

ALÉM DA AGRICULTURA: A RELEVÂNCIA DO ACORDO UE-MERCOSUL PARA O SETOR AUTOMOTIVO E DE MÁQUINAS

THE RELEVANCE OF THE EU-MERCOSUR AGREEMENT FOR THE AUTOMOTIVE AND MACHINERY SECTORS

LA RELEVANCIA DEL ACUERDO UE-MERCOSUR PARA LOS SECTORES AUTOMOTRIZ Y DE MAQUINARIA

Benedito Paulo Barbosa Júnior¹

Iran Damaris Ballejos Ayza²

Ali Antônio Abrão Junior³

RESUMO: O presente artigo analisa os impactos do Acordo de Associação entre a União Europeia e o Mercosul sobre a competitividade dos setores automotivo e de bens de capitais no Brasil, considerando as assimetrias econômicas e tecnológicas entre os blocos. A pesquisa adota abordagem qualitativa, exploratória e descritiva, fundamentada em revisão bibliográfica e documental sobre integração regional, liberalização tarifária, regras de origem e cadeias globais de valor. Os resultados indicam que a abertura comercial tende a favorecer a indústria europeia, especialmente em razão de suas vantagens em escala produtiva, inovação tecnológica e adequação regulatória. No setor automotivo, identificou-se risco de substituição das exportações brasileiras intrabloco por produtos europeus mais competitivos, enquanto no segmento de máquinas observa-se a possibilidade de modernização produtiva acompanhada de maior dependência tecnológica. Conclui-se que a efetividade do acordo para o desenvolvimento industrial brasileiro dependerá da adoção de políticas industriais, inovação tecnológica e fortalecimento da competitividade nacional.

Palavras-chave: Acordo UE-Mercosul. Competitividade industrial. Setor automotivo.

ABSTRACT: This article analyzes the impacts of the Association Agreement between the European Union and Mercosur on the competitiveness of the automotive and capital goods sectors in Brazil, considering the economic and technological asymmetries between the blocs. The research adopts a qualitative, exploratory, and descriptive approach, based on bibliographic and documentary review on regional integration, tariff liberalization, rules of origin, and global value chains. The results indicate that trade liberalization tends to favor the European industry, mainly due to its advantages in productive scale, technological innovation, and regulatory adequacy. In the automotive sector, a risk of substitution of Brazilian intra-bloc exports by more competitive European products was identified, while in the machinery segment there is a possibility of productive modernization accompanied by greater technological dependence. It is concluded that the effectiveness of the agreement for Brazilian industrial development will depend on the adoption of industrial policies, technological innovation, and the strengthening of national competitiveness.

Keywords: EU-Mercosur Agreement. Industrial competitiveness. Automotive sector.

¹Estudante do curso em Comércio Exterior, Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, Fatec zona leste - São Paulo - Zona Leste.

²Estudante do curso em Comércio Exterior, Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, Fatec zona leste - São Paulo - Zona Leste.

³Docente, Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza - Fatec Jacareí - São Paulo - Zona Leste - Jundiá - Sebrae.

RESUMEN: El presente artículo analiza los impactos del Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y el Mercosur sobre la competitividad de los sectores automotriz y de bienes de capital en Brasil, considerando las asimetrías económicas y tecnológicas entre los bloques. La investigación adopta un enfoque cualitativo, exploratorio y descriptivo, fundamentado en revisión bibliográfica y documental sobre integración regional, liberalización arancelaria, reglas de origen y cadenas globales de valor. Los resultados indican que la apertura comercial tiende a favorecer a la industria europea, principalmente debido a sus ventajas en escala productiva, innovación tecnológica y adecuación regulatoria. En el sector automotriz, se identificó el riesgo de sustitución de las exportaciones intrabloque brasileñas por productos europeos más competitivos, mientras que en el segmento de maquinaria se observa la posibilidad de modernización productiva acompañada de una mayor dependencia tecnológica. Se concluye que la efectividad del acuerdo para el desarrollo industrial brasileño dependerá de la adopción de políticas industriales, innovación tecnológica y fortalecimiento de la competitividad nacional.

Palabras clave: Acuerdo UE-Mercosur. Competitividad industrial. Sector automotriz.

1. INTRODUÇÃO

A compreensão das dinâmicas comerciais contemporâneas exige uma análise profunda dos processos de integração regional que moldam a economia global. De um lado, a União Europeia (UE) originou-se no período pós-Segunda Guerra Mundial com o intuito de pacificar e reconstruir o continente, evoluindo de acordos setoriais, como a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço em 1951, para um modelo de integração supranacional consolidado pelo Tratado de Maastricht em 1993 (SILVA, 2021). Esse modelo europeu caracteriza-se por possuir instituições autônomas e pela livre circulação de bens, serviços, pessoas e capitais, além da adoção de uma moeda única. Em contrapartida, o Mercado Comum do Sul (Mercosul), instituído pelo Tratado de Assunção em 1991 por Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, adotou um modelo de integração interestatal (ou intergovernamental).

O bloco sul-americano funciona primariamente como uma união aduaneira, na qual as decisões dependem do consenso político entre os Estados-membros, preservando suas soberanias nacionais (MARTÍNEZ, 2005; SILVA, 2021). É na intersecção desses dois modelos distintos que se insere o Acordo de Associação entre o Mercosul e a União Europeia. Negociado por mais de duas décadas e com seus termos comerciais e políticos concluídos recentemente, o tratado é estruturado sob três pilares fundamentais: o livre-comércio, o diálogo político e a cooperação inter-regional. Frequentemente, as análises e o debate público sobre este tratado concentram-se nas vantagens comparativas do agronegócio sul-americano e na expectativa de expansão das exportações de commodities (SILVA, 2021).

Contudo, torna-se imperativo expandir o escopo de investigação para o setor industrial,

em especial para os segmentos automotivo e de bens de capitais (máquinas), que enfrentarão transformações estruturais profundas diante da iminente abertura. Nesse contexto, justifica-se a relevância do presente estudo pela importância estratégica do setor industrial para a economia brasileira, especialmente no que se refere à geração de empregos, inovação tecnológica e agregação de valor.

Dessa forma, a limitada atenção dada pela literatura aos impactos industriais do acordo evidencia a necessidade de análises mais aprofundadas sobre esses segmentos. A integração econômica entre blocos com marcadas assimetrias econômicas, tecnológicas e institucionais exige uma observação criteriosa. Historicamente, a aproximação entre mercados com níveis díspares de desenvolvimento pode gerar processos de "modernidade excludente" caso não haja uma harmonização jurídica e proteção adequada para os setores mais vulneráveis (MARTÍNEZ, 2005, p. 86).

No que tange à indústria de transformação, a eliminação gradual das barreiras tarifárias que para o setor industrial do Mercosul prevê prazos de transição de até quinze anos para produtos sensíveis (SILVA, 2021) exporá as cadeias de valor locais à alta competitividade da indústria europeia. Especificamente na cadeia de valor automotiva e de peças, a literatura aponta para um cenário de forte pressão concorrencial. A União Europeia desponta com uma vantagem estrutural significativa, tendendo a ampliar seu superávit comercial na maioria dos produtos deste setor.

Conforme destaca Dulcich (2023, p. 135), esse impacto não se deve apenas à competitividade tecnológica, mas também a "[...] diferenças de escala de produção entre os sócios, as maiores preferências tarifárias concedidas pelo Mercosul [...]" e aos rígidos requisitos regulatórios e ambientais vigentes no mercado europeu, que funcionam como barreiras técnicas não tarifárias para os exportadores sul-americanos. Conseqüentemente, o risco de substituição da produção intrarregional e do comércio bilateral (como o fluxo entre Brasil e Argentina) por importações oriundas da UE torna-se uma variável crítica a ser gerida pelas montadoras e fabricantes de máquinas locais (DULCICH, 2023).

Diante desse cenário, coloca-se o seguinte problema de pesquisa: quais são os impactos do Acordo de Livre Comércio entre a União Europeia e o Mercosul sobre a competitividade do setor automotivo e de máquinas no Brasil, considerando as assimetrias econômicas e produtivas entre os blocos?

Diante deste contexto, o presente artigo tem como objetivo analisar os impactos do

Tratado de Livre Comércio UE-Mercosul especificamente para o setor automotivo (peças e veículos) e avaliar a competitividade de bens de capitais (máquinas) entre os blocos. Busca-se compreender como a desoneração tarifária e as novas regras de origem afetarão a balança comercial e a organização produtiva no Brasil, estruturando uma reflexão crítica sobre os desafios e as estratégias necessárias para a inserção da indústria nacional nesta nova arquitetura comercial birregional.

Para o alcance do objetivo geral, o estudo orienta-se pelos seguintes objetivos específicos: (i) analisar as principais características do Acordo UE- Mercosul no que se refere à liberalização tarifária e às regras de origem aplicáveis ao setor industrial; (ii) avaliar os impactos potenciais do acordo sobre a competitividade do setor automotivo brasileiro, considerando as assimetrias produtivas e tecnológicas entre os blocos; e (iii) examinar os efeitos da abertura comercial sobre o segmento de bens de capitais (máquinas), com ênfase na balança comercial e na organização das cadeias produtivas.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Características do Acordo UE-Mercosul: Liberalização Tarifária e Regras de Origem no Setor Industrial

O Tratado de Associação entre o Mercado Comum do Sul (Mercosul) e a União Europeia (UE) consolida um arcabouço normativo que redefinirá as relações comerciais birregionais. Para compreender a magnitude das transformações previstas para a indústria de transformação, é imprescindível analisar os pilares técnicos que sustentam a abertura comercial: a liberalização tarifária e a aplicação das regras de origem.

2.1.1 A desoneração tarifária no setor automotivo e de bens de capitais

Os processos de integração econômica fundamentam-se na harmonização de normas e na supressão de barreiras ao comércio, com o propósito de ampliar as relações inter-regionais e o desenvolvimento mútuo (MARTÍNEZ, 2005). No caso do Acordo UE-Mercosul, a liberalização tarifária foi estruturada de maneira assimétrica para acomodar os diferentes estágios de desenvolvimento dos blocos. Enquanto a União Europeia se comprometeu a eliminar as tarifas de importação para a grande maioria dos produtos industriais sul-americanos em prazos mais exíguos, o Mercosul implementará um cronograma gradual de desgravação, que pode se estender por até quinze anos para os bens considerados mais sensíveis (SILVA, 2021).

Para a cadeia automotiva, a desoneração tarifária seguirá um rito específico visando mitigar choques imediatos na produção local. Segundo Dulcich (2023), o acordo estabelece um período de carência de sete anos, durante o qual uma cota de 50.000 unidades veiculares será beneficiada com uma redução de 50% nas alíquotas de importação. Somente após essa fase inicial haverá uma redução acelerada das tarifas, culminando no livre-comércio total para o setor no décimo quinto ano de vigência do tratado (DULCICH, 2023).

No segmento de bens de capitais, que engloba máquinas e equipamentos industriais, a eliminação progressiva das alíquotas de importação possui o objetivo de baratear o acesso a tecnologias avançadas e reduzir o custo de produção nacional. [Fonte Externa] Informações oficiais recentes divulgadas pelo governo brasileiro destacam que a importação de máquinas e insumos europeus sem a incidência de impostos tem o potencial de modernizar o parque fabril sul-americano (BRASIL, 2026). Contudo, essa mesma abertura expõe a indústria nacional, historicamente amparada por altas tarifas protecionistas, à concorrência direta com fabricantes europeus que detêm maior escala produtiva e vanguarda tecnológica (SILVA, 2021; DULCICH, 2023).

Nesse contexto, Nascimento, Silva e Abrão Junior (2025) ressaltam que os procedimentos legais relacionados às operações de importação no Brasil ainda representam desafios relevantes para a competitividade nacional, especialmente em razão da complexidade regulatória, da burocracia aduaneira e das exigências de anuência para determinados produtos. Tal cenário evidencia que, embora o Acordo UE-Mercosul possa ampliar o fluxo comercial e facilitar o acesso a tecnologias europeias, persistem entraves institucionais internos capazes de limitar os benefícios esperados da abertura econômica.

2.1.2 Regras de origem e a reestruturação das cadeias de valor

As regras de origem representam um instrumento técnico central em áreas de livre-comércio. Sua função é determinar os critérios mínimos de transformação ou a proporção de valor agregado local exigida para que uma mercadoria usufrua do tratamento tarifário preferencial, coibindo, assim, a triangulação de produtos oriundos de países não signatários (DULCICH, 2023).

No Acordo UE-Mercosul, as normativas de origem aplicáveis ao setor industrial apresentam flexibilidades notáveis em relação a acordos anteriores. Para o segmento de veículos (classificados nas posições 87.01 a 87.07 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM), o

tratado estipula que o valor dos insumos não originários (importados de fora dos blocos) não poderá ultrapassar o limite de 45% do valor total do bem. Por sua vez, para o setor de autopeças (posição 87.08), o teto permitido para a utilização de materiais estrangeiros é ainda mais flexível, fixado em 50% (DULCICH, 2023). [Fonte Externa] O texto do acordo também introduz inovações regulatórias alinhadas às melhores práticas globais, permitindo maior dinamismo para o segmento de máquinas e equipamentos ao facilitar a importação de peças essenciais sem a perda da certificação de origem, garantindo que as empresas consigam operar em cadeias globais de valor de forma mais eficiente (BRASIL, 2026).

Ademais, um mecanismo de profundo impacto para a organização produtiva é a adoção da "acumulação bilateral de origem". Conforme elucida Dulcich (2023), essa diretriz permite que insumos fabricados no Mercosul sejam contabilizados como europeus caso sejam incorporados a um produto na Europa, e vice-versa. Embora essa regra facilite a inserção das empresas nas cadeias globais de valor, ela elimina qualquer forma de "proteção oculta" que regimes de origem mais rígidos costumam fornecer à indústria local de autopeças. Conseqüentemente, os fornecedores sul-americanos passarão a competir em igualdade de condições com a indústria de componentes da Europa, a qual já se beneficia de tarifas de importação consideravelmente menores para insumos de terceiros países e de uma vasta rede de acordos comerciais globais (DULCICH, 2023).

6

Sob essa perspectiva, Nascimento, Silva e Abrão Junior (2025) destacam que a eficiência dos processos de anuência e controle aduaneiro torna-se elemento estratégico para a integração do Brasil às cadeias globais de valor. Segundo os autores, a simplificação dos procedimentos de importação e exportação pode contribuir para maior competitividade logística e industrial, favorecendo a inserção das empresas brasileiras em mercados internacionais cada vez mais dinâmicos e regulados.

Em suma, a conjunção entre a desoneração tarifária progressiva e a flexibilização das regras de origem reconfigurará o ambiente de negócios para os setores automotivo e de máquinas. A transição de um modelo de regionalismo fechado para uma abertura integracionista exigirá que as empresas brasileiras elevem seus padrões de eficiência para sobreviverem à nova dinâmica concorrencial birregional (SILVA, 2021).

2.2 Impactos na Competitividade do Setor Automotivo: Assimetrias Produtivas e Tecnológicas

A abertura comercial promovida pelo Acordo UE-Mercosul introduzirá uma nova dinâmica concorrencial para a indústria automotiva brasileira. No entanto, a avaliação dos impactos potenciais deste tratado exige a compreensão das profundas assimetrias estruturais, produtivas e tecnológicas que separam os dois blocos, fatores que podem redefinir a balança comercial e a sobrevivência do setor na América do Sul.

2.2.1 Saturação de mercados e assimetrias de escala produtiva

Um dos principais determinantes da competitividade na indústria automotiva é a economia de escala. A União Europeia possui um volume de produção significativamente superior ao do Mercosul, o que se reflete na eficiência e no custo unitário de seus veículos e componentes. Segundo Dulcich (2023), a média de produção por planta industrial na União Europeia é mais que o dobro da registrada na Argentina e consideravelmente superior à do Brasil. Essa disparidade confere às montadoras europeias uma vantagem competitiva estrutural formidável.

Além da escala de produção, as condições de demanda interna de cada bloco desempenham um papel crucial na estratégia das empresas transnacionais. O mercado europeu caracteriza-se por uma alta taxa de motorização e encontra-se em um estágio de saturação, com vendas praticamente estagnadas na última década e uma transição acelerada para novos modais de mobilidade compartilhada (DULCICH, 2023). Em contrapartida, o Brasil e a Argentina possuem taxas de motorização menores e um mercado consumidor com maior potencial de expansão.

Nesse cenário, o Acordo UE-Mercosul cria um forte incentivo para que as montadoras europeias utilizem sua capacidade ociosa para exportar excedentes produtivos para o Mercosul, em detrimento da ampliação da produção local nas plantas sul-americanas (DULCICH, 2023; SILVA, 2021).

2.2.2 Barreiras técnicas e a transição para a mobilidade de baixo carbono

Outro fator que agrava a assimetria competitiva entre os blocos é o desnível regulatório e tecnológico. O mercado europeu impõe exigências normativas rigorosas em termos de segurança, saúde pública e meio ambiente como as normas de emissão Euro VI e itens de segurança avançados, que atuam como Barreiras Técnicas ao Comércio (TBTs) para os

produtos oriundos do Mercosul (DULCICH, 2023). Como as empresas transnacionais já possuem a capacidade tecnológica instalada na Europa para atender a esses requisitos, há poucos incentivos para que transfiram tais tecnologias para o Mercosul com o único intuito de exportar de volta para a UE.

Nesse contexto, Graciano e Abrão Junior (2024) destacam que os desafios jurídicos contemporâneos do comércio internacional ultrapassam a dimensão tarifária, envolvendo também padrões técnicos, exigências ambientais, certificações e mecanismos regulatórios que impactam diretamente a inserção competitiva das empresas nos mercados globais.

A transição para a eletromobilidade acentua ainda mais esse abismo. A União Europeia lidera globalmente o desenvolvimento e a produção de veículos elétricos e de baterias de íons de lítio. O Brasil, historicamente, consolidou sua rota tecnológica em torno dos motores flex-fuel (etanol e gasolina), o que, embora seja uma alternativa viável de descarbonização local, diverge da tendência de eletrificação pura adotada pela Europa (DULCICH, 2023).

Para tentar mitigar essa defasagem e impulsionar a competitividade nacional, o governo brasileiro instituiu recentemente o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover), regulamentado pela Lei nº 14.902/2024, que prevê incentivos fiscais bilionários para pesquisa, desenvolvimento e descarbonização da cadeia automotiva (BRASIL, 2024). Apesar desse esforço de política industrial, a consolidação da tecnologia elétrica na Europa indica que, no curto e médio prazo, a desoneração tarifária do acordo facilitará a importação de veículos elétricos europeus pelo Mercosul, em vez de atrair plantas de produção dessas novas tecnologias de forma imediata para o Brasil (DULCICH, 2023).

2.2.3 Efeitos sobre a balança comercial e o risco para o comércio intrabloco

A combinação entre maior escala produtiva, defasagem tecnológica e eliminação de tarifas sugere um impacto severo sobre a balança comercial do setor automotivo brasileiro. As projeções indicam que a União Europeia ampliará seu superávit comercial na grande maioria dos segmentos de veículos e autopeças comercializados com o Mercosul (DULCICH, 2023; SILVA, 2021).

Mais alarmante para a indústria nacional é o provável efeito de substituição no comércio intrabloco. Atualmente, o Brasil é um fornecedor líquido de veículos e autopeças para a Argentina, fluxo este que é fortemente sustentado pelas altas tarifas externas comuns do Mercosul contra países terceiros. Com a vigência do Acordo UE-Mercosul, a literatura prevê

que as exportações brasileiras para o mercado argentino sejam paulatinamente substituídas por importações europeias, que chegarão mais competitivas e isentas de tarifas (DULCICH, 2023).

Essa dinâmica corrobora o alerta de Martínez (2005) sobre os riscos de uma integração mal calibrada entre economias díspares. Sem a adoção de políticas públicas robustas de fomento à inovação e à infraestrutura que vão além do mero protecionismo, a abertura comercial pode resultar em uma "modernidade excludente" (MARTÍNEZ, 2005, p. 86), na qual o setor automotivo brasileiro corre o risco de perder protagonismo regional, limitando-se à montagem de componentes importados ou à produção de nichos específicos de menor valor agregado.

2.3 Efeitos da Abertura Comercial no Segmento de Bens de Capitais (Máquinas)

A indústria de bens de capitais, composta pelo setor de máquinas e equipamentos, constitui o alicerce da capacidade produtiva de uma economia, sendo a principal responsável pela difusão de inovações tecnológicas para os demais setores. Com a consolidação do Acordo UE-Mercosul, esse segmento estratégico enfrentará transformações profundas na sua balança comercial e na organização de suas cadeias produtivas, impulsionadas pela exposição direta à vanguarda industrial europeia.

2.3.1 O "choque competitivo" e os riscos de desindustrialização

A literatura econômica e as análises institucionais recentes convergem ao classificar a abertura tarifária promovida pelo acordo como um verdadeiro "choque competitivo" para a indústria de transformação brasileira. A União Europeia possui uma cadeia produtiva de maquinário madura, altamente integrada e com ganhos de escala consolidados. Em contrapartida, o setor no Brasil lida com gargalos estruturais sistêmicos o chamado "Custo Brasil" que encarecem a produção local em até 30% quando comparada à congênere europeia.

Neste cenário, a redução das tarifas de importação, que historicamente blindaram o mercado interno sul-americano, altera a lógica de viabilidade econômica do setor. Com a desoneração de até 18% sobre a importação de bens de capital, a aquisição de equipamentos europeus prontos tende a se tornar financeiramente mais vantajosa do que a fabricação local, desestimulando a engenharia nacional. Conforme adverte Martínez (2005), a exposição abrupta de setores estruturalmente desiguais, sem a devida harmonização e proteção transitória, pode levar a uma desarticulação produtiva severa, resultando em exclusão em vez de integração.

Além das assimetrias produtivas tradicionais, a competitividade industrial

contemporânea passou a depender fortemente da incorporação de tecnologias digitais e da integração inteligente das cadeias logísticas globais. Conforme observam Silva e Abrão Junior (2026), a utilização de Inteligência Artificial e automação logística tornou-se fator estratégico para ganhos de eficiência, redução de custos e fortalecimento da inserção internacional das economias industrializadas.

2.3.2 Impactos assimétricos na balança comercial

No que tange à balança comercial, os efeitos do tratado sobre o setor de máquinas revelam uma assimetria intrínseca. Por um lado, existem oportunidades de expansão para nichos específicos da indústria nacional. Dados recentes da Confederação Nacional da Indústria (CNI) apontam que quase 96% das exportações brasileiras de máquinas para a Europa incluindo compressores, bombas industriais e peças mecânicas passarão a entrar no mercado europeu com tarifa zerada de forma imediata.

Contudo, o volume absoluto e o valor agregado dessas exportações são ofuscados pela magnitude das importações. A União Europeia já atua como o principal fornecedor de bens intensivos em tecnologia e capital para o Mercosul (SILVA, 2021). A isenção tarifária imediata para maquinário avançado europeu utilizado intensivamente na mineração, infraestrutura e agronegócio barateará os custos de investimento para esses setores primários brasileiros, mas, simultaneamente, aprofundará o déficit da balança comercial específica da indústria de máquinas (DULCICH, 2023). Trata-se de uma dinâmica na qual os ganhos de produtividade do setor primário são subsidiados pela perda de *market share* da indústria nacional de bens de capital.

2.3.3 Reorganização das cadeias produtivas e a "modernidade excludente"

A facilidade de acesso a tecnologias europeias isentas de tarifas impõe uma reestruturação profunda nas cadeias produtivas sul-americanas. O risco iminente é que a indústria brasileira de máquinas sofra uma retração em seus investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), transformando o país em um consumidor de tecnologias externas em vez de um polo produtor e desenvolvedor de soluções industriais.

Essa preocupação também é observada por Silva, Abrão Júnior e Lorenzo (2025), ao analisarem as relações comerciais entre Brasil e China, destacando que processos de integração econômica podem ampliar a dependência de setores primários e intensificar vulnerabilidades

produtivas quando não acompanhados por estratégias nacionais de inovação tecnológica e fortalecimento industrial.

Essa dinâmica ecoa o alerta teórico sobre os processos de integração regional entre economias díspares. Se o Acordo UE-Mercosul não for acompanhado de políticas domésticas agressivas de fomento à inovação, reforma tributária e melhoria do ambiente de negócios, a integração limitará o papel da indústria nacional ao fornecimento de componentes de baixo valor agregado ou à prestação de serviços de manutenção (SILVA, 2021).

Essa preocupação também é observada por Gomes e Abrão Junior (2025), ao destacarem que a transformação digital e a modernização tecnológica tornaram-se fatores centrais para a competitividade no comércio internacional, especialmente em setores inseridos em cadeias globais de valor. Segundo os autores, empresas e economias que não acompanham os avanços tecnológicos tendem a enfrentar perda de competitividade, dependência produtiva e maior vulnerabilidade diante de mercados internacionalizados e altamente digitalizados.

Consolidar-se-ia, assim, a "modernidade excludente" temida por Martínez (2005, p. 86), na qual o avanço tecnológico e a inserção global ocorrem à custa da desindustrialização e da perda de autonomia tecnológica do bloco sul-americano.

3. MÉTODO

Para responder ao problema de pesquisa e atingir os objetivos propostos, este estudo estruturou-se sob uma abordagem metodológica qualitativa, de caráter exploratório e descritivo, fundamentada em pesquisa bibliográfica e documental. A escolha por essa matriz metodológica justifica-se pela necessidade de compreender um fenômeno complexo, recente e em fase de implementação, o Acordo de Associação UE- Mercosul, cujos impactos industriais demandam interpretação de variáveis econômicas, regulatórias e tecnológicas.

3.1 Classificação da Pesquisa

Do ponto de vista de sua natureza, a pesquisa é qualitativa, pois não busca a quantificação estatística de dados primários, mas sim a compreensão profunda das dinâmicas de integração regional e das assimetrias competitivas que afetam o setor automotivo e de máquinas.

Quanto aos objetivos, o estudo classifica-se como exploratório e descritivo. É exploratório por analisar as implicações de um tratado cujos efeitos práticos ainda estão em fase

de projeção, buscando familiaridade com o problema para torná-lo mais explícito. Simultaneamente, é descritivo, uma vez que detalha as características do Acordo UE-Mercosul, como o cronograma de desoneração tarifária e as regras de origem, e descreve o perfil produtivo dos blocos envolvidos, evidenciando as disparidades de escala e tecnologia apontadas pela literatura (Dulcich, 2023; Silva, 2021).

3.2 Coleta de Dados: Pesquisa Bibliográfica e Documental

A coleta de dados foi dividida em duas frentes complementares. A primeira consistiu em uma pesquisa bibliográfica baseada em artigos científicos, dissertações e livros que discutem as teorias de integração econômica e as cadeias globais de valor. A base teórica primária foi construída a partir da análise comparada dos modelos de integração do Mercosul e da União Europeia proposta por Martínez (2005), das projeções comerciais gerais elaboradas por Silva (2021) e do estudo setorial específico sobre a cadeia de valor automotiva conduzido por Dulcich (2023).

A segunda frente baseou-se em pesquisa documental, utilizando fontes secundárias atualizadas para embasar a análise do segmento de bens de capitais (máquinas) e as políticas industriais recentes. Foram consultados relatórios técnicos, informativos governamentais e publicações de entidades representativas do setor industrial brasileiro, tais como a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) e o Governo Federal do Brasil (Brasil, 2024; Brasil, 2026). A utilização desses documentos permitiu triangular as projeções acadêmicas com a visão do setor produtivo e as normativas legais em vigor.

3.3 Procedimentos de Análise dos Dados

Os dados coletados foram submetidos a uma análise qualitativa de conteúdo. O procedimento analítico ocorreu em três etapas: (a) leitura flutuante e fichamento do material bibliográfico e documental; (b) categorização das informações em eixos temáticos (liberalização tarifária, regras de origem, assimetrias produtivas e impactos setoriais); e (c) interpretação crítica dos resultados.

A análise pautou-se pelo contraste entre a estrutura supranacional e de alta competitividade da União Europeia e a estrutura intergovernamental e protecionista do Mercosul (Martínez, 2005). A partir dessa lente teórica, avaliou-se como a eliminação de tarifas

e a flexibilização das regras de origem (Dulcich, 2023) tendem a reconfigurar a balança comercial e a organização produtiva das indústrias automotiva e de máquinas no Brasil, permitindo a formulação de conclusões fundamentadas sobre os desafios da inserção internacional do país.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise das normativas do Acordo de Associação UE-Mercosul, cruzada com o perfil produtivo dos blocos, revela que a abertura comercial trará impactos profundos e assimétricos para a competitividade da indústria brasileira. Os resultados deste estudo demonstram que, ao contrário do setor agropecuário, os segmentos automotivo e de bens de capitais (máquinas) enfrentarão um cenário de alta vulnerabilidade, exigindo uma reestruturação imediata de suas estratégias produtivas e comerciais.

4.1 O Setor Automotivo: Risco de Substituição e Perda de Protagonismo Regional

Os resultados apontam que a desoneração tarifária progressiva e a flexibilização das regras de origem beneficiarão desproporcionalmente a indústria automotiva europeia. A União Europeia apresenta vantagens competitivas estruturais incontestáveis, alicerçadas em economias de escala substancialmente maiores e em um mercado interno maduro e saturado (Dulcich, 2023). Com a eliminação das tarifas de importação no Mercosul, as montadoras europeias encontrarão um escoadouro natural para seus excedentes de produção, o que desestimula a atração de novos investimentos industriais para o Brasil.

A discussão sobre as Barreiras Técnicas ao Comércio (TBTs) evidencia outro gargalo competitivo. Os rigorosos padrões europeus de segurança e emissões (como a norma Euro VI) e a liderança do bloco na transição para a eletromobilidade dificultam a inserção dos veículos brasileiros no mercado europeu. O Brasil, que apostou historicamente na tecnologia de motores *flex-fuel*, encontra-se em descompasso com a demanda europeia por veículos puramente elétricos (DULCICH, 2023).

O impacto mais severo projetado para o Brasil, contudo, refere-se ao comércio intrabloco. Atualmente, o mercado argentino é o principal destino das exportações automotivas brasileiras, sustentado pela Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul. Com a vigência do acordo, os dados indicam uma forte tendência de substituição: os veículos e autopeças brasileiros perderão espaço na Argentina para os produtos europeus, que chegarão isentos de impostos e com maior embarque tecnológico (Dulcich, 2023). Confirma-se, assim, a hipótese de que o

acordo pode desarticular as cadeias regionais de valor sul-americanas em favor da importação extrabloco.

4.2 O Setor de Máquinas e Bens de Capitais: Modernização versus Desindustrialização

Para o setor de bens de capitais (máquinas e equipamentos), os resultados da pesquisa revelam um efeito dual. Por um lado, setores primários da economia brasileira, como o agronegócio e a mineração, serão amplamente beneficiados pela importação de maquinário europeu de ponta a custos reduzidos. A isenção tarifária imediata para a entrada de equipamentos importados funcionará como um vetor de modernização tecnológica para essas áreas [Fonte Externa] (FGV, 2026).

Por outro lado, a indústria nacional fabricante de máquinas sofrerá um forte revés. Exposta à concorrência direta de empresas europeias que não sofrem com os gargalos tributários e logísticos inerentes ao "Custo Brasil", a produção local de maquinário corre o risco de perder expressiva fatia de mercado (Silva, 2021). A expectativa de que o Brasil consiga ampliar suas exportações de máquinas para a Europa esbarra na assimetria de valor agregado: enquanto o Brasil exportará componentes mecânicos básicos, importará sistemas industriais complexos e de alto custo [Fonte Externa] (CNI, 2026).

Esse cenário corrobora o alerta teórico de Martínez (2005) sobre os perigos de uma integração assimétrica. Ao facilitar a importação de tecnologia pronta em detrimento do fomento à engenharia nacional, o acordo pode induzir um processo de "modernidade excludente" (Martínez, 2005, p. 86). Nesse contexto, o Brasil moderniza sua infraestrutura produtiva primária, mas exclui sua indústria de transformação do protagonismo tecnológico, aprofundando o processo de desindustrialização precoce.

4.3 Estratégias de Mitigação e a Necessidade de Políticas Industriais

Diante das assimetrias evidenciadas, a discussão converge para a urgência de estratégias de mitigação. A transição de um modelo de regionalismo fechado para um ambiente de livre-comércio birregional exigirá que a indústria brasileira eleve seus padrões de eficiência (Silva, 2021). Para tanto, o uso estratégico de regimes aduaneiros especiais, como o *drawback*, que isenta de tributos a importação de insumos utilizados na fabricação de produtos de exportação, torna-se vital para reduzir os custos da cadeia de autopeças e máquinas, permitindo maior competitividade no mercado internacional.

Dessa forma, a sobrevivência do setor dependerá da eficácia de políticas industriais de Estado. Iniciativas recentes, como o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover), que concede incentivos fiscais para pesquisa e descarbonização (Brasil, 2024), são passos necessários, mas que precisarão ser intensificados e blindados contra contingenciamentos orçamentários. Apenas com um esforço coordenado entre Estado e setor privado será possível transformar o choque competitivo do Acordo UE-Mercosul em um catalisador de inovação, evitando a subserviência tecnológica do parque industrial brasileiro.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo teve como escopo analisar os impactos do Acordo de Associação entre a União Europeia e o Mercosul sobre a competitividade dos setores automotivo e de bens de capitais (máquinas) no Brasil. A partir da investigação das normativas do tratado e das assimetrias estruturais entre os blocos, foi possível responder ao problema de pesquisa e atingir os objetivos propostos, evidenciando que a abertura comercial trará desafios severos para a indústria de transformação nacional.

Em relação ao primeiro objetivo específico, constatou-se que a liberalização tarifária progressiva e a flexibilização das regras de origem (com destaque para a acumulação bilateral) reconfigurarão o ambiente de negócios. Essas medidas desmantelam o protecionismo histórico do Mercosul, expondo as cadeias produtivas locais a uma concorrência direta com a indústria europeia, que já opera com custos reduzidos e inserção global consolidada.

No que tange ao setor automotivo, atendendo ao segundo objetivo, a pesquisa demonstrou que as montadoras e fabricantes de autopeças no Brasil enfrentarão um elevado risco de substituição de mercado. As assimetrias de escala produtiva, atreladas à defasagem tecnológica na transição para a eletromobilidade e às rigorosas barreiras técnicas europeias, limitam o potencial exportador brasileiro para a Europa. Mais grave ainda é a projeção de que o Brasil perderá expressiva fatia de suas exportações intrabloco, especialmente para a Argentina, em favor de veículos europeus mais competitivos e isentos de tarifas.

Ao examinar o segmento de bens de capitais, foco do terceiro objetivo, o estudo revelou um cenário paradoxal. A importação de máquinas europeias isentas de impostos atuará como um vetor de modernização tecnológica e redução de custos para os setores primários brasileiros, como o agronegócio e a mineração.

Todavia, esse ganho de eficiência sistêmica ocorrerá em detrimento da indústria

nacional fabricante de maquinário, que corre o risco de desindustrialização e perda de autonomia tecnológica, configurando um processo de modernização excludente.

Conclui-se, portanto, que o Acordo UE-Mercosul não garante, por si só, uma integração benéfica para o setor industrial brasileiro. Para que o país não seja relegado ao papel de mero importador de tecnologia e exportador de commodities, a abertura comercial deve ser imperativamente acompanhada por políticas industriais de Estado robustas. A utilização estratégica de regimes aduaneiros (como o drawback), a reforma do ambiente tributário nacional e a manutenção de programas de fomento à inovação, a exemplo do Programa Mover, são condicionantes vitais para a sobrevivência da indústria.

Por fim, sugere-se que estudos futuros acompanhem a fase de ratificação e implementação do tratado, bem como analisem quantitativamente os fluxos comerciais do setor de autopeças nos primeiros anos de vigência do acordo, a fim de monitorar o real impacto da desoneração tarifária sobre a economia brasileira.

REFERÊNCIAS

ABIMAQ. Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos. José Velloso, Abimaq: "**Se o Brasil não fizer a lição de casa, acordo Mercosul-UE vira um risco**". Tribuna do Planalto, 21 jan. 2026. Disponível em: <https://tribunadoplanalto.com.br> Acesso em: 8 maio 2026.

AEPET. Associação dos Engenheiros da Petrobrás. **Acordo Mercosul-União Europeia: os riscos de desindustrialização**. Rio de Janeiro, 22 jan. 2026. Disponível em: <https://aepet.org.br> Acesso em: 8 mai. 2026.

BRASIL. Governo Federal. **Factsheet: Acordo de Parceria Mercosul-União Europeia**. Brasília, DF, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br> Acesso em: 8 mai. 2026.

BRASIL. Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024. **Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover); e dá outras providências**. Brasília, DF: Presidência da República, 2024. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br> Acesso em: 8 mai. 2026.

CNI. Confederação Nacional da Indústria. CNI: **acordo Mercosul-UE zera tarifas de 80% das exportações a Europa**. Agência Brasil, 29 abr. 2026. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br> Acesso em: 8 mai. 2026.

DULCICH, F. **Potential impacts of the Mercosur-EU agreement on the automotive value chains in Brazil and Argentina**. Economia e Sociedade, Campinas, v. 32, n. 1 (77), p. 135-162, jan./abr. 2023. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ecos/a/4X9Sf99WknzcGhKVLWXHFRx/abstract/?lang=pt> Acesso em: 9 mai. 2026.

FGV. Fundação Getulio Vargas. **Avaliando os impactos regionais no Brasil do acordo Mercosul–União Europeia.** Blog do IBRE, 2026. Disponível em: <https://blogdoibre.fgv.br>. Acesso em: 8 maio 2026.

GOMES, S. de O., & ABRÃO JUNIOR, A. A. (2025). **Transformação Digital: Impactos no Comercio Internacional e as implicações na Gestão Comercial.** *Advances in Global Innovation & Technology*, 3(4), e34014. Disponível em: <https://revista.fateczl.edu.br/index.php/git/article/view/282> Acesso em:

GRACIANO, L. M., & ABRÃO JUNIOR, A. A. (2024). **Os principais desafios jurídicos no comércio internacional: desafios e oportunidades para empresas.** *Revista Ibero-Americana De Humanidades, Ciências E Educação*, 10(10), 5274–5293. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/15794> Acesso em: 17 mai. 2026.

MARTÍNEZ, M. M. **Análise comparada da integração no Mercosul e na União Europeia.** *Revista de Direito Internacional e Integração*, Santa Maria, 2005. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/view/6778> Acesso em: 16 mai. 2026.

NASCIMENTO, S. P.; SILVA, C. P. V. da; ABRÃO JUNIOR, A. A. **Análise dos procedimentos legais para anuência de importação no Brasil: desafios e perspectivas.** *Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação*, São Paulo, v. 11, n. 4, p. 1732–1756, 2025. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/18749> Acesso em: 17 mai. 2026.

SILVA, A. R. **O tratado de livre-comércio entre o Mercosul e a União Europeia: perspectivas para o comércio brasileiro.** 2021. 57 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Relações Internacionais) – Escola de Direito e Relações Internacionais, Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2021. Disponível em: [https://repositorio.pucgoias.edu.br/jspui/bitstream/123456789/3681/1/Arthur%20TCC%20RA G.pdf](https://repositorio.pucgoias.edu.br/jspui/bitstream/123456789/3681/1/Arthur%20TCC%20RA%20G.pdf) Acesso em: 08 mai. 2026.

SILVA, J. dos R.; ABRÃO JÚNIOR, A. A.; LORENZO, C. A. D. **A influência das relações internacionais nas trocas comerciais entre Brasil e China: implicações para a economia brasileira (2013-2023).** *Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação*, São Paulo, v. 11, n. 4, p. 1838-1857, 2025. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/18509> Acesso em: 16 mai. 2026.

SILVA, J. DOS R., & ABRÃO JUNIOR, A. A. (2026). **Do Algoritmo ao Contêiner: A Inteligência Artificial como Vetor de Integração Logística Brasil-China.** *Advances in Global Innovation & Technology*, 4(2), e42007. Disponível em: <https://revista.fateczl.edu.br/index.php/git/article/view/412> Acesso em: 16 mai. 2026.

"Os conteúdos expressos no trabalho, assim como os direitos autorais de figuras e dados, bem como sua revisão ortográfica e das normas ABNT são de inteira responsabilidade do(s) autor(es)."

“Os autores do trabalho declaram que durante a preparação do manuscrito foi utilizado a ferramenta(s)/serviço(s) Gemini de Inteligência Artificial (IA) para organizar e coletar informações. Após utilizar esta ferramenta/serviço, os autores editaram e revisaram o conteúdo conforme necessário e assumem total responsabilidade pelo conteúdo da publicação.”