante da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável, e um representante da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC), e recebem o parecer final do secretário da Fazenda.

As empresas multinacionais em questão que vieram para Santa Catarina seguem as exigências do Governo de Santa Catarina, pois fazem parte dos empreendimentos que atendam, no todo ou em parte, os seguintes requisitos: Gerem emprego e renda à sociedade catarinense; Incrementem os níveis de tecnologia e competitividade da economia de Santa Catarina; Contribuam para o desenvolvimento sustentado do meio ambiente, para a desconcentração econômica e espacial das atividades produtivas e para o desenvolvimento dos municípios e da região; Aqueles direcionados às obras de infraestrutura, especialmente rodovias, ferrovias, portos e aeroportos de Santa Catarina.

Ainda na questão de incentivos fiscais, mais precisamente destinados à BMW, está a isenção de tributos como o ISS, por exemplo. Segundo consta no protocolo de intenções assinado pela BMW com a Prefeitura de Araquari, a BMW está isenta de recolhimento de ISS sobre todos os serviços contratados, direta ou indiretamente relacionados à construção da fábrica e de sua expansão, instalação de linhas de produção e montagem, e todos os serviços prestados por quaisquer contratados ou subcontratados.

Para finalizar os principais motivos que fizeram as multinacionais escolherem Santa Catarina, conforme afirmado em entrevista pelo Sr. Hugo Ferreira, temos a cultura europeia da região, devido à sua colonização e a mão de obra, qualificada ou disposta a qualificar-se. A região é conhecida por ser o polo eletro-metal-mecânico do Sul do país e um dos mais fortes do Brasil, e por isso tem algumas das melhores faculdades nas áreas de engenharia. Bons cursos de eletromecânica e automação são oferecidos inclusive pelas empresas locais, em parceria com instituições como Senai e Sociesc. Universidades como Univali, UFSC e Univille também formam centenas de profissionais de destaque todos os anos.

### **3.3. General Motors: a história e a vinda para Santa Catarina**

General Motors Corporation, conhecida pela sigla GM, é uma multinacional com sede em Detroit, nos Estados Unidos, cuja principal área de negócios é a produção

de veículos automotores. A montadora de automóveis norte-americana foi fundada em 1908 e, no ano seguinte, a GM adquiriu as marcas Cadillac, Oldsmobile, Pontiac e a Chevrolet, totalizando mais de 30 empresas até 1930. A empresa foi líder de vendas por 77 anos consecutivos (de 1931 a 2007), fabrica carros e caminhões em 34 países e os comercializa em 140 países . Em 2008, 8,35 milhões unidades foram vendidas em todo o mundo, sob as suas diversas marcas.

A General Motors e a marca Chevrolet, que a acompanha desde o primeiro dia de atividade no Brasil, em 26 de janeiro de 1925, completou 88 anos de uma história de sucesso no país, marcada por um ritmo contínuo de expansão.

Em 2012 a empresa registrou um recorde, com o lançamento de sete modelos totalmente novos, a maioria desenvolvida no Centro Tecnológico localizado no Brasil. A Chevrolet comercializou no mercado brasileiro 642.649 veículos, ocupando o terceiro lugar no ranking das maiores indústrias automobilísticas brasileiras.

No Brasil a GM fabrica e comercializa veículos com a marca Chevrolet há 88 anos. A companhia tem três Complexos Industriais que produzem veículos em São Caetano do Sul e em São José dos Campos, ambos em São Paulo, Gravataí (RS) e agora em Joiville (SC).

Conta ainda com unidades em Mogi das Cruzes (produção de componentes estampados e peças), Sorocaba (Centro Logístico Chevrolet) e Indaiatuba (Campo de Provas), todas em SP, além de um Centro Tecnológico, em São Caetano do Sul (SP), com capacidade para desenvolvimento completo de novos veículos. A subsidiária brasileira é um dos cinco centros mundiais na criação e desenvolvimento de veículos, nos campos da engenharia, design e manufatura.

A marca Chevrolet no Brasil é constituída atualmente por 17 modelos produzidos e/ou vendidos: Celta, Classic, Onix (hatchback), Agile, Cobalt, Sonic hatchback, Sonic sedã, Cruze sedã, Cruze Sport6 (hatchback), Malibu, Camaro, o mpv Spin, os suvs Trailblazer e Captiva e as picapes Montana, S10 Cabine Simples e S10 Cabine Dupla.

Especificamente falando, a primeira fábrica de motores e cabeçotes da General Motors do Brasil foi inaugurada em Joinville, Norte de Santa Catarina em fevereiro de

2013. A indústria produz motores 1.0 e 1.4 e cabeçotes de alumínio que abastecem as fábricas da Chevrolet em Gravataí, no Rio Grande do Sul, e de Rosário, na Argentina.

Com área total de 500 mil metros quadrados, sendo 30 mil de área construída, a unidade fabril recebeu R\$ 350 milhões em investimentos. Por ano, deve gerar faturamento de R\$ 250 milhões. "A produção de motores e componentes em Santa Catarina tem como objetivo ajudar a alavancar o crescimento da GM em toda a região, que ganhou mais importância ainda dentro da companhia com a criação da divisão GM América do Sul", afirma o presidente da empresa, Jaime Ardila.

Quando estiver em plena operação, a fábrica produzirá 120 mil motores e 200 mil cabeçotes ao ano. Segundo o vice-presidente da companhia no Brasil, Marcos Munhoz, em 2013 a produção deve chegar a 70 mil e 140 mil, respectivamente. Para o executivo, dois fatores determinaram a instalação da fábrica no Norte catarinense: o setor logístico e a vocação metalmeccânica. A localização da cidade mais populosa de Santa Catarina é estratégica sob o ponto de vista operacional da fábrica. Ela fica instalada no corredor rodoviário que liga São Paulo ao Rio Grande do Sul. Além disso, a cidade está há cerca de 100 quilômetros de distância dos portos de Paranaguá, no Paraná, e de Itajaí, Navegantes, São Francisco do Sul e Imbituba, ambos em Santa Catarina. Fatores que facilitam a exportação e o transporte das peças para outros estados. A vocação para o setor metalmeccânico de Joinville também contribuiu para a escolha da cidade. Conforme a Secretaria Municipal de Integração e Desenvolvimento Econômico, existem cerca de 400 empresas de ferramentas no município.

A empresa já gerou cerca de 500 empregos diretos e mil indiretos, segundo o presidente Ardila. Munhoz comentou que, neste ano, mais pessoas devem ser contratadas para suprir a demanda da produção de motores. O número de contratações vai depender do andamento dos trabalhos, conforme o vice-presidente da empresa no Brasil.

Assim como as demais unidades da GM no Brasil, a fábrica de Joinville foi construída dentro dos mais avançados conceitos de sustentabilidade, em linha com a política mundial de preservação ao meio ambiente adotada pela GM. Todas estas

condições foram acompanhadas de perto pelo comitê de Sustentabilidade criado pela companhia em abril de 2011.

Como reconhecimento por esta medida, a fábrica da GM em Joinville conquistou um título inédito em março de 2014, a certificação LEED - *Leadership in Energy and Environmental Design* – na categoria *Gold*, a mais importante certificação internacional do *U.S. Green Building Council*, resultado dos investimentos em sustentabilidade e inovações industriais lá implementadas. O LEED é dado pela ONG estadunidense *Green Building Council* (GBC), responsável por avaliar a sustentabilidade dos mais diversos projetos de construção. A nova fábrica foi a primeira a implantar um conjunto de sistemas pioneiros na área energética e proteção ao meio ambiente, com destaque na energia fotovoltaica, que é gerada a partir da luz do sol. Essas e outras medidas fazem da fábrica uma das primeiras no Brasil a ter 100% dos resíduos industriais reciclados através do programa “Zero Aterro”, onde todos os resíduos da indústria são reutilizados.

### **3.4. BMW: A história e a vinda para Santa Catarina**

Em 1916 na região da Baviera, Munique, Alemanha, nasceu a Bayerische Motoren Werke. Em 1916, os fabricantes de motores Karl Friedrich Rapp e Gustav Otto decidiram fundir suas empresas. Aproveitando a necessidade de motores para aviões – já que se vivenciava a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – a empresa passou a produzir motores ainda mais potentes, unindo os métodos utilizados anteriormente nas duas fábricas. O símbolo BMW foi estampado na carroceria de um carro pela primeira vez em 1928.

Em 1939, todos os esforços da BMW foram direcionados à produção de veículos com fins bélicos. Adolf Hitler ordenou que a fábrica criasse motores mais potentes para aviões, foguetes e as motocicletas. A produção de carros de luxo e de corrida foi pausada nesses anos. Os inimigos de guerra sabiam que destruir a BMW seria destruir uma importante fonte de material para os alemães e o fizeram com sucesso. Aviões bombardearam a sede em Munique e várias sucursais ao longo do país. Após a guerra e

com as fábricas destruídas, quase indo à falência, não havia mais meios de produzir aviões poderosos e carros luxuosos. A solução foi investir em motocicletas para a fábrica entrar nos trilhos novamente. Já em 1948, um novo modelo de moto surgia, de preço baixo e que gastava pouco combustível, perfeita para uma nação que se refazia da destruição. E, em 1951, surge o primeiro carro do pós-guerra.

A BMW historicamente, sempre esteve envolvida nos desportos motorizados, inicialmente nas motocicletas e posteriormente nos automóveis. Atualmente, o grupo BMW orientou firmemente sua visão para o setor de alto padrão do mercado internacional de automóveis e motos, reunindo quatro marcas: BMW, Mini, Rolls-Royce Motor Cars e Husqvarna.

Na década de 80 a BMW investiu na Fórmula 1, inicialmente fornecendo motores para a Brabham e, alguns anos depois, criou sua própria equipe em parceria com a Willians. Hoje a empresa ela está em mais de 140 países, tem um faturamento superior a 50 bilhões de euros e seus produtos entram nas garagens de 1 milhão e meio de pessoas anualmente. Esses e outros aspectos comprovam a imponência desta gigante montadora alemã no mercado internacional.

A filial brasileira da BMW será em Araquari, cidade de quase 30 mil habitantes, no Norte de Santa Catarina. É no km 66 da BR-101 que a montadora alemã construirá sua primeira fábrica na América Latina, com investimento superior a R\$ 600 milhões num parque fabril que se estenderá de 500 até 800 mil metros quadrados.

De acordo com o secretário de Desenvolvimento Sustentável de Santa Catarina Paulo Bornhausen as instalações construídas em Araquari, devem gerar mais de seis mil empregos - 1,4 mil empregos diretos e cerca de cinco mil indiretos. O investimento total pode chegar até a R\$ 1 bilhão, sendo R\$ 600 milhões da empresa alemã e R\$ 200 milhões de uma parceria entre o Governo do Estado e o Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE), investimento que terá retorno em no máximo oito anos. Uma etapa posterior, que depende dos resultados de mercado, pode elevar em mais R\$ 200 milhões o montante a ser aplicado em território catarinense.

O faturamento médio dessa primeira fábrica da BMW no continente sul-americano está previsto em R\$ 2 bilhões por ano, com a importação pelos portos do

Estado e a fabricação de veículos, nesses primeiros anos de sua instalação. Já o primeiro carro fabricado em Santa Catarina deverá ser entregue em no máximo dois anos. Somados todos os cinco primeiros anos da empresa em Santa Catarina, a previsão de faturamento da montadora atinge R\$ 20 bilhões.

Foram 23 meses de negociações até a assinatura do protocolo. As mudanças nos critério de taxaço do IPI para carros importados atrasaram as negociações. Superada essa fase, as negociações avançaram e Santa Catarina conquistou a sua primeira montadora. "O estado sempre teve o sonho de ter um polo automotivo. Chegou a hora e chegou com uma marca como a BMW", disse o governador Raimundo Colombo no evento de assinatura do contrato entre BMW e governo estadual. O governo de Estado irá subsidiar para a BMW R\$ 200 milhões, por meio de uma parceria com o BRDE (Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo-Sul). O investimento deve retornar aos cofres do governo em um prazo de oito anos.

"Além disso, somos líderes da indústria automotiva em sustentabilidade de acordo com índices da Dow Jones", destacou o presidente do BMW Group Brasil, o brasileiro Arturo Piñeiro, apontando que a vinda para Santa Catarina coloca o país em um seleto grupo: apenas outros 13 países no mundo tem plantas fabris da marca, produzindo para vender em mais de 140 nações. Graças ao Estado, o Brasil será o 14º membro desse grupo exclusivo.

"Somos parceiros das empresa no investimento, e exigimos retorno como qualquer investidor. Não isentamos a empresa de pagar tributos e o pagamento de impostos vai acontecer mesmo antes do primeiro carro sair da fábrica em Araquari", relatou Bornhausen. Esse mesmo programa de aporte financeiro do BRDE que atenderá a BMW será extensivo a outras empresas catarinenses e até internacionais.

Segundo a Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável catarinense, a fábrica da BMW em Santa Catarina vai gerar em impostos, apenas para o Governo do Estado, R\$ 75 milhões neste primeiro ano. Desde o início, a vinda da marca vai gerar movimentação econômica, pois veículos da BMW passarão a ser importados, inicialmente, pelo porto de Navegantes. O valor arrecadado anualmente com a fábrica em plena produção, a partir do terceiro ano, deve chegar a R\$ 200 milhões.

A questão da logística foi fundamental na escolha de Araquari como a ‘nova casa’ da BMW, a pacata cidade ao norte de Santa Catarina tem posicionamento estratégico, disse ao Estado o vice-presidente de produção da BMW e responsável pela planta brasileira, Gerald Degen. “Araquari está encravada entre duas rodovias federais em ótimo estado, as BRs 101 e 280, e está a uma distância pequena de cinco portos e um aeroporto”, disse Degen, que nasceu em Munique (Alemanha), e mudou com a família para Joinville (SC) em 2014. A companhia garante que a fábrica em Araquari estará pronta para produzir carros em outubro de 2014. Serão contratados 3,2 mil funcionários, entre metalúrgicos para o chão de fábrica e cargos administrativos.

### **3.5. LS Mtron: A história e a vinda para Santa Catarina**

LS Mtron iniciou a sua atividade no segmento agrícola em 1976, como um grupo da família LG, na Coreia, e tem se destacado no seu território como a empresa líder no negócio de máquinas e componentes eletrônicos. A empresa é parte do grupo LS - o 13º maior grupo empresarial da Coreia do Sul com vendas anuais acima de 30 bilhões de dólares e com mais de 21 mil funcionários em todo o mundo.

A empresa atua no segmento de máquinas e eletrônica e uma das suas subsidiárias é a Divisão de Tratores, a LS Tractor, que é a maior fabricante deste produto da Coreia do Sul, com capacidade de produção de 50 mil tratores/ano. Seguindo os passos de suas coirmãs Hyundai, Kia, Samsung, entre outras, a LS Tractor, empresa que pertence ao grupo LS Mtron, cuja origem é o Grupo LG, decidiu expandir seus negócios para o Brasil. Já está em funcionamento a sua primeira fábrica de tratores fora da Coreia do Sul, na cidade de Garuva, nordeste de Santa Catarina, Brasil.

De olho no mercado de máquinas agrícolas voltadas a pequenos e médios produtores rurais, a sul-coreana LS Mtron inaugurou ontem sua primeira fábrica de tratores no Brasil. É a estreia do grupo na América Latina e, na divisão de tratores (LS Tractor), é a primeira unidade fora da Ásia. A companhia mantém atualmente fábricas na Coreia do Sul e China. Com um investimento inicial de R\$ 150 milhões e com cerca

de 100 empregos diretos e 1000 indiretos, a companhia tem como previsão de fabricação anual 5 mil tratores com faixa de potência entre 25 a 100 cavalos em 60 mil metros quadrados de área construída.

Assim como a BMW e a GM, a LS Mtron escolheu a região nordeste de Santa Catarina para instalar sua fábrica pela facilidade de logística da região, além de que a empresa foi beneficiada pelo governo do estado com incentivos fiscais do programa Pró-Emprego e com isenção de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS) em operações de importação de produtos comercializados no Brasil e de matéria-prima industrializada no Estado. A fábrica brasileira terá capacidade para produzir cinco mil unidades por ano de tratores de 25 a 100 cavalos de potência.

A pretensão do empreendimento é atuar nos mercados em todo Brasil e chegar ao final do ano com 24 concessionárias. Em uma segunda etapa, o grupo planeja também produzir em Garuva máquinas injetoras e componentes de automóveis. Conforme o grupo LS Mtron no Brasil, a escolha para a instalação da fábrica em Santa Catarina foi motivada porque o estado possui produtores rurais com alto grau de profissionalização e que a cada ano buscam novos equipamentos para o trabalho na terra, além da estrutura dos portos e estradas e a existência de mão de obra qualificada.

A unidade fabrica atualmente 250 unidades por mês, segundo André Rorato, diretor comercial da LS Mtron Brasil. Já em 2014, Rorato estima a venda de cerca de 3 mil tratores no país. A empresa iniciou a comercialização em março de 2013 de máquinas importadas, e a produção no Brasil começou em agosto. Segundo a companhia foram comercializados cerca de 800 tratores em 2013, com faturamento bruto de aproximadamente R\$ 100 milhões.

### **3.6. Sinotruk e Geely: Outras empresas que estão negociando com Santa Catarina**

Além da BMW, LS Mtron e GM que estão de fato investindo forte em Santa Catarina, mais duas empresas estrangeiras também estão quase concretizando a vinda

para o estado, também do setor automotivo. As empresas são a Geely e a Sinotruk, ambas da China.

A montadora chinesa Geely Motors, dona da sueca Volvo, espera ampliar cinco vezes as vendas no próximo ano e estuda construir uma fábrica no país. A sede está localizada em Hangzhou, capital da província de Zhejiang, a empresa tem uma capacidade de produção anual de 300.000 veículos.

Desde 2012, o governo de Santa Catarina negocia com a empresa a possível instalação de uma fábrica no estado. O plano é produzir 60 mil carros por ano e investir R\$ 1 bilhão no Brasil e geração de 1,2 mil empregos. A cidade de Imbituba, localizada a 88 km de Florianópolis, é uma das favoritas para sediar o empreendimento. Os planos da Geely no país estão atrasados, e o adversário forte na disputa com Santa Catarina para abrigar a fábrica é o estado de São Paulo, berço do grupo Gandini, que será responsável pela importação dos carros e do braço da marca no país.

Com relação à outra empresa que especula Santa Catarina para abrigar uma nova fábrica, o plano de investimento da Sinotruk para a construção de uma fábrica no município de Lages, divulgado em 2012, está pronto para sair do papel.

Segundo a SBTC (Sinotruk Brasil Truck Corporation), a razão do atraso do início das obras foi a demora da inclusão da Sinotruk no Inovar-Auto e a consequente falta de isenção de impostos para importação, como ocorre com fabricantes de veículos leves.

A fase inicial do projeto prevê aporte de R\$ 300 milhões, podendo chegar a R\$ 1 bilhão no médio prazo. Pelo calendário da companhia, a planta produzirá as primeiras unidades para teste em setembro de 2015 e a partir do primeiro trimestre de 2016 estará em plena operação. No primeiro ano, a meta de produção é de três mil caminhões, alcançando cinco mil unidades até o terceiro ano e, a partir daí, oito mil caminhões.

Observa-se que se estas duas empresas concretizarem de fato a vinda para Santa Catarina, os números do setor automobilístico no estado tornar-se-ão astronômicos se comparados com os do passado. Se somarmos os números das três empresas já certas no estado (BMW, GM e LS Mtron) com as duas possíveis (Geely e Sinotruk), o total em investimentos ficaria em torno de R\$ 2,4 bilhões e mais de 10 mil empregos diretos e

indiretos seriam gerados, algo que mudaria fortemente a realidade industrial do estado e a economia como um todo, assuntos estes que serão mais detalhadamente abordados no Capítulo IV.

## **CAPÍTULO IV - PROJEÇÕES PARA O DESENVOLVIMENTO CATARINENSE: IMPULSO INSUTRIAL ATÉ 2020**

Toda a economia e a sociedade catarinense e brasileira podem se beneficiar dessa injeção de investimentos industriais que estão ocorrendo no estado, pois, como foi afirmado por Keynes (1936), um aumento nos investimentos gera um aumento proporcionalmente maior na renda, não sendo outra coisa senão um efeito de segunda ordem sobre o sistema econômico criado pelo investimento. Quando um investimento é feito, ele permite um aumento proporcional ao seu tamanho na produção e, por consequência, haverá um impacto maior sobre os ganhos, logo, a sociedade de uma forma geral se beneficiará. Esse fenômeno ocorre devido ao aumento da oferta de empregos, da demanda por produtos e serviços locais, da qualificação da mão de obra, agregação de valor na produção e nos serviços, etc.

### **4.1. O Investimento e seu Efeito Multiplicador segundo Keynes**

O britânico John Maynard Keynes (1936), considerado um dos mais importantes economistas de toda história, definiu investimento como um gasto na criação ou na ampliação da capacidade física de produção de bens e serviços, através do aumento do estoque de bens de capital (instalações, construções, máquinas e equipamentos). A principal característica do investimento é a instabilidade, principalmente por estarmos inseridos numa economia financeira e monetária onde os agentes econômicos envolvidos têm distintos objetivos e perfis. Vários fatores contribuem para a decisão de investir dos empresários, entre elas as expectativas sobre o futuro, que são de difícil previsão. Entre os fatores explicativos, dois adquirem maior importância: a taxa de juros de mercado e a rentabilidade ou retorno esperado do investimento.

A rentabilidade esperada do gasto em investimento por parte dos empresários foi denominada por Keynes (1936) como a “Eficiência Marginal do Capital”, sendo esta uma taxa de desconto que iguala os rendimentos líquidos futuros esperados com a compra de um bem de capital com o dispêndio efetuado na sua aquisição. Caso a taxa de juros supere o retorno esperado, o empresário não investirá: se tiver recursos próprios, terá maior vantagem emprestando-os no mercado financeiro; se não os tiver, evitará tomar empréstimos, uma vez que a aplicação produtiva dos mesmos redundará em prejuízo líquido.

Portanto, há uma relação inversa entre taxa de juros e investimento, e isto implica diretamente na tomada de decisão do detentor da riqueza: juros em queda implicam em aumento de investimentos e alta dos juros leva ao recuo das decisões de investir.

Tomada a decisão de investimento, como consequência disto Keynes amplia sua teoria incluindo o efeito multiplicador que este gasto em bens de capital gera na economia e na sociedade envolvida. O efeito multiplicador keynesiano foi um termo utilizado por ele que tinha como objetivo definir o índice de aumento na renda agregada resultante de um dado aumento na quantidade de investimentos. Utilizando esse conceito, percebeu-se que pelo efeito do multiplicador, um aumento nos investimentos gerava um aumento proporcionalmente maior na renda. Sendo assim, se um aumento de investimentos da ordem dos R\$ 200 mil causava um aumento na renda nacional de R\$ 800 mil, logo o multiplicador seria igual a quatro, por exemplo.

Outras variáveis que influenciam diretamente no efeito multiplicador keynesiano são as propensões marginais a poupar e a consumir. Uma das identidades fundamentais na macroeconomia keynesiana é a de que o multiplicador é igual ao inverso da propensão marginal a poupar. O multiplicador do investimento significa que quando o investimento aumenta, o rendimento nacional aumentará, não apenas da quantia do investimento, mas de um múltiplo da mesma. A relação aritmética da propensão marginal a consumir com o multiplicador do investimento pode ser concebida de uma maneira simples: o multiplicador é o inverso da propensão marginal a poupar, que é sempre igual a um menos a propensão marginal a consumir.

Uma vez que o multiplicador é maior que a unidade, mas não muito alto, todo investimento novo aumentará a renda de uma quantidade superior à do investimento, mas um pequeno aumento do investimento não deve ser bastante para guindar a economia de um baixo nível de emprego ao pleno emprego. O conceito de multiplicador somente se ocupa do investimento originário como estímulo ao consumo e, por conseguinte à renda. Não se tenciona tratar da questão se o consumo adicional induzirá ou não a um investimento. Para determinar quanto investimento é necessário para chegar ao pleno emprego, ou a outro nível de emprego dado, se for o caso, podemos estabelecer uma tabela de renda, consumo e investimento.

O multiplicador não é tão grande que possa induzir a flutuações desenfreadas no emprego em consequência de pequenas alterações no volume de investimento, mas bastante pequeno para exigir vultosas quantidades de investimento para sustentar a atividade em níveis elevados de emprego nas comunidades ricas. A propensão marginal a consumir e o multiplicador serão mais altos em uma comunidade pobre que em uma comunidade rica. A instabilidade da comunidade rica se acentua devido ao débil incentivo a investir que se associa a uma grande acumulação preexistente de bens de capital.

Em suma, a nova fase do setor automobilístico em Santa Catarina que é descrita neste trabalho tem relação direta com a base da teoria keynesiana de que o aumento dos investimentos num determinado local, principalmente no ramo industrial, tem a capacidade de gerar uma ‘bola de neve’ de benefícios para a sociedade em questão. Em outras palavras, pode-se dizer que a instalação de um parque fabril numa determinada cidade gerará diversos empregos, além de demandar insumos e serviços das empresas já instaladas na região. O que acontece é que a renda da população, em geral, aumenta, e, conseqüentemente, os demais setores da economia se beneficiam com isso, pois em virtude da maior renda disponível, a sociedade vai ter maiores chances de comprar no comércio, demandar serviços, se alimentar em restaurantes, e até mesmo investir ou poupar mais, dentre diversos outros aspectos.

## **4.2. Projeções de crescimento da economia catarinense com a expansão do setor automobilístico**

A partir de agora serão apresentadas projeções do crescimento e desenvolvimento econômico e social catarinense a partir do aumento dos investimentos no setor industrial, na visão de autores especializados, autoridades locais envolvidas neste contexto, entre outros.

### **4.2.1 Os efeitos multiplicadores da Indústria Automobilística**

Após realização das considerações sobre o investimento e seus efeitos de uma forma mais ampla, partimos para uma apresentação mais específica dos multiplicadores de uma indústria automobilística, conforme a orienta proposta central deste trabalho.

De uma forma geral, as indústrias automobilísticas provocam uma verdadeira revolução econômica nas regiões que se instalam. Com a sua capacidade de compra de peças e acessórios e com alto índice de admissões, formam no entorno uma imensa área de desenvolvimento, gerando mais e mais negócios e impostos para os cofres públicos.

Obviamente, empresas de grande porte, sabem usar esse potencial para arrancar dos governantes algumas vantagens, que normalmente são traduzidas em isenções e benefícios. A abertura das fronteiras, a globalização, novas regras econômicas, permitiu às montadoras comprar peças distantes de seus parques. Um carro hoje pode ter um tanque do México, um motor da Argentina e por aí a fora. Com toda internacionalização, a fábrica de peças vizinha foi substituída por um terminal de computador onde se compra em qualquer parte do mundo.

Com efeito, mesmo antes de começar a construção de sua fábrica em Araquari, a montadora BMW já criou um ambiente mais favorável para atrair novos projetos empresariais de vulto para o Estado.

A presença da BMW no nordeste do estado catarinense, sua primeira fábrica na América do Sul, muito possivelmente terá notável efeito multiplicador, a exemplo do que ocorreu no entorno da cidade de Spartanburg, nos Estados Unidos, onde a montadora instalou uma unidade em 1994. Inclusive uma comitiva catarinense viajou à cidade estadunidense de Spartanburg, na Carolina do Sul. O objetivo da missão era conhecer o impacto que a fábrica da BMW causou naquela pequena cidade do leste americano. Uma reportagem publicada no Jornal A Notícia em 23 de março de 2013, dá conta que a comitiva, formada por políticos, está empolgada com o que viu por lá. Crescimento econômico, desenvolvimento, vitalidade e efervescência urbana contagiaram os catarinenses, que querem fazer de Araquari uma Spartanburg com a vinda da BMW.

O faturamento estimado de R\$ 2 bilhões da BMW só no primeiro ano de operação em Santa Catarina é quase quatro vezes mais alto que o Produto Interno Bruto (PIB) da cidade de Araquari, onde a fábrica está sendo instalada.

Para dar suporte a todo esse crescimento, a Celesc (Centrais Elétricas de Santa Catarina) construiu uma nova subestação de energia no bairro Porto Grande, em Araquari. A nova subestação dobra a capacidade de fornecimento de energia na região e atende principalmente à grande demanda das empresas que estão se instalando na região. A economia da cidade também já começa a sentir os primeiros reflexos: valorização imobiliária aumento da receita da Prefeitura, crescimento no PIB e na população já vem acontecendo.

O secretário de Estado de Desenvolvimento Econômico Sustentável, Paulo Bornhausen, destacou o que Santa Catarina tem a ganhar com a instalação da BMW, como o fortalecimento das empresas fornecedoras de insumos, criação de estrutura nos portos para a importação e exportação de automóveis, qualificação de profissionais, investimento em pesquisa e transferência de tecnologia e a geração de empregos. Só na primeira fase de operação, a BMW vai gerar 1,4 mil empregos diretos e 5 mil indiretos.

Os contrários à vinda da BMW para Santa Catarina alegam que a multinacional alemã contará com incentivos fiscais. Dizem que os veículos BMW são adquiridos apenas por uma pequena elite. A cegueira ideológica muitas vezes os impede de admitir

os excepcionais avanços que Araquari e a região terão com esta unidade empresarial. Em primeiro lugar, a BMW é rigorosa com os fornecedores, deles exigindo qualificação técnico-administrativa, compromisso social e ações de sustentabilidade. Vai contribuir para elevar o nível de escolaridade da região. E, sobretudo, gerar empregos de qualidade.

Se uma empresa perder engenheiros porque eles vão para a montadora, outros profissionais ocupam essas vagas e passam a ganhar mais também, e assim o ciclo tende a se apresentar. Com a concretização do acordo BMW começa a implantação do projeto e a evolução econômica esperada.

O presidente da Fiesc Glauco José Côrte que em 2011 integrou a primeira missão oficial que visitou a sede mundial da montadora em Munique, na Alemanha, destaca o alto padrão tecnológico da empresa, que é referência no concorrido mercado automotivo, e os estimulantes efeitos multiplicadores que produzirá no conjunto da economia catarinense. Segundo Glauco, a hora é de comemorar. Mas este também é o momento certo para lembrar os compromissos que foram assumidos com a empresa. Aos poderes públicos, cabe cumpri-los. A maioria refere-se à melhorias na infraestrutura viária. Além disso, é preciso, sempre, olhar à frente, apostando forte, por exemplo, na qualificação da mão de obra e na solução para os gargalos que oneram os fretes rodoviários – e neste particular tem especial importância a duplicação da BR-280.

#### **4.2.2. Efeito de Encadeamento Intersetorial**

Uma injeção de investimentos no setor automobilístico não afeta somente este setor em específico, uma série de outros impactos também serão gerados em outros setores da economia através do efeito multiplicador conforme foi descrito na subseção passada.

Dentro da base teórica das relações intersetoriais, Paulo Roberto Haddad (1999), economista brasileiro e ex-ministro da Fazenda do Brasil, observa que a exploração da

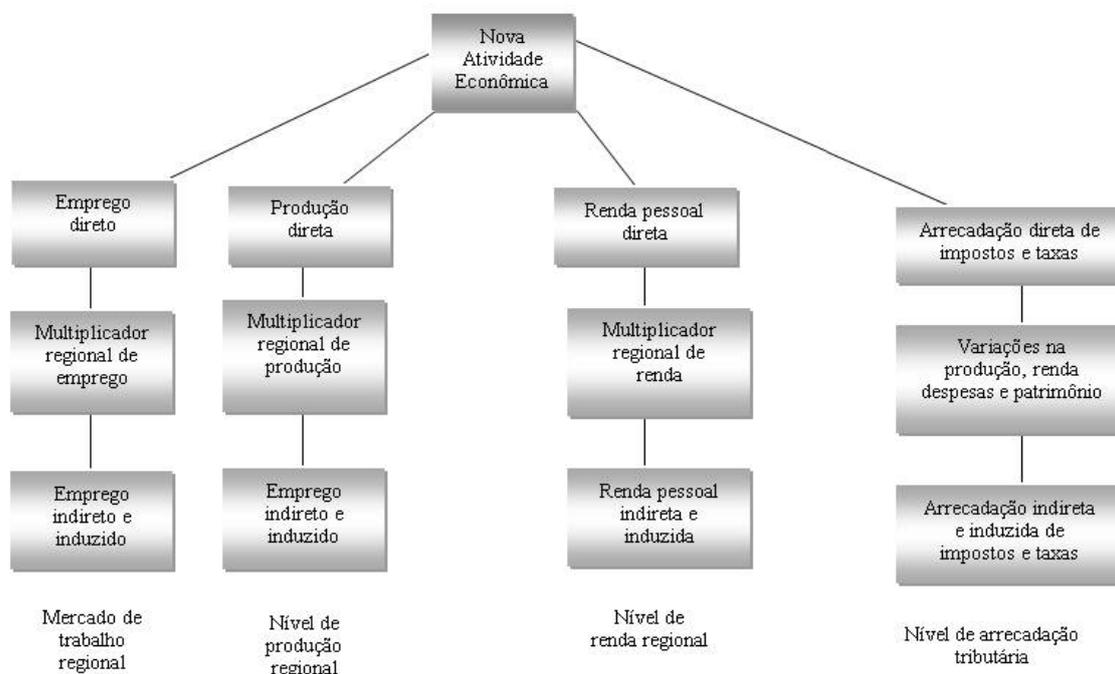
base de recursos de uma região pode permitir o crescimento do seu mercado interno e abrir oportunidades de investimentos.

O mercado interno de uma região é, em geral, função de três vetores principais: o tamanho da população regional; o seu nível geral de produtividade; o grau de concentração na sua distribuição pessoal e familiar de renda e de riqueza. Quanto maior a população, maior o nível de produtividade (quanto maior a capacidade de produzir, maior a capacidade de consumir) e mais bem distribuída a renda de uma região, maior será a dimensão de seu mercado interno. (HADDAD, 1999, p. 11)

Haddad alerta que, quando se pretende definir quais as potencialidades de crescimento econômico de uma região a partir de sua dotação de recursos, deve-se estar atento que o conceito de potencialidade de recursos é econômico e não físico.

A Figura 2 abaixo nos ilustra de forma didática as algumas consequências da inserção de uma nova atividade econômica numa determinada região, o que se descreve perfeitamente o fenômeno que está acontecendo em Santa Catarina com a super ampliação recente do setor automobilístico.

**Figura 2. Efeito de encadeamento intersetorial a partir de uma nova atividade econômica**



Fonte: Haddad, 1999

Haddad (1999) indica e analisa os efeitos que novas atividades econômicas podem gerar na economia de uma região (Figura 2):

- \* efeitos de dispersão ou de encadeamentos para trás – dada a estrutura tecnológica da nova atividade econômica, esta necessitará de certas quantidades de insumos para produzir determinadas quantidades de produtos;
- \* efeitos de dispersão ou de encadeamentos para frente – trata-se de beneficiamentos que podem ser realizados com os produtos da nova atividade econômica na própria economia da região, através de efeitos causados em atividades que utilizam estes produtos como insumos;
- \* efeitos induzidos – são os provocados pela demanda final de bens de consumo ou de bens de capital em função do crescimento da renda regional;
- \* efeitos fiscais – dadas as características do sistema fiscal do País, o desenvolvimento de uma nova atividade econômica, com suas repercussões em atividades satélites ou complementares e sobre o processo de urbanização na região, sempre irá conduzir ao crescimento das receitas tributárias da região (próprias ou de transferências), por causa do aumento da circulação de mercadorias, da expansão dos setores terciários e dos acréscimos nos valores patrimoniais privados.

Desta sequência de impactos derivam-se os multiplicadores regionais.

Quanto maior o grau de interdependência produtiva e quanto menor o grau de ‘vazamentos’ nos fluxos de produção e de renda da região para outras regiões, maiores serão os valores dos efeitos multiplicadores. Assim, por exemplo, a ocorrência de importação de matérias-primas, importação de bens de consumo, pagamentos extra regionais de dividendos, de serviços de assistência técnica, de custos financeiros, isto faz com que os impactos econômicos sobre a região sejam bem menores. (HADDAD, 1999, p. 15)

Logo, através da análise feita por Haddad (1999), percebe-se claramente que a economia como um todo pode se beneficiar de uma nova atividade econômica, assim como está acontecendo em Santa Catarina. Seja o setor produtivo e de serviços em geral devido às demandas novas que surgem, a capacidade ociosa de trabalhadores que passa a ter novas oportunidades de emprego, seja o próprio Estado através do aumento da arrecadação de impostos e taxas, dentre vários outros agentes econômicos da região que podem se beneficiar do aumento considerável de investimentos que estão acontecendo recentemente.

#### **4.2.3. A região que mais crescerá em Santa Catarina até 2020**

Segundo um estudo da McKinsey & Company (2010), que é uma empresa de consultoria empresarial estadunidense e é reconhecida como a líder mundial no mercado

de consultoria empresarial, entre 2000 e 2008, a economia do Norte/Nordeste de Santa Catarina avançou 40%, enquanto a economia brasileira cresceu 33%. Percebamos que se a região em questão teve um crescimento econômico superior à média nacional no período entre 2000 e 2008, temos motivos de sobra para sermos otimistas pensando num futuro não tão distante, visto que no período analisado pela McKinsey ainda nem havia ocorrido o salto do setor automotivo na região. Sendo assim, a tendência é que após essa injeção de investimentos recentes e seus efeitos multiplicadores, a região desponte ainda mais em comparação com outras regiões do estado e do país. E a cidade de Araquari não quer ficar de fora desse crescimento e espera ser uma das líderes no percentual de desenvolvimento. A expectativa ousada da Prefeitura é que nos próximos dez anos, a cidade alcance cem mil habitantes, ou seja, o quádruplo da sua atual densidade demográfica.

Concentradas no nordeste catarinense, onde estão importantes companhias dos segmentos metalmeccânico e têxtil, as montadoras prometem movimentar a já agitada economia local. Além de gerar emprego e renda, a vinda destas empresas também deve incrementar outros setores, como comércio e serviços, exigindo novos investimentos e mais inovação tanto por parte do poder público como dos empreendedores locais.

Até 2020, segundo a Secretaria de Desenvolvimento Econômico Sustentável de Santa Catarina, o quadro pode atingir a expressiva marca de 6 mil funcionários das mais diferentes áreas de atuação, com destaque para engenheiros e mecânicos em geral. Embora alguns funcionários devam ser “importados” da unidade localizada em Baviera, na Alemanha, a intenção é focar nas contratações locais. “Há uma predisposição em buscar colaboradores da região, melhor ainda se for de Santa Catarina”, conta Gleide Souza, gerente sênior de relações governamentais da BMW.

No que diz respeito à esfera governamental, as expectativas não poderiam ser melhores. “Certamente a vinda das montadoras trará novos negócios para o estado, fortalecendo empresas fornecedoras já existentes na região, a exemplo do que aconteceu na Carolina do Sul”, afirma Paulo Bornhausen, secretário do Desenvolvimento Econômico Sustentável de Santa Catarina, referindo-se ao estado norte-americano que registrou expressivo crescimento após a instalação de uma fábrica da BMW, há

aproximadamente duas décadas. “Quando a fábrica chegou lá, havia 34 empresas estrangeiras instaladas. Hoje são 108”, conta Bornhausen.

“A vinda das montadoras para a nossa região poderá sim fortalecer nossa presença no setor. Temos ampla capacidade de atendimento e podemos atender às rígidas exigências quanto à qualidade dos produtos e prazo de entrega planejado. A proximidade da fabricação e do cliente é um fator facilitador do processo de atendimento”, reflete Frank Bollmann, presidente da Tuper. A companhia já atende a GM no Brasil e, com relação à BMW, a empresa está realizando contatos para que sejam feitas negociações de atendimento à unidade de Santa Catarina. A expectativa da Tuper se intensificou ainda mais com a chegada da General Motors ao estado. Em fevereiro de 2013 a montadora inaugurou em Joinville sua mais nova fábrica, com capacidade para produção de 120 mil unidades motoras e 200 mil cabeçotes por ano, destinados às fábricas da GM de Gravataí (RS) e Rosário (Argentina). “A nova fábrica em Joinville é uma das mais modernas da GM na América do Sul e no mundo, incorporando os mais avançados processos de tecnologia automotiva e de sustentabilidade. A produção de motores e componentes em Santa Catarina tem como objetivo ajudar a alavancar o crescimento da GM em toda a região”, afirma Jaime Ardila, presidente da GM América do Sul e do Brasil.

Oportunidades de negócio não se restringem apenas às empresas do segmento metal mecânico. Segundo Hugo Ferreira, presidente da Câmara Automotiva da FIESC e diretor do SINDIPEÇAS, a chegada das montadoras também representa benefícios para outras áreas da economia, incluindo setores ligados à produção de produtos plásticos, elastômeros, elétricos, eletrônicos e de tintas. “Além dessas, as prestadoras de serviços terão oportunidades imediatas com as atividades de instalação da fábrica da BMW e com o início da produção, como já ocorre com a fábrica da GM”, avalia o especialista.

É o que já acontece, por exemplo, com o Grupo Orbenk, de Florianópolis. Especializada na prestação de serviços de recrutamento e seleção, a empresa está entre as selecionadas para atender a BMW fornecendo mão de obra para áreas como limpeza e manutenção predial. Escolas de idiomas, principalmente de inglês e alemão, também devem notar aumento na demanda nos próximos meses.

“A proximidade com essas companhias de amplitude global oportuniza não só novos negócios, mas também a troca de know-how, estimulando a inovação em todos os aspectos”, destaca Jalmei Duarte, secretário de Desenvolvimento Econômico Sustentável da prefeitura de Joinville. “Empresas como essas trazem não apenas estrutura de trabalho e capital, mas disseminam inovação e qualificação no mercado”, completa.

A gerente sênior de relações governamentais da BMW, Gleide Souza, afirma que a montadora trabalhará com seus parceiros globais, mas que as empresas catarinenses são preferenciais para a contratação de serviços. A política da montadora se estende para a contratação dos funcionários que vão trabalhar na fábrica. A intenção é que a maioria dos profissionais seja catarinense. Dependendo do cargo conquistado, o profissional vai ser treinado na Alemanha ou em uma das plantas da BMW fora do país, além de participar das atividades no centro de treinamento construído em Joinville, onde a montadora alemã já treina seus operários numa réplica da linha de montagem. Outra escola foi montada pelo Senai em Araquari para iniciar a formação de profissionais como mecânicos e eletricitas de veículos. “Hoje oferecemos cursos de base para o setor, como hidráulica, robótica, processo de usinagem e manutenção”, informa Sérgio Roberto Arruda, diretor regional do Senai na cidade. “Pretendemos formar uma programação com os cursos que vamos oferecer aos futuros empregados da BMW”, revela Arruda.

A preparação da mão de obra, contudo, vai além da qualificação técnica. Como o domínio do Inglês será uma exigência não apenas em cargos executivos dentro da companhia, mas também a fornecedores que desejam vender à BMW, a prefeitura local e a iniciativa privada se uniram na criação de cursos gratuitos de aprendizagem da língua em escolas municipais. “Teremos que fazer a transição de cidade pequena e bucólica para uma cidade industrial em prazo muito curto. Os grandes desafios serão preparar a população e capacitar gestores”, diz Gilberto Boettcher, empresário que preside a Ampe, uma associação de micro e pequenas empresas de Araquari.

Para Boettcher, a chegada das montadoras, gerando também maior demanda por serviços como limpeza e vigilância, deve atrair mais de cem empresas à região. Parte delas vai se instalar em um condomínio industrial próximo ao terreno da BMW. É o

caso de fornecedores de insumos estratégicos e de produtos cujo transporte por longas distâncias seria complexo ou relativamente custoso, como os assentos automotivos, por exemplo. Enquanto a indústria automobilística chega a essas pequenas cidades, o setor de construção civil começa a se movimentar para aproveitar um aguardado crescimento na demanda por moradias. Na divisa entre Joinville e Araquari, a empresa de empreendimentos imobiliários Hacasa projeta numa área incrível de 38 milhões de metros quadrados a construção de um complexo que vai abrigar desde condomínios residenciais e campo de golfe a novos prédios corporativos e comerciais.

### **4.3. Os novos desafios e algumas limitações da região**

Nem só de oportunidades e vantagens é feito esse momento de efervescência automotiva em Santa Catarina. Novos desafios surgem no compasso do crescimento econômico e, dentro de todo esse cenário de otimismo e empolgação que ronda os catarinenses devido a essa recente expansão industrial, não se pode deixar de pensar nos desafios que a região afetada estará enfrentando a partir de agora.

Em janeiro de 2014, cerca de 200 empresas da região participaram de uma palestra na qual a direção de compras da BMW informou o que espera de seus fornecedores. Boettcher fez a seguinte afirmação sobre a palestra: “Eles explicaram como vão avaliar cada empresa e deixaram claro que seus fornecedores precisam ter, ao menos, um representante que fale inglês para negociar diretamente com a sede em Munique”. Outra exigência, segundo ele, é que as empresas obtenham certificações de qualidade, como o ISSO 9000, por exemplo. Desde então, um formulário de cadastro passou a ser distribuído aos interessados em fornecer para a fábrica da BMW.

Um dos desafios que serão enfrentados será a competição mais acirrada pela mão de obra. “Pode haver uma inflação dos salários provocada pela oferta reduzida, diante de uma demanda inusitada pela mão de obra especializada”, diz Hugo Ferreira, apontando ainda uma possível especulação imobiliária na região, ocasionada pela demanda de terrenos e moradias. “A infraestrutura rodoviária também é um ponto a ser

observado, pois haverá cada vez mais caminhões circulando nas estradas, podendo causar dificuldades de transporte”, complementa Ferreira.

No que depender do poder público, o impacto da vinda das montadoras será apenas positivo. “É responsabilidade do estado e dos municípios oferecer infraestrutura apropriada para a instalação dessas empresas, através do planejamento adequado da moradia, mobilidade urbana, rede elétrica e de água e esgoto, além de segurança pública e todos os demais aspectos envolvidos no crescimento das cidades”, reflete o secretário Jalmei Duarte.

Entretanto, a infraestrutura é vista como uma das principais limitações do crescimento econômico almejado, visto que de acordo com a Confederação Nacional da Indústria (CNI) a infraestrutura da região Sul do Brasil precisa de R\$ 70 bilhões em investimentos em rodovias, ferrovias e portos para eliminar os gargalos existentes e aumentar a competitividade de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul.

Um dos pontos mais críticos é o setor rodoviário, onde estudo realizado pela CNI revela a necessidade de investir nas 14 principais rodovias da região, cujo tráfego excede mais de 100% a capacidade das pistas. A expectativa é que se os devidos investimentos não forem realizados até 2020 o volume que será transportado irá ultrapassar em quase 500% o limite previsto. A estimativa é também que os custos logísticos de transporte da região Sul aumentem de R\$ 30,6 bilhões em 2010 para R\$ 47,8 bilhões em 2020 caso os investimentos não sejam feitos, reduzindo desta forma a competitividade do estado e das empresas inseridas nesta região.

## CONCLUSÃO

A política industrial e seus efeitos, constituem temas-chave para a elaboração de um projeto de desenvolvimento nacional, onde uma política industrial bem sucedida é sinônimo de crescimento e, principalmente, desenvolvimento sócio econômico. Em Santa Catarina, após um longo predomínio da agropecuária que reinou desde os primórdios até os anos 70, recentemente pode-se dizer que o estado possui um importante parque industrial, ocupando posição de destaque no Brasil. Isso se torna mais evidente quando observamos o peso da Indústria no PIB de Santa Catarina em comparação com o PIB nacional, já que a indústria tem uma maior relevância no estado catarinense do que na média dos demais estados da Federação.

No que diz respeito ao setor automobilístico, Santa Catarina perdeu para outros estados a briga pela vinda de várias montadoras dos anos 90 para cá. No entanto, sempre foi uma grande fornecedora de autopeças para a indústria automobilística estabelecida no Brasil. Agora, numa fase em que as multinacionais do setor voltam a investir no Brasil, o estado é contemplado com a vinda de três grandes empresas do ramo. De 2010 para cá, nada mais nada menos do que a montadora alemã BMW, a sul-coreana LS Mtron e a estadunidense General Motors instalaram fábricas nos municípios de Araquari, Garuva e Joinville, respectivamente. Geograficamente falando, todos os municípios ficam próximos entre si e situam-se no nordeste de Santa Catarina.

Logística geograficamente privilegiada, incentivos fiscais, cultura europeia e a qualificação metalmeccânica da região são alguns dos principais motivos que fizeram as empresas estrangeiras escolherem essa região para instalarem suas novas filiais, com destaque para a BMW, que escolheu o nordeste de Santa Catarina para fixar sua primeira fábrica na América Latina.

Os números por trás da vinda das multinacionais para Santa Catarina são considerados astronômicos, ainda mais por estarem acontecendo num estado que, até então, tinha um desempenho discreto no setor automobilístico. Cerca de R\$ 1,1 bilhão estão sendo investidos em Santa Catarina de 2010 para cá apenas pelas três empresas estrangeiras, sem falar nos aproximados nove mil empregos diretos e indiretos que estas fábricas estão proporcionando. E os impactos não se limitam apenas aos dados

quantitativos, diversos outros ganhos qualitativos também estão sendo observados na sociedade e na economia envolvida.

Porém, não são somente ganhos e vantagens que a economia e a sociedade catarinense têm nesse novo momento da sua indústria, visto que alguns desafios e limitações estão sendo observadas em meio a isso tudo. A mão de obra, os fornecedores, os parceiros de negócios, a ciência e tecnologia local e outros agentes econômicos estão tendo de trabalhar duro para se adaptarem às novas exigências de mercado. E a infraestrutura entra como uma grande limitação para esse crescimento que está sendo almejado, principalmente no que diz respeito à malha rodoviária, já que estudos recentes revelam a necessidade de investir nas 14 principais rodovias da região, cujo tráfego já excede mais de 100% a capacidade das pistas. Portanto, achar que o desenvolvimento do município de Araquari em virtude da vinda da BMW será tão intenso quanto o que houve em Spartanburg, nos Estados Unidos, já encaro como exagero. Nos Estados Unidos, há desenvolvimento avançado por causa da infraestrutura e, no Brasil, há algum desenvolvimento apesar da infraestrutura. Sem falar dos aspectos educacionais, em Spartanburg, cidade com 40 mil habitantes, havia uma universidade e sete faculdades, duas delas fundadas no século XIX. Em Araquari com cerca de 25 mil habitantes, havia apenas uma faculdade com cursos ligados a agricultura e poucos alunos.

Deixo claro que não sou contra a instalação das fábricas em Santa Catarina, sou favorável a elas. Entretanto só quero demonstrar que o efeito BMW de Araquari será diferente substancialmente do efeito BMW em Spartanburg, pois o problema é sistêmico, conjuntural e está muito distante de ser resolvido. E, mesmo que a vinda das multinacionais para solo catarinense não provoque um desenvolvimento tão intenso quanto o que se observa nas cidades de países desenvolvidos, o fato é que a quantidade de montadoras de veículos prospectando o Brasil para a implantação de fábricas é a oportunidade ideal para Santa Catarina destacar-se.

A maior vantagem de todo esse fenômeno que está ocorrendo em Santa Catarina é o efeito multiplicador que esses investimentos causam, de acordo com a teoria keynesiana. Todo um circuito começa a rodar na região a partir do momento em que o investimento é feito. Cerca de nove mil empregos estão sendo gerados o que certamente aumentará a renda agregada da população sendo a partir daí que o efeito multiplicador

do investimento começa a gerar bons frutos. Se a renda agregada aumenta, essa sociedade passa a demandar mais de todas as formas, seja em alimentação, em vestuário, em conforto, em lazer, em moradia, em consumo de uma forma geral. Logo, todo esse aumento de demanda faz com que os ofertantes da região acabem também se beneficiando, mesmo que não tenham nada a ver com setor onde o investimento inicial foi feito (automotivo). E os benefícios do efeito multiplicador advindo do investimento não param por aí, pois se a renda agregada aumenta, logo aumentam as possibilidades dos agentes econômicos envolvidos pouparem e até mesmo investirem, dependendo do perfil de cada agente.

Dentre as vantagens e desvantagens de atrairmos multinacionais para o Brasil, a conclusão tirada é que podem vir BMW, Google, NASA ou seja lá o que for a instalar-se em Araquari, Joinville ou Garuva. Se não atrairmos e/ou desenvolvermos primeiramente boas opções de educação, acessíveis a todos; se igualmente não pensarmos em desenvolver a cultura e o lazer; se não investirmos com eficiência em infraestrutura e urbanismo; sem planejamento consistente de longo prazo sendo levado a sério; sem combater a burocracia dentre outros fatores limitadores, o Brasil continuará sendo aquele país com industrialização tardia e periférica dependente de tecnologia e intelecto estrangeiros. A qualidade da educação é o maior paradoxo que vivemos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARTSCH, Aleksandra; ANTUNES, Adelaide. **A importância da ciência e tecnologia para a construção da competitividade no Brasil**. 2007. 21f. Artigo. Universidade Salvador, Salvador.
- BLANCHARD, Olivier. **Macroeconomia**. 4.Ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.
- BRASIL CAMINHONEIRO. **Sinotruk apresenta detalhes de fábrica e pretende gerar até 1300 empregos em Santa Catarina**. Disponível em: <<http://www.brasilcaminhoneiro.com.br/V4/noticias/sinotruk-apresenta-detalhes-de-fabrica-e-pretende-gerar-ate-1300-empregos-em-santa-catarina/>>. Acesso em 05 mai. 2013
- FERNANDES, Cláudio. **Araquari é o novo oásis industrial de Santa Catarina**. Disponível em : <<http://ndonline.com.br/joinville/noticias/18504-araquari-e-o-novo-oasis-industrial-de-santa-catarina.html>> Acesso em: 10 jun. 2014.
- HADDAD, Paulo Roberto. **A competitividade do agronegócio e o desenvolvimento regional no Brasil**; estudo de clusters. Brasília: CNPq / Embrapa, 1999.
- IEDI – INSTITUTO DE ESTUDOS PARA O DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL. **Indústria e Política Industrial no Brasil e em Outros Países**. 2011. 93f. Artigo
- JURGENFELD, Vanessa; LIMA, Marli. **Sinotruk investirá R\$ 300 milhões em sua primeira fábrica no Brasil**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/2609932/sinotruk-investira-r-300-milhoes-em-sua-primeira-fabrica-no-brasil>>. Acesso em 26 abr. 2013.
- KEYNES, John M. **A teoria geral do emprego, do juro e da moeda**. 2 ed., São Paulo: Nova Cultural, 1985.
- LAGUNA, Eduardo. **BMW assina protocolo para construção de fábrica em Santa Catarina**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/3077700/bmw-assina-protocolo-para-construcao-de-fabrica-em-santa-catarina>>. Acesso em 26 abr. 2013.
- LALL, S., **A mudança tecnológica e a industrialização nas economias de industrialização recente da Ásia: conquistas e desafios**, 2005. 36 f. – Unicamp, Campinas,
- MARSHALL, A. **Principles of Economics**. Londres: MacMillan and Co, 1890.
- ICNEWS. **LS Mtron traz tratores coreanos ao Brasil**. Disponível em: <<http://www.icnews.com.br/2013.02.26/parana/ls-mtron-traz-tratores-coreanos-ao-brasil/>>. Acesso em 08 jun. 2014.

NICOLETTI, Janara. **BMW oficializa instalação da primeira fábrica da América Latina em SC.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2013/04/bmw-oficializa-instalacao-da-primeira-fabrica-da-america-latina-em-sc.html>>. Acesso em 05 mai. 2013

NICOLETTI, Janara; PALHANO, Marcieli. **GM inaugura fábrica com R\$ 350 milhões de investimento em SC.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2013/02/gm-inaugura-fabrica-de-motores-em-sc-com-investimento-de-r-350-mi.html>>. Acesso em 05 mai. 2013

PORTER, Michael.E. **Estratégia Competitiva.** 7 ed. Rio de Janeiro: Campus, 1986.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOINVILLE. **Dia histórico para Joinville: GM oficializa nova fábrica.** Disponível em: <<http://www.joinville.sc.gov.br/noticia/1133-Dia+hist%C3%B3rico+para+Joinville%3A+GM+oficializa+nova+f%C3%A1brica.html>>. Acesso em 26 abr. 2013.

PUPO, Monica. **Instalação de montadoras de veículos deve dinamizar economia catarinense.** Disponível em: <<http://empreendedor.com.br/noticia/instalacao-de-montadoras-de-carros-e-caminhoes-deve-dinamizar-economia-catarinense/>> Acesso em: 27 mai. 2014.

RAMOS, Rodrigo Brognoli. **A desindustrialização brasileira: o debate nas últimas décadas.** 2013. 65 f. Monografia (Graduação em Economia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

SDS – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico Sustentável. Disponível em <<http://www.sds.sc.gov.br/>>. Acesso em 08 jun. 2014.

SOUSA, Luís Gonzaga de. **Economia Industrial.** 2005. Disponível em: <<http://www.eumed.net/libros/2005/lgs-ei>> Acesso em: 17 mar. 2013.

SOUZA, Lucas Correa. **Tendência de crescimento econômico: PIB catarinense 2011-2021.** 2013. 83 f. Monografia (Graduação em Economia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

VALOR ECONÔMICO. **BMW começa as obras da fábrica em Santa Catarina.** Disponível em: <[http://www.cimm.com.br/portal/noticia/exibir\\_noticia/10263-bmw-comeca-as-obras-da-fabrica-em-santa-catarina](http://www.cimm.com.br/portal/noticia/exibir_noticia/10263-bmw-comeca-as-obras-da-fabrica-em-santa-catarina)>. Acesso em 05 mai. 2013