

# **O REGIME AUTOMOTIVO BRASILEIRO (RAB) COMO INSTRUMENTO DE MODERNIZAÇÃO TECNOLÓGICA DO PARQUE INDUSTRIAL NACIONAL - uma análise crítica**

**Ivan Antônio Pinheiro**

Programa de Pós-Graduação em Administração (PPGA) da Escola de Administração da UFRGS  
Rua Washington Luiz, 855 - Porto Alegre/RS, 90010-460

**Paulo Cesar Delayti Motta**

Programa de Pós-Graduação em Administração (PPGA) da UFRN  
Rua Luciano Saldanha 1825 – Natal/RN, 59078-390

## *ABSTRACT*

*Objectivating to shorten and to accelerate the technology development and absorption cycle a significant amount of resources have been and are being transferred from the public to the private sector through the so called Inductive Public Policy (IPP). Thus, governments wish to attract the more technologically advanced enterprises, expecting that they will then transfer to the localities where they settle down the knowledge they possess. In Brazil, one of the target industries of such policies has been the automotive industry. As a matter of fact, the Brazilian Automotive Regime (BAR), while being considered as an IPP, intends not only to accelerate the country development, but also to promote a significant transfer of technology. Thus, considering these expectations, this paper discusses the differences between the proposed in the BAR and the contextual reality in which it has been implemented, as well as its results.*

*Key-Words: Technology transfer, technological modernization, Inductive Public Policy, Brazilian Automotive Regime*

## **1 O Regime Automotivo Brasileiro (RAB)**

Desde 1995, o principal instrumento de política pública industrial no setor automotivo é o denominado Regime Automotivo Brasileiro (RAB), que é

um programa de investimento e de exportação com regime especial de importação. Isto é, a empresa industrial instalada no País ou que queira se instalar (*newcomer*) e que assuma junto ao governo o compromisso de investir/exportar terá, em contrapartida, a autorização para importar bens de capital, insumos e veículos com redução do Imposto de Importação (MDIC, 1999).

Instituído pela Medida Provisória nº 1.024/95 (MDIC, 1999), após inúmeras reedições foi convertido na Lei nº 9.449, de 14.03.97 (Brasil, 1997b). Mediante a oferta de benefícios e incentivos fiscais às *newcomers*, o governo objetivava ampliar e modernizar a capacidade instalada para, no momento subsequente, alavancar as exportações e fazer do setor um instrumento de captação de recursos externos. Assim, em que pese o RAB não

implicar desembolso de recursos do Tesouro Nacional, a renúncia a tributos resulta por caracterizá-lo, sob a ótica financeira e fiscal, como uma política pública.

De acordo com o Decreto nº 2.072/96 (Brasil, 1996) são consideradas *newcomers* as montadoras e fabricantes de autopeças que venham a se instalar no país, as fábricas novas das montadoras e fabricantes já instalados, e as linhas de produção novas e completas, adicionais às existentes, aqui definidas como aquelas que introduzam no país modelo novo ou família nova de modelos, com investimentos em conjunto completo de ferramentais novos para a confecção de nova carroceria.

Dentre os objetivos e metas explicitados constam: "atrair investimentos para o setor e estimular a exportação de autoveículos e autopeças"; e "aumentar a produção de autoveículos de 1,8 milhões para 2,5 milhões até o ano 2000".

Entretanto, a forte concentração que o setor ainda hoje mantém na região Sudeste, provocou a reação da comunidade política, sobretudo, do Legislativo Federal e dos governadores dos demais estados, em especial os do Nordeste, que viam na MP mais um instrumento com efeito concentrador, agravado pelo fato de a região mais desenvolvida do país ser novamente subsidiada pelas demais. Este embate explica o tempo decorrido entre a primeira edição da MP e a sua conversão em Lei, bem como o fato de, em dezembro de 1996, ser editada uma nova MP, a de nº 1.532, instituindo o chamado Regime Automotivo Especial, que conferia benefícios especiais e adicionais às *newcomers* que se estabelecessem nos estados das regiões Centro-Oeste, Norte, e Nordeste.

Um acordo político selou a conversão em lei das duas MPs. Todavia, é sintomático e revelador dos bastidores políticos, que a segunda MP, ao ser convertida em lei, tenha recebido uma numeração anterior, a de nº 9.440 (Brasil, 1997a), ainda que publicadas no mesmo dia (15.03.97), em edição extra (sábado) do Diário Oficial da União e que ambas vigiram até 31 de dezembro de 1999. Finalmente, merece ser esclarecido que, desde então, o RAB passou a ser veiculado, também, como uma política pública voltada para a desconcentração regional. Vê-se, pois, como as pressões exercidas pelo Legislativo modificaram, na essência, os objetivos originalmene concebidos pelo Executivo Federal.

O Quadro 1, a seguir, oferece um comparativo entre os dois textos legais. É evidente o acúmulo de vantagens oferecidas pela Lei nº 9.440/97 (Brasil, 1997a), bem como o fato de superarem, com larga margem, a proposição inicial do Executivo Federal. Mais, ao equiparar, para fins de isenção do Imposto de Produtos Industrializados (IPI), os produtos nacionais aos importados, o RAB fez colidir os interesses das montadoras e dos seus *followers* com os da indústria nacional de autopeças.

Quadro 1 - Comparativo entre as Leis Federais nº 9.440/97 e 9.449/97

Lei nº 9.440/97, de 14.03.97	Lei nº 9.449/97, de 14.03.97
Art. 1º - Poderá ser concedida ... I - <b>redução de 100%</b> , do imposto de importação (II) incidente na importação de máquinas, equipamentos, inclusive testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;	Art. 1º - Poderá ser concedida ... I - <b>redução de 90%</b> , do imposto de importação incidente na importação de máquinas, equipamentos, inclusive testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;

(continua)

Quadro 1 - Comparativo entre as Leis Federais nº 9.440/97 e 9.449/97

(continuação)

Lei nº 9.440/97, de 14.03.97	Lei nº 9.449/97, de 14.03.97
II - <b>redução de 90%</b> do II incidente na importação de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semi-acabados - e pneumáticos;	II - <b>redução de até 90%</b> do II incidente na importação de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semi-acabados - e pneumáticos;
III - redução de até 50% do II incidente ....	III - ... idêntico ...
IV - isenção do IPI incidente na aquisição de máquinas, equipamentos, inclusive testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de Qualidade, novos, importados ou de fabricação nacional, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;	[sem correspondente]
V - redução de 45% do IPI incidente na aquisição de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semi-acabados - e pneumáticos;	[sem correspondente]
VI - isenção ao frete para renovação da Marinha Mercante;	[sem correspondente]
VII - isenção do IOF nas operações de câmbio realizadas para pagamento dos bens importados;	[sem correspondente]
VIII - isenção do IR e adicionais, calculados com base no lucro da exploração do empreendimento;	[sem correspondente]
IX - crédito presumido do IPI, como ressarcimento das contribuições ...	[sem correspondente]

Às Leis Ordinárias sucederam os demais textos que viriam a operacionalizar e a dinamizar o RAB: duas outras Medidas Provisórias, três Decretos, três Portarias Interministeriais e uma Portaria Ministerial, todos de natureza eminentemente fiscal-tributária, o que justifica o seu enquadramento na categoria das políticas indutoras (de atração) através da concessão de estímulos fiscais e creditícios.

## 2 Uma Análise Crítica do RAB

A avaliação do governo federal destaca, com base nos dados até dezembro de 1997, a adesão de 165 empresas e compromissos de investimentos, até 1999, de US\$ 19,9 bilhões (MDIC, 1999). Em trabalho mais recente, Arbix e Rodríguez-Pose (1999) assinalam que a partir de 1996, 16 grandes montadoras, 150 empresas de autopeças, e 29 firmas de outros setores produtivos aderiram ao Regime.

Em que pese a sua curta existência, ou até por isto, as avaliações dos resultados do RAB são controversas. Arbix e Rodríguez-Pose, por exemplo, destacam a "guerra fiscal" que teve início entre os Estados da federação. O que era uma reação dos Estados localizados no Sul/Sudeste contra os incentivos adicionais (Lei nº 9.440/97) oferecidos pelo Governo Federal às regiões Norte, Nordeste, e Centro-Oeste, transformou-se em uma "guerra" entre os primeiros, cujas armas eram estímulos crescentes, cumulativos e diferenciados para atrair não só as montadoras, como as respectivas cadeias de fornecedores. A título de exemplo, a planta da GM, em Gravataí, RS, foi "disputada" por 12 Estados e, no Rio Grande do Sul, por 150 municipalidades (Pinheiro, 2001). Arbix e Rodríguez-Pose sugerem que essa guerra teria surgido pelo distanciamento do Governo

Federal na definição de políticas industriais regionais, e o seu resultado, hoje, é um salto no escuro. Semelhante posicionamento manifestam outros analistas que, pela ausência de políticas públicas complementares (qualificação profissional, infra-estrutura, etc.), não identificam o RAB como uma efetiva política industrial.

Santos, Pinhão e Matos (1999) ressaltam que o RAB foi, antes de tudo, uma resposta ao seu equivalente argentino (instituído em 1991) e que, na sua ausência, o país teria perdido competitividade na disputa pelos investimentos internacionais. Por oportuno, vale ressaltar que já em 1997, o Ministro Dornelles justificara os incentivos concedidos à indústria automotiva nestes termos: "se não tivéssemos criado esses incentivos, os investimentos não iriam para essas regiões" (Ferreira e Netto, 1997, p. 109).

Zawislak (1999), entre outros, destaca que o RAB contabiliza expressivos resultados, tendo integrado o país na rota da globalização automotiva. Uma dimensão sempre ressaltada é o vulto dos investimentos aplicados em modernização ou acréscimo na capacidade instalada. Assiste-se, ao amparo do RAB, a ampliação e a automação de plantas já existentes (Volkswagen), a construção de novas unidades das montadoras já estabelecidas (GM, Ford e Toyota), o retorno de outras que já haviam operado no país, a exemplo da Chrysler (hoje com unidade em Campo Largo, PR), e a chegada de novas montadoras que até então não haviam produzido no Brasil (Honda, Renault e Kia Motors).

O Quadro 2, a seguir, reúne algumas cifras de investimentos que, não raro, são apresentados como sinalizadores do êxito do RAB.

Quadro 2 – Investimentos Recentes das Montadoras Automotivas no Brasil

Montadora	Cidade	Investimento (*) (US\$ milhões)	Início das Atividades
Volkswagen	Rezende - RJ	250	1996
	São Carlos - SP	250/270	1996
VW/Audi	S. J. dos Pinhais - PR	500/750	1999
Honda	Sumaré - SP	100/150	1998
Renault	S. J. dos Pinhais - PR	760/1.000	1998
Hyundai	Simões Filho - BA	286	1999
Iveco	Sete Lagoas - MG	240	1999
Land Rover	S. B. do Campo - SP	150	1998
Mitsubishi	Catalão	35	1998
Daimler-Chrysler	Juiz de Fora - MG	820	1999
Fiat	Betim - MG	500	1999
Fiat/Stola	Belo Horizonte - MG	200/240	1998
General Motors	Gravataí - RS	600	1999
	Mogi das Cruzes	150	1999
Toyota	Indaiatuba - SP	150	1998
Chrysler	Campo Largo - PR	315	1999
BMW/Chrysler		315/500	1999
Agrale/Navistar	Caxias do Sul - RS	200	1998
Peugeot/Citröen	Porto Real - RJ	600	2000
Ford	Bahia	-	2001

Fonte: Rachid, Truzzi e Bento, 1998; ANFAVEA, 1998.

Nota: As cifras variam conforme a fonte. Algumas, provavelmente, consideram somente a parte comprometida pela montadora, outras incluem os fornecedores localizados no condomínio, e é provável que outras considerem as estimativas dos dispêndios públicos diretamente envolvidos no projeto.

A leitura que ora se faz é, todavia, mais crítica. Dos dois objetivos explicitados, nenhum, pode ser dito, foi atingido. A meta de situar a produção de autoveículos entre 1,8

e 2,5 milhões de unidades não foi atingida em 2000, e só se pode afirmar que o objetivo de atrair investimentos foi bem sucedido porque, na origem, não foi quantificado. Quanto ao saldo da Balança Comercial do setor, é cifra que, como se diz, é "guardada à sete chaves".

Ademais, os fatos autorizam as seguintes reflexões críticas:

- ao eleger um setor para gerar excedentes na Balança Comercial e que, conforme seu próprio diagnóstico, apresenta grandes deficiências competitivas, o governo se obrigou, para o êxito do seu próprio empreendimento, a financiar a modernização de um setor cujo centro estratégico e decisório está situado fora dos limites nacionais;
- conforme já mencionado, o RAB não foi originalmente concebido como uma política de descentralização do eixo econômico do país, apesar de a redução das desigualdades regionais se constituir em um dos objetivos gravados na Constituição, portanto, permanente. Todavia, acabou por promovê-la no sentido inverso ao pretendido, isto é, ao invés de os investimentos fluírem para as regiões Norte, Nordeste, e Centro-Oeste, o movimento foi, predominantemente, rumo ao Sul, posto que "vitoriosos" os seus governantes na oferta de benefícios. Apenas as coreanas Asia e Hyundai e a japonesa Mitsubishi planejaram investimentos fora do eixo Sul/Sudeste do país e, o fato de a Ford ter transferido o seu projeto para a Bahia não pode ser atribuído ao estímulo conferido pelo RAB à descentralização industrial;
- finalmente, a institucionalização e a cronologia do RAB falam por si mesmos; uma efetiva política industrial, resultado de um diagnóstico e em resposta às demandas locais, não teria sido implementada através de uma Medida Provisória e, tampouco, reeditada e modificada inúmeras vezes até ser convertida em lei.

Quanto à contribuição e ao impacto do RAB sobre a capacidade tecnológica local, implícita ou explicitamente alinhada entre os objetivos do governo, algumas inferências podem ser feitas a partir das considerações sobre o Índice Médio de Nacionalização (IMN), definido no inciso XI, do Art. 2º, do Decreto nº 2.072/96 (Brasil, 1996), como sendo,

a proporção entre o valor dos 'insumos' produzidos no País e a soma dos 'insumos' produzidos no País com o valor FOB [*free on board* - isto é, excluído o valor do frete e do seguro] das importações de 'insumos', deduzidos os impostos e o valor das importações realizadas sob o regime de 'drawback' [regime fiscal em que o importador obriga-se a exportar, em parte ou no todo, após o beneficiamento local, os insumos adquiridos], utilizados na produção global de cada 'beneficiário', em cada ano calendário.

O Art. 11 do mesmo Decreto estabelece que,

O Índice Médio de Nacionalização deverá ser de, no mínimo, sessenta por cento.

§ 1º Os 'insumos' procedentes e originários dos países membros do MERCOSUL, cujos valores sejam compensados com exportações, serão considerados produzidos no País para efeito de apuração do IMN.

§ 2º Para as *newcomers*, o IMN será de, no mínimo:

50%, tomando-se por base um período de três anos, considerando-se como primeiro ano o prazo entre a data de início da produção dos produtos relacionados nas alíneas ... e 31 de dezembro do ano subsequente;

.....;

60%, por ano calendário, a partir do final do período a que se referem as alíneas anteriores." [conteúdo transcrito sumarizado].

Finalmente, para que não haja dúvida quanto ao entendimento, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, na sua *webpage*, entre as questões mais freqüentemente formuladas acerca do RAB, esclarece:

Questão 25 - Os insumos procedentes e originários dos países-membros do Mercosul, como serão considerados para efeito de apuração do IMN?

Resposta - Sim, serão considerados como produzidos no Brasil, desde que os valores desses insumos tenham sido compensados com exportação.

As conseqüências deste dispositivo sobre a geração de produto interno, renda, emprego, e desenvolvimento tecnológico são evidentes e dispensam esclarecimentos. O Quadro 3 contrasta os mecanismos utilizados pelos governos, nos dois principais momentos em que o Estado, através de políticas indutoras, interveio no setor automotivo:

Quadro 3 - Índices de Nacionalização da Indústria Automotiva  
Anos 50 (GEIA) *versus* Anos 90 (RAB)

GEIA (anos 50/60)	RAB (anos 90)
<p>"(...) que o salto tecnológico só foi possível pela firme determinação do GEIA em fazer cumprir o objetivo de atingir, no curto prazo, um índice de nacionalização que variava de 90 (caminhões e veículos utilitários) a 95% (jipes e carros);</p> <p>"(...) foi precisamente esse índice de nacionalização, que de fato definia o grau de capacidade produtiva, o principal objeto de discussão. Altos índices de nacionalização significavam que as empresas seriam forçadas a produzir o coração tecnológico de seus veículos no Brasil, o que contrariava seus interesses. Construir motores e estamparias e até mesmo forjas, em curto período, tornava também inviável investir incrementalmente."</p>	<p>"O Índice Médio de Nacionalização deverá ser de, no mínimo, sessenta por cento.</p> <p>§ 1º Os 'insumos' procedentes e originários dos países membros do MERCOSUL, cujos valores sejam compensados com exportações, serão considerados produzidos no País para efeito de apuração do IMN.</p> <p>§ 2º Para as <i>newcomers</i>, o IMN será de, no mínimo:</p> <p>a) 50%, tomando-se por base um período de três anos, considerando-se como primeiro ano o prazo entre a data de início da produção dos produtos relacionados nas alíneas ... e 31 de dezembro do ano subsequente;</p> <p>b) 60%, por ano calendário, a partir do final do período a que se referem as alíneas anteriores."</p>

Fonte: Shapiro (1977) e Decreto nº 2.072/96 (Brasil, 1996).

Se o índice de nacionalização é um dos instrumentos de políticas públicas para induzir (obrigar?) o desenvolvimento tecnológico local, já tendo demonstrado a sua eficácia em resposta às determinações do GEIA nos 50/60, parece razoável esperar que a contribuição à capacidade tecnológica local, decorrente do RAB, venha a ser distinta.

Um segundo aspecto a ser destacado do RAB é o tratamento que foi conferido à questão do treinamento e capacitação dos recursos humanos, posto que diretamente relacionado à questão da modernização industrial nacional. O Quadro 4 é ilustrativo:

Quadro 4 - Comparativo entre as Leis Federais nº 9.440/97 e 9.449/97 (complementar)

Lei nº 9.440/97	Lei nº 9.449/97
Art. 4º - <b>Serão</b> computadas adicionalmente como exportações líquidas os valores correspondentes a: ..... IV - 100% dos gastos em especialização e treinamento de mão-de-obra vinculada à produção dos bens relacionados ...	Art. 4º - <b>Poderão ser</b> computadas adicionalmente, como exportações líquidas, nas condições estabelecidas em regulamento, valores correspondentes:  .... [sem correspondente ] ...
..... VI - investimentos efetivamente realizados em desenvolvimento tecnológico no País, nos limites fixados em regulamento.	IV - a investimentos efetivamente realizados em desenvolvimento tecnológico no País, nos limites fixados em regulamento.

Portanto, não há estímulo à capacitação de mão-de-obra, exceto para os empreendimentos estabelecidos nas regiões Centro-Oeste, Norte, e Nordeste. Arbix e Rodrigues-Pose (1999, p. 21), analisando os diversos Protocolos entre os Governos Estaduais e as Montadoras (Renault e Chrysler com o do Paraná, Mercedes-Benz com o de Minas Gerais, e General Motors e Ford com o do Rio Grande do Sul) destacam que,

é frágil o argumento disseminado sobre a geração de tecnologias e avanços técnicos a serem possibilitados pelas novas fábricas. A maioria das novas fábricas foram concebidas para operar como montadoras, exatamente de modo a evitar os altos custos de P&D. Certamente, o desenvolvimento de novas tecnologias ocorrerá em outras regiões do mundo para, então, serem aplicadas ao Brasil. Restaria alguma esperança com a adaptação e desenvolvimento de novos modelos. No entanto, a maioria dos protocolos inclui apenas referências genéricas ao desenvolvimento de instalações de P&D e considerações vagas sobre a cooperação entre as montadoras e os centros brasileiros de pesquisa.

### 3 Conclusão

Finalmente, em que pese a importância histórica e o efeito multiplicador sobre os demais setores da economia, sempre utilizado como argumento para concessão de benefícios para o setor automotivo, com relação ao Regime Automotivo Brasileiro, a mais recente intervenção do governo no setor, verifica-se que:

- *strictu sensu*, sequer pode ser considerado uma política pública para a modernização, pois não encerra a característica sistêmica que articula e coordena os demais setores, regiões, e níveis de governo necessários para assegurar a efetividade, a eficiência, e a eficácia das iniciativas governamentais;
- tampouco o seu desdobramento no Rio Grande do Sul, uma vez que, dentre as inúmeras iniciativas governamentais que poderiam (deveriam) complementar as concessões de crédito e demais vantagens oferecidas, nenhuma foi identificada (Pavitt e Walker, 1976; Utterback e Suárez, 1993). Entre os vários documentos legais que tornaram possível a instalação da GM, em Gravataí, há o Termo de Compromisso entre o Estado e a General Motors, assinado em 17.03.97 (Rio Grande do Sul, 1997), onde, em praticamente todas as cláusulas, num total de 30, constam expressões do tipo: "o Estado implantará ... introduzirá ... providenciará ... envidará seus melhores esforços ... concederá ... viabilizará ... estenderá ... promoverá", evidenciando compromissos unilaterais do Estado. Não há por exemplo, no Termo, cláusula que assegure ou confira prerrogativa diferenciada, mínima que seja, à participação do setor produtivo local na cadeia de suprimentos da montadora, e tampouco da comunidade tecno-científica local

nos projetos da empresa. Destarte, em que pese a "promoção do desenvolvimento científico e tecnológico" e a "criação de pólos de alta tecnologia" terem sido arrolados como justificativas na etapa inicial do planejamento do setor público, na etapa subsequente, a da implementação, estes objetivos não foram acompanhar dos programas e projetos específicos destinados aos fins pretendidos.

### Referências Bibliográficas

- ANFAVEA. **Anuário Estatístico** : 1957/1997. Publicação bilíngüe - português-inglês. São Paulo : Associação Nacional dos Veículos Automotores (ANFAVEA), 1998.
- ARBIX, Glauco Antonio; RODRÍGUEZ-POSE, Andrés. Estratégias do Desperdício - a guerra entre Estados e Municípios por novos investimentos e as incertezas do desenvolvimento. **Mimeo**. São Paulo, FEA/USP, Seminário de Pesquisa: Política Industrial no Brasil e a Questão da Guerra Fiscal, 24 nov. 1999.
- BRASIL. Decreto nº 2.072, de 14 de novembro de 1996. Dispõe sobre a redução do imposto de importação para os produtos que especifica e dá outras providências. **Interlegis**, disponível em: [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br). Acesso em: 20.12.2000. 1996
- \_\_\_\_\_. Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997. Estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional e dá outras providências. **Interlegis**, disponível em: [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br). Acesso em 20.12.2000. 1997a.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 9.449, de 14 de março de 1997. Adota a Medida Provisória nº 1536-22 que reduz o imposto de importação para os produtos que especifica e dá outras providências. **Interlegis**, disponível em: [www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br). Acesso em: 20.12.2000. 1997b.
- FERREIRA, Roger; NETTO, Vladimir. Chuva de 21 bilhões - Brasil recebe o maior pacote de investimento da indústria automobilística em todo o mundo. **Veja**, 11.06.1997, p. 110-111. São Paulo : Abril, 1997.
- MDIC - Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio. **Ações Setoriais para o Aumento da Competitividade da Indústria Brasileira**. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/spi/asac/asac0000.htm>. Acesso em 23 nov. 1999.
- PINHEIRO, Ivan Antônio. **Uma Avaliação ex-ante do Impacto Sobre a Capacidade Tecnológica da Localidade Acolhedora das Empresas que Aderiram ao Regime Automotivo Brasileiro e os seus Desdobramentos Estaduais**: o caso da instalação da General Motors do Brasil em Gravataí, Rio Grande do Sul. 2001. Tese (Doutorado em Administração) Programa de Pós-Graduação em Administração, Escola de Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre.
- PAVITT, K.; WALKER, W. Government Policies towards Industrial Innovation: a review. **Research Policy**, v. 5, n. 1, p. 11-97, jan., 1976.
- RACHID, Alessandra; TRUZZI, Oswaldo M. S.; BENTO, Paulo E. G. Relocalização industrial e novas formas de organização do trabalho. In: XVIII Encontro Nacional de Engenharia de Produção, **Anais...** (1 CD-ROM), Área: estratégia e organizações. Rio de Janeiro, Brasil, 1998.
- RIO GRANDE DO SUL. Termo de Compromisso entre o Estado do Rio Grande do Sul e a General Motors do Brasil. Data de assinatura: 17.03.97 **Mimeo**. Porto Alegre: Governo Estadual, Gabinete do Governador, 1997.
- SANTOS, Ângela M. M. M.; PINHÃO, Caio M. Ávila; MATOS, Carolina Barbosa. Panorama da Indústria Automobilística na América do Sul. **BNDES Setorial - Complexo Automotivo**. Rio de Janeiro: BNDES, 1999.
- SHAPIRO, Helen. A primeira migração das montadoras: 1956-1968. In: ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (Orgs.). **De JK a FHC - a reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta, 1997.
- UTTERBACK, J. M.; SUÁREZ, F. F. Innovation, competition, and industry structure. **Research Policy**, v. 22, n. 1, p. 1-21, Jan. 1993.
- ZAWISLAK, Paulo Antonio (Coord.). **Diagnóstico Automotivo - a plataforma tecnológica da cadeia automotiva do RS**. Porto Alegre: UFRGS/PPGA/NITEC/FIERS, 1999.