

Incentivos fiscais e os impactos gerados através do Polo Automotivo Jeep no município de Goiana (PE)

Stella de Mello Alves

Universidade Federal de Pernambuco - UFPE
stella.de.mello.alves@gmail.com

Poliana Cássia Gonçalves Pereira

Universidade Federal de Pernambuco - UFPE
ilop_eu@hotmail.com

Bruno Penin dos Passos

Universidade Federal de Pernambuco - UFPE
brunopenin@gmail.com

Resumo

O desenvolvimento econômico no país ainda é incipiente. Considerando a elevada desigualdade socioeconômica presente no Brasil, faz-se necessário incentivar o estabelecimento de empresas em territórios marcados pelo subdesenvolvimento. Analisando a região Nordeste é possível visualizar déficit econômico significativo em comparação com as regiões Sul e Sudeste. Desta forma, este artigo se propõe a analisar de que maneira os incentivos fiscais contribuem para atração de investimentos e quais os impactos socioeconômicos gerados pelo estabelecimento do Polo Automotivo Jeep no município de Goiana, Zona da Mata Norte de Pernambuco. A pesquisa foi realizada através do estudo de caso do Polo Automotivo Jeep, utilizando a abordagem qualitativa e quantitativa de pesquisa, de objetivo descritivo e com análises documental e bibliográfica. Os principais resultados deste trabalho indicam geração de empregos e crescimento do Produto Interno Bruto no município de Goiana. Desse modo, constatou-se que os incentivos fiscais são imprescindíveis na atração de empresas para locais distantes dos grandes centros econômicos e com infraestrutura deficitária.

Palavras-chave: Incentivos Fiscais. Polo Automotivo Jeep. Impactos econômicos. Desenvolvimento Regional. Pernambuco.

Abstract

Economic development in the country is still incipient. Considering the high socioeconomic inequality present in Brazil, it is necessary to encourage the establishment of companies in territories marked by underdevelopment. Analyzing the Northeast region, it is possible to see a significant economic deficit in comparison with the South and Southeast regions. Thus, this article aims to analyze how tax incentives contribute to attracting investments and the socioeconomic impacts generated by the establishment of the Jeep Automotive Pole in the municipality of Goiana, in the Zona da Mata Norte of Pernambuco. The research was carried out through the case study of the Jeep Automotive Pole, using the qualitative and quantitative research approach, with a descriptive objective and with documentary and bibliographic analyzes. The main results of this work indicate job creation and growth of the Gross

Domestic Product in the city of Goiana. Thus, it was found that tax incentives are essential in attracting companies to places far from large economic centers and with deficient infrastructure.

Keywords: Tax breaks. Jeep Automotive Polo. Economic impacts. Regional development. Pernambuco.

1 Introdução

Países em desenvolvimento despendem intenso esforço na atração de investimentos para seus territórios. Novos investimentos são imprescindíveis para o aquecimento da economia nacional, promovendo criação de empregos, geração de renda e desenvolvimento socioeconômico. Com esses pontos em foco, os governos estaduais decidem pelas políticas de atração de empresas, principalmente do setor industrial, para comandar a lógica produtiva do mercado, aperfeiçoando a tecnologia e servindo de suporte para os setores complementares, como o terciário (PRADO; CAVALCANTI, 2000).

Investimentos estrangeiros, em geral de grande porte, são extremamente disputados pelas unidades federativas brasileiras. Aspectos do federalismo fiscal acirram ainda mais essa disputa, na qual cada ente da federação atua de maneira autônoma na arrecadação de seus tributos e na alocação de seus recursos. Diante disto, quando uma organização decide atuar no país, os governos estaduais entram em ação para negociar o estabelecimento da companhia em seus territórios. Como instrumentos de barganha são oferecidos diversos incentivos fiscais e extrafiscais. O motivo dos governantes lançarem mão de tantos incentivos, reduzindo a arrecadação aos cofres públicos, justifica-se pela busca da promoção do desenvolvimento, crescimento da economia e geração de empregos.

A partir deste contexto, utiliza-se os incentivos fiscais a fim de que empresas se estabeleçam em municípios com pouca infraestrutura, distantes dos mercados econômicos nacionais e dos grandes centros financeiros do país. Sem a presença dessas concessões seriam remotas as probabilidades de instalação de megaempreendimentos em cidades com ínfimo desenvolvimento industrial.

Todo incentivo fiscal (...) concedido sob amparo constitucional é legítimo, enquanto nutre-se do desígnio de reduzir desigualdades e promover o bem comum, como o desenvolvimento nacional ou regional. Não é odioso o incentivo que se invista na condição de meio para o atingimento de finalidades públicas ou privadas, mas coletivamente relevantes, sustentado em desígnio constitucional que se preste à promoção da quebra de desigualdades ou fortaleça os direitos individuais ou sociais ou ainda o próprio sentido de unidade econômica do federalismo, na condição de 'renúncia de receita' ou de 'gasto público', sob a égide das condições acima enumeradas (TÓRRES, 2005).

Assim, o objetivo desta discussão se configura em analisar a contribuição dos incentivos fiscais, concedidos pelos governos estadual e municipal, para o estabelecimento de unidade industrial da Fiat Chrysler Automobiles (FCA) em Goiana e quais os impactos socioeconômicos gerados por este empreendimento no município em que foi inserido.

2 Referencial Teórico

2.1 Panorama das desigualdades regionais no país

O Brasil é um país dotado de dimensões continentais, composto por cinco macrorregiões (Norte, Sul, Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste) que se distinguem entre si no tocante ao nível de desenvolvimento socioeconômico. Consoante Neto (1997), “tanto da perspectiva pessoal quanto da espacial, a economia brasileira caracteriza-se por apresentar os níveis mais altos de desigualdade no contexto internacional”. Destarte, o grande desafio dos gestores públicos configura-se na instituição de políticas que promovam o desenvolvimento econômico em locais que apresentam déficit de desenvolvimento e, assim, alcancem maior equilíbrio entre as unidades federativas.

Ao analisar o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) das unidades federativas brasileiras fica nítida a discrepância existente entre as diferentes regiões do país. O IDHM engloba as dimensões de educação (escolaridade e frequência escolar), de renda (renda domiciliar per capita) e de longevidade (esperança de vida ao nascer). Dados obtidos através do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013 indicam que em 2010 os dez estados detentores dos melhores IDHM do Brasil estavam situados nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Em contrapartida estados do Norte e do Nordeste apresentavam os piores IDHM da nação. Pernambuco, por exemplo, alcançou em 2010 o IDHM de 0,673, classificando-se na décima nona posição de um total de 27 estados.

No tocante aos indicadores econômicos, o Produto Interno Bruto (PIB) também evidencia disparidades existentes dentro do território brasileiro. O PIB de um local representa a soma de todos os bens e serviços produzidos em determinado período de tempo. De acordo com o banco de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), enquanto o PIB da região Nordeste, no ano de 2016, registrou o montante de 898 milhões de reais, o do estado de São Paulo, sozinho, registrou, no mesmo ano, PIB superior a 2 bilhões de reais. Políticas de concentração industrial e de investimentos em estados das regiões Sul e Sudeste podem estar no cerne das causas resultantes desta disparidade.

Em resumo, os indicadores alcançam desigualdades significativas no Brasil, refletindo não só níveis diferentes de industrialização e de estruturas produtivas regionais, ou ainda, de relações de trabalho, mas, sobretudo, uma concentração econômica sustentada numa divisão regional de trabalho, a qual tendeu, historicamente, a consolidar as diferenças e relações econômicas que não têm permitido, até o presente, mudanças para maior equidade (NETO, 1997).

A concentração industrial em determinadas áreas espaciais do território brasileiro justifica os diferentes níveis de desempenho econômico entre estados industrializados e aqueles que não possuem cultura de industrialização. Para Domingues e Ruiz (2008), desde seu início, a industrialização implantada em países capitalistas explorou “vantagens de escala da concentração espacial”. Para os referidos autores, o Brasil não fugiu a essa regra, implantando no país um padrão locacional da indústria “centrípeto, concêntrico e hierárquico”.

Nos primórdios do processo de industrialização brasileiro houve a concentração desta nos estados do Sudeste, sobretudo em São Paulo e no Rio de Janeiro. A industrialização estimulou a urbanização. Esta, por sua vez, trouxe consigo uma série de demandas por outros

serviços - infraestrutura e profissionais especializados, por exemplo - impulsionando assim a engrenagem do desenvolvimento.

Para os estados periféricos que buscaram, sem sucesso, o desenvolvimento através da realização de atividades econômicas de suporte para os grandes centros de desenvolvimento do país, restou a missão de buscar o crescimento econômico através da atração de investidores para suas regiões. Por conseguinte, é comum os governantes lançarem mão de incentivos fiscais para a consecução deste fim. Para Domingues e Ruiz (2008), “a política de subsídios e incentivos públicos cumpriu papel complementar no estímulo à descentralização dos investimentos industriais”.

2.2 Guerra fiscal como instrumento de atração de investimentos

Pela ótica oferecida no Dicionário de Direito Tributário, incentivo fiscal “é a isenção, ou outra qualquer vantagem fiscal, concedida por lei como forma de estimular ou desestimular determinado comportamento na ordem econômica”. Em complemento, Lima (2015) afirma que tais incentivos representam a intervenção do Estado na economia, induzindo por meio de renúncia de receita os comportamentos dos contribuintes para que sua política de desenvolvimento social e econômico seja eficaz. Dessa forma, governadores e prefeitos arquitetam suas próprias políticas de atração de investimentos utilizando, predominantemente, mecanismos de reduções tributárias. Desenham, dessa maneira, a famosa “guerra fiscal”.

O fenômeno da “Guerra Fiscal” trata-se, em termos econômicos, da disputa fiscal no contexto federativo, ou seja, refere-se à intensificação de práticas concorrenciais extremas e não-cooperativas entre os entes da Federação, no que diz respeito à gestão de suas políticas industriais. Assim, manipular as alíquotas de determinados tributos torna-se o elemento fundamental das políticas relacionadas à atração de empresas. (FERNANDES; WANDERLEI, 2000, p.6)

Com a carência de políticas nacionais para promoção de desenvolvimento regional torna-se vantajoso para cada estado enveredar no campo da guerra fiscal, principalmente se considerarmos que as oportunidades de crescimento sem incentivos culminam quase na nulidade. Consoante Prado (1999, p. 35), quando o governo central de uma nação não elabora políticas integradas de desenvolvimento, a ação dos governos estaduais no tocante a adoção de políticas que configuram a guerra fiscal ficam legitimadas.

Os programas de estímulo ao desenvolvimento exemplificam essas políticas e são criados para conceder condições especiais a determinados setores e gerar resultados positivos para a sociedade. Foi instituído em Pernambuco, através da lei nº 11.675 de 11 de outubro de 1999 o Programa de Desenvolvimento do Estado de Pernambuco (PRODEPE). O PRODEPE objetiva atrair novas empresas industriais e comerciais atacadistas que desejem se instalar no estado ou ampliar instalações existentes. Dentre alguns benefícios concedidos, destaca-se a interiorização da indústria, na qual fica claro que os empreendimentos recebem mais benefícios quanto mais longe da região metropolitana se estabelecerem, podendo o estado financiar 100% do Imposto sobre Circulação de Bens e Serviços (ICMS) para as áreas consideradas prioritárias.

Dulci (2002, p. 97) afirma que a abertura da economia brasileira para iniciativas de grandes grupos internacionais acirrou ainda mais a guerra fiscal. Para ela, “parcela relevante

da guerra fiscal tem a ver com a disputa por projetos industriais de origem externa, sendo os mais visíveis os da indústria automobilística”. O setor automotivo merece destaque nesse cenário devido ao grande montante dos investimentos agregados e aos impactos diretos e indiretos que exerce no desenvolvimento local e regional.

2.3 Setor automotivo e seus incentivos fiscais

A indústria automotiva é referência na movimentação de capital, servindo de objeto de mensuração da economia. Os efeitos diretos e indiretos originados por esta indústria propiciam a multiplicação do crescimento econômico. A título de exemplificação da cadeia de produtos e serviços que uma indústria automobilística movimenta, em 2016 o Polo Automotivo Jeep, instalado no município de Goiana, contava com a capacidade de produção média de 45 carros por hora. Entre fevereiro de 2015 e a primeira quinzena de abril de 2016 foram produzidos 83.400 carros. Para a produção dos automóveis, são exigidas cerca de 2,9 milhões de peças automotivas por dia. Deste montante, 80% das peças são originadas no Brasil, sendo 40% providas por fornecedores situados no parque de fornecedores do próprio polo. Esses dados, fornecidos pela Fiat Chrysler Automobiles (FCA), evidenciam os impactos provocados por um parque industrial automotivo na dinâmica da economia local, uma vez que o funcionamento da montadora estimula o desenvolvimento de outras indústrias (fornecedores de autopeças, transportadoras etc.), possibilitando um crescimento em cadeia. Diante disto, são diversos os incentivos concedidos às montadoras para atraí-las.

Nos anos 90, após um período de estagnação, o setor automotivo entrou em fase de renovação. Devido a fatores como a saturação do mercado automobilístico nos países desenvolvidos, assim como os incentivos promovidos pela política industrial brasileira, a exploração de novos mercados e a mão de obra barata, novas montadoras desejaram se instalar no Brasil, enquanto outras que já estavam instaladas, optaram pela sua expansão no território nacional. Consoante Costa e Henkin (2016, p. 470), os fatores que levaram as montadoras a investir nos países emergentes, como o Brasil, são constituídos “pela eliminação de barreiras comerciais à importação, pela busca por vantagens locacionais e por reduções de incertezas políticas, de mercado e cambiais, relativas a essas economias”. Através do delineamento deste novo cenário, os governos federais e estaduais criaram medidas para atrair esses investimentos.

A lei nº 9.449 de 14 de março de 1997 instituiu o Regime Automotivo Brasileiro, também conhecido como Regime Geral. Essa lei, de iniciativa do governo federal, concedeu isenção de noventa por cento do Imposto de Importação (II) incidente sobre máquinas, equipamentos e aparelhos industriais utilizados na produção de veículos. Ademais, isentava em até noventa por cento o II incidente sobre matérias-primas dessa indústria (BRASIL, 1997). De acordo com Negri (1999, p. 217), “a contrapartida dos incentivos é o índice de nacionalização mínimo de 60% e a vinculação das importações às exportações. O regime vincula as importações ao desempenho exportador das firmas”. Desta maneira, o governo federal estimulava o desenvolvimento da indústria automobilística no país, concedendo isenção do Imposto de Importação das montadoras que cumprissem os requisitos estabelecidos na referida lei.

É salutar a importância da Medida Provisória nº 1.532 de 13 de fevereiro de 1997 com vistas a promover a redistribuição espacial dos investimentos da indústria automotiva em

território nacional. Essa MP foi convertida, posteriormente, na lei nº 9.440 de 1997, a qual instituiu o Regime Automotivo Especial. Através deste regime foram concedidos incentivos restritos às indústrias instaladas ou que viessem a se estabelecer nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil.

O regime especial permite a importação de peças e componentes com a redução de 90% do II até o ano de 1999. Está previsto nesse regime que as aquisições de máquinas e equipamentos fabricados no Brasil dão direito a um bônus de 200% para importação e, no caso de aquisições de ferramentas fabricadas no Brasil, de 150%. (...) O regime especial isenta do IPI as aquisições de máquinas e equipamentos até 1999 e reduz em 45% o IPI nas aquisições de matérias primas e insumos. (NEGRI, 1999).

Em 2010, o Regime Automotivo Especial foi estendido até 2020 incluindo, dessa vez, mais exigências para que as empresas pudessem usufruir dos incentivos fiscais. Faz-se necessário que no mínimo 10% dos incentivos recebidos pelas organizações sejam aplicados em projetos e atividades de pesquisa e desenvolvimento. Ainda foi estabelecido que o incentivo principal do programa (crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados correspondente a duas vezes as contribuições PIS/Cofins) seria gradativamente reduzido ao longo de cinco anos, culminando em 2015 na relação de paridade do crédito de IPI com o montante a recolher de PIS/Cofins.

Em suma, há um evidente esforço dos governos em promover descentralização dos investimentos no setor da indústria automobilística no Brasil. As políticas de descentralização, baseadas na concessão de incentivos financeiros, fiscais e extrafiscais estão surtindo efeito, uma vez que diversas montadoras se instalaram na região Nordeste, especificamente, nos últimos anos, a exemplo da Ford na Bahia e a Fiat Chrysler Automobiles em Pernambuco.

3 Metodologia

O presente artigo utilizou como metodologia de investigação a abordagem qualitativa de objetivo descritivo apoiando-se aos procedimentos de pesquisa documental, bibliográfica e de estudo de caso (PATTON, 2002), e também a abordagem quantitativa, com a utilização de dados secundários colhidos em portais do governo, como o IBGE. O estudo de caso foi referente ao Polo Automotivo da Jeep, localizado no município de Goiana-PE. Foram coletados dados dispostos em fontes oficiais, além de pesquisas recentes sobre o objeto em estudo, com o intuito de inferir um retrato atual dos impactos socioeconômicos após implantação da indústria automobilística na região.

No que tange a metodologia quantitativa da pesquisa, a abordagem se limitou a uma análise descritiva de dados já existentes, ou seja, dados secundários, para medir de forma exata e estatística o impacto do fenômeno aqui investigado. A partir de tabelas brutas colhidas nos bancos de dados oficiais, construiu-se outras para melhor representação dos dados e gráficos ilustrativos no programa Excel. Os portais de onde foram tirados os dados foram o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), e o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013.

A etapa descritiva é primordial não apenas para verificar a consistência dos dados, mas também para organizar, resumir e descrever aspectos importantes de suas características,

assim como comparar tais características entre dois ou mais conjuntos. O recorte espacial das análises foi o município de Goiana (PE) entre os anos de 2010 a 2017 e as principais variáveis analisadas foram pessoas ocupadas assalariadas, vínculos ativos CLT e PIB.

Sobre a pesquisa qualitativa, Minayo (2008) salienta que o mais relevante é a objetivação, visto que no processo de investigação científica é necessário identificar a complexidade do objeto de estudo, rever de forma crítica as teorias sobre o tema trabalhado, constituir conceitos e abordagens teóricas expressivas, usar técnicas adequadas de coleta de dados e, finalmente, fazer uma análise do material por completo de forma específica e contextualizada.

Repousou-se em procedimentos de pesquisa documental por ser adequada a estudos de longos períodos de tempo, assim como para verificações de tendências comportamentais de um determinado fenômeno. Lakatos e Marconi (2003, p. 174) caracterizam a pesquisa documental pela fonte de coleta de dados está restrita a documentos, escritos ou não, estas denominadas de fontes primárias. Já as de fonte secundárias, por abranger toda bibliografia tornada pública com relação ao tema de estudo, refere-se a pesquisa bibliográfica. Reforçando a compreensão Gil (2002, p. 44;45) coloca que, “a pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos”. Em continuidade, tal escolha é tida como vantagem por permitir ao investigador uma ampla cobertura dos fenômenos, tornando-se particularmente importante quando os dados estão dispersos em suas fontes de busca diante de um problema de pesquisa.

4 Análise e Discussão dos Resultados

4.1 Polo Automotivo Jeep e os efeitos nos indicadores do Produto Interno Bruto e na geração de emprego no município de Goiana (PE)

Para a instalação do Polo Automotivo Jeep no município de Goiana (PE) foi necessário que os governos estadual e municipal realizassem uma série de concessões fiscais e extrafiscais que incentivaram a vinda da FCA para Pernambuco, tais como: incentivos fiscais promovidos pelas leis estaduais e federais, promessa de isenção do IPTU, realização de obras de infraestrutura (restauração de rodovias, promessa de construção do Arco Metropolitano que ajudaria no escoamento dos automóveis fabricados), construção de linha de transmissão de 230 KV com o intuito de proporcionar sistema energético mais confiável para a Jeep. Em adição, Castilho (2016) afirma que “o conjunto de infraestrutura que Pernambuco disponibilizou para a Jeep incluiu, além do pacote de incentivos fiscais, o terreno de 1200 hectares, a construção de uma subestação para entrega de energia elétrica e oferta de água.”

O Programa de Desenvolvimento do Setor Automotivo do Estado de Pernambuco (PRODEAUTO), instituído pela Lei nº 13.484 de 29 de junho de 2008, foi imprescindível para as negociações entre o governo do estado e a FCA, uma vez que estabelece incentivos fiscais relativos ao ICMS, objetivando fomentar investimentos no setor automotivo. Por conseguinte, a empresa que cumprir os requisitos previstos na referida lei e que tenha interesse em estabelecer seus empreendimentos em terras pernambucanas receberá, entre outros benefícios, incentivo fiscal do crédito presumido equivalente a 95% do saldo devedor

do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). A organização poderá gozar deste benefício durante doze anos, prazo prorrogável por igual período.

Não obstante, além dos incentivos supracitados, o estado de Pernambuco contou com o auxílio do governo federal para atrair a Jeep. Assim, em 14 de dezembro de 2010 a empresa assinou a carta de intenções com o então governador Eduardo Campos para implantação de sua nova fábrica em Goiana. Anteriormente, o presidente da república à época, Luiz Inácio Lula da Silva, havia assinado em 25 de novembro de 2010 a Medida Provisória 512, que alterou a lei 9.440, de 1997, prevendo benefícios fiscais, como a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para empresas do setor automotivo que investissem nas regiões Norte e Nordeste do país.

Em agosto de 2011, foi anunciada a inauguração da empreitada intitulada Projeto Pernambuco. Por conseguinte, as obras se iniciaram em setembro de 2012, sendo concluídas após 3 anos. O Polo Automotivo Jeep foi inaugurado em 28 de abril de 2015 e exerce papel de extrema importância para a estratégia global da FCA.

O grande diferencial deste parque automobilístico é a sua integração com seus fornecedores, os quais estão presentes no mesmo polo onde são construídos os automóveis. A Jeep de Goiana possui 11 milhões de metros quadrados de área total, sendo 530 mil metros quadrados de área construída (260 mil m² da Planta Jeep e 270 mil m² do Parque dos Fornecedores).

Por conseguinte, nesta seção serão analisados os efeitos da instalação deste parque automotivo no município de Goiana no tocante aos indicadores PIB e Emprego. Os dados aqui evidenciados possibilitam a análise da situação do município antes do Polo Automotivo Jeep e quais resultados foram alcançados após o funcionamento da montadora. O empreendimento “permitirá a diversificação regional da produção de veículos, com impactos importantes sobre a geração de emprego e renda do Nordeste” (BNDES, 2015).

4.2 Geração de empregos

De acordo com a Consultoria Econômica e Planejamento (2013), “é da essência do sistema econômico o fato de que indivíduos e famílias constituem os atores que se apropriam do resultado material do funcionamento da economia”. Dessa forma, analisar o índice de geração de empregos formais de uma região proporciona a visualização da situação econômica da área estudada.

Ano	Número de ocupados assalariados em Goiana (PE)	Posição de Goiana em relação aos outros municípios de PE no quesito de ocupados assalariados
2010	12.373	15 ^a

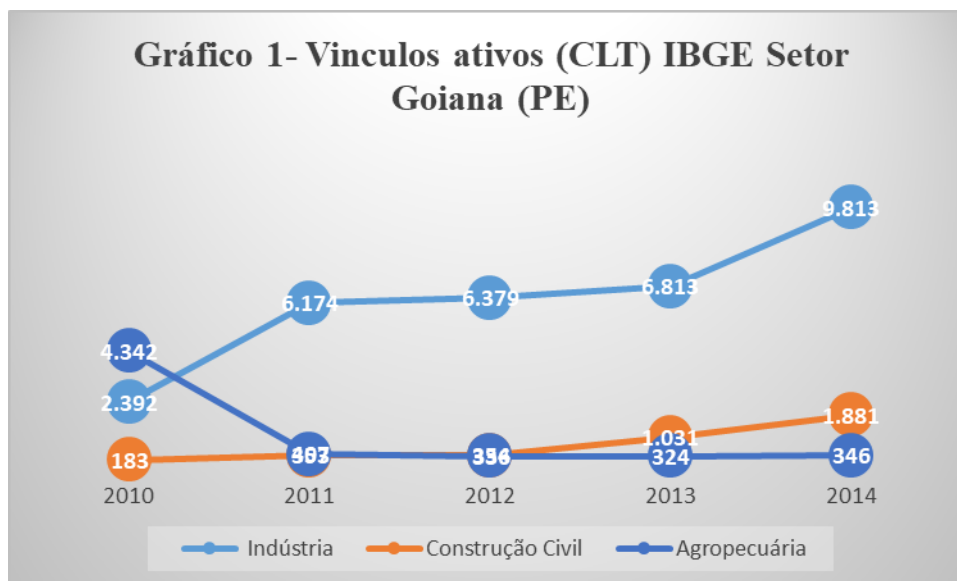
2011	12.136	15 ^a
2012	11.725	15 ^a
2013	12.026	15 ^a
2014	19.349	12 ^a
2015	20.062	10 ^a
2016	20.400	10 ^a
2017	20.673	10 ^a

Fonte: IBGE. Elaboração dos autores.

Os dados divulgados pelo IBGE, presentes na Tabela 1 acima, mostram que no período de construção da JEEP (especificamente entre os anos de 2010 e 2013), apesar do crescimento da oferta de empregos nos setores de indústria de transformação e da construção civil, **não houve aumento real no número de ocupados assalariados no município**. Esse fenômeno pode ser explicado através da migração dos trabalhadores do setor agropecuário para o da indústria de transformação, como nos mostra a Tabela 2 abaixo:

Tabela 2- Quantidade de Vínculos ativos (CLT) por IBGE setor em Goiana (PE)						
	Indústria	Construção Civil	Comércio	Serviços	Agropecuária	Total
2010	2.392	183	2.089	1.141	4.342	10.147
2011	6.174	353	2.174	1.475	407	10.583
2012	6.379	354	2.184	1.422	336	10.675
2013	6.813	1.031	2.455	1.719	324	12.342
2014	9.813	1.881	2.540	2.114	346	16.694

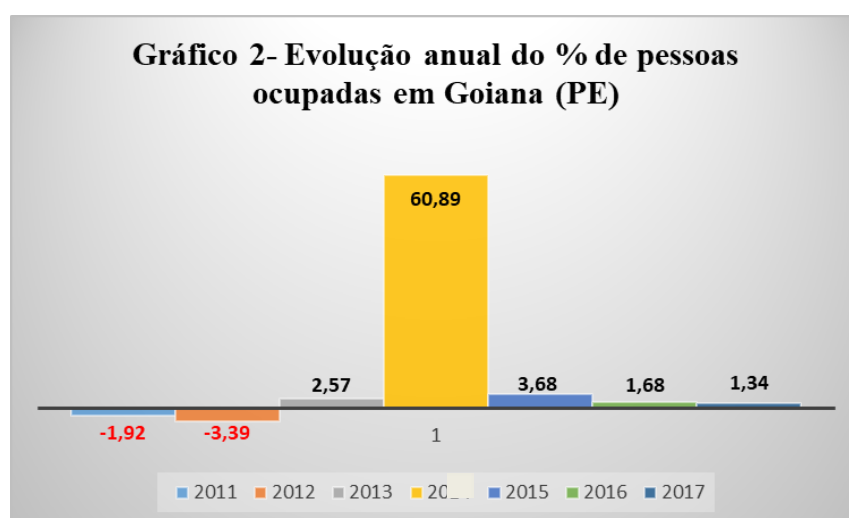
Fonte: RAIS. Elaboração dos autores.



Fonte: RAIS. Elaboração dos autores.

De acordo com a Tabela 2 e o gráfico 1, o número de vínculos ativos (CLT) cresceu consideravelmente no setor da Indústria, aumentando aproximadamente 185% entre 2010 a 2013, período de construção da JEEP enquanto que, proporcionalmente, o setor de agropecuária diminuía exponencialmente. O setor de construção civil, por sua vez, mostrou impressionante aumento de 563,3%, **confirmando-se a hipótese de migração dos trabalhadores do setor agropecuário para o da indústria e construção civil.**

Esses dados possivelmente são reflexo do anúncio pelo governo de Pernambuco em 2011 da instalação da fábrica da Jeep em Goiana, fazendo com que houvesse a migração dos trabalhadores do setor primário para o setor secundário. A fábrica representou uma mudança radical na região, que troca a cultura da cana-de-açúcar, principal atividade econômica por décadas, pela indústria da transformação automotiva.



Fonte: IBGE. Elaboração dos autores.

Contudo, foi apenas na etapa final da construção da indústria da Jeep e preparação para a sua inauguração, em 2014, **que houve aumento expressivo dos postos de trabalho no município**, de **60,89%** em relação ao ano anterior, de acordo com o gráfico 2 acima. Com a evolução no quantitativo do número de ocupados assalariados, o município deixou de ocupar a 15ª (décima quinta) posição do ranking dos municípios do estado para alcançar a 10ª (décima) colocação no quesito analisado.

Se analisarmos todo o período demonstrado na Tabela 1, de 2010 a 2017 foram criados 8300 postos de trabalhos formais no município, a maioria deles disponibilizado no setor secundário. Esses dados são significativamente positivos, sobretudo se considerar que durante este período o país estava enfrentando uma série crise financeira, o que implicou em altas taxas de desemprego e redução de postos de trabalho.

Desta forma, pode-se inferir que este empreendimento exerceu influência no aumento do número de pessoas empregadas na indústria de transformação, alterando a configuração dos postos de trabalho no município, que antes era predominantemente do setor agropecuário, além de gerar um aumento de 60% de pessoas ocupadas. Ademais, foram gerados empregos indiretos em decorrência da implantação da fábrica na Zona da Mata Setentrional do Estado.

Dados da FCA indicam que em 2015 o Polo Automotivo empregava 9.050 pessoas, destas 3.300 compunham a força de trabalho da Jeep e 4.900 pessoas trabalhavam no parque dos fornecedores. Além da geração de 850 empregos indiretos. Ainda prioritário no tocante à geração de empregos e ao desenvolvimento regional, tem-se o fato de que 90% dos funcionários do Polo Automotivo Jeep é composto por nordestinos, sendo 85% desta força de trabalho formada por pernambucanos. Em maio de 2019, a fábrica da Jeep empregava 13.600 pessoas. A previsão é de que no futuro mais postos de trabalho sejam criados em virtude do anúncio de investimento de R\$ 7,5 bilhões pelo grupo FCA. Estima-se que serão gerados 9 (nove) mil empregos diretos em Pernambuco até 2023, além dos 13.600 já existentes.

Importante ressaltar que além da criação de empregos, um dos compromissos firmados entre os governos do estado de Pernambuco e do município de Goiana com a FCA foi a promoção da qualificação da mão de obra local. Este acordo objetivava atender às expectativas da população quanto à geração de empregos, na qual através de articulações com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), cursos técnicos e profissionais foram ofertados permitindo assim que o referido compromisso de contratação se efetivasse.

4.3 Produto interno bruto (PIB)

De acordo com o IBGE, o Produto Interno Bruno (PIB) é a soma de toda a riqueza gerada, dos bens e serviços finais produzidos por um país, estado ou cidade, num determinado intervalo de tempo.

Tabela 03 - Variação do PIB de Goiana por setor

Ano	Valor adicionado bruto da Agropecuária, a preços correntes (RS 1.000)	Valor adicionado bruto da Indústria, a preços correntes (RS 1.000)	Valor adicionado bruto dos Serviços, a preços correntes - exclusive Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social (RS 1.000)	Valor adicionado bruto total, a preços correntes (RS 1.000)	Impostos, líquidos de subsídios, sobre produtos, a preços correntes (RS 1.000)	Produto Interno Bruto, a preços correntes (RS 1.000)
2010	97.319	270.396	254.477	813.541	88.001	901.542
2011	102.162	278.968	300.818	885.665	101.263	986.928
2012	105.139	354.668	364.235	1.037.221	159.939	1.197.161
2013	135.384	487.502	415.178	1.300.688	222.905	1.523.593
2014	141.370	870.898	571.762	1.874.861	542.992	2.417.853
2015	174.837	1.253.764	895.554	2.615.580	1.313.404	3.928.984
2016	183.293	2.082.819	1.190.164	3.772.462	1.380.036	5.152.498

Fonte: IBGE. Elaboração dos autores.

Para análise da Tabela 03, buscou-se uma compreensão pelo Valor Adicionado Bruto (VAB), sendo este **a contribuição ao Produto Interno Bruto através dos diversos setores econômicos**, na qual é obtido através da diferença entre o valor bruto da produção e o consumo intermediário absorvido por essas atividades.

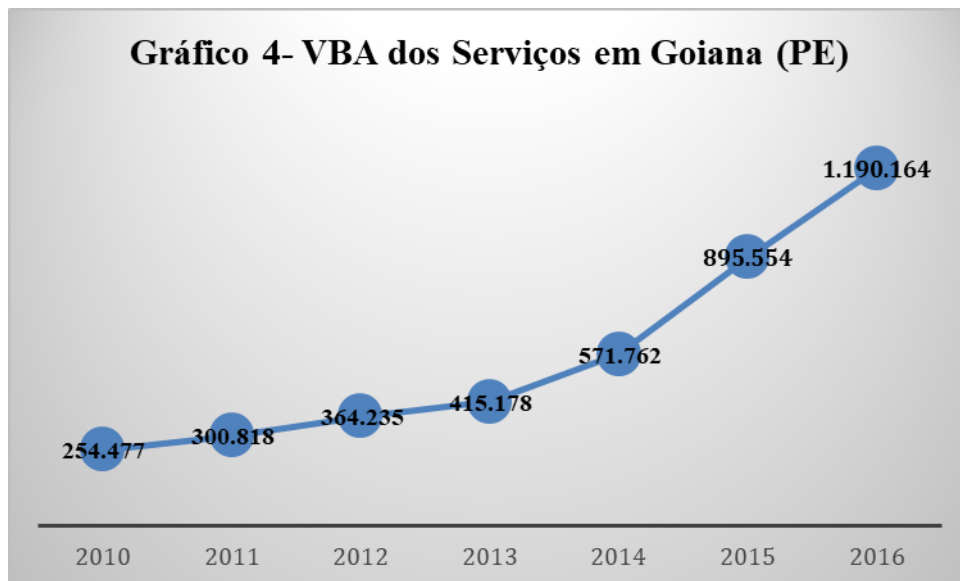


Fonte: IBGE. Elaboração dos autores.

Durante o período evidenciado (2010 a 2016), o VAB do setor industrial do município de Goiana cresceu **670%**, iniciando sua elevação mesmo antes da inauguração da fábrica da Jeep, de acordo com o gráfico 3 acima. Porém, é após a inauguração do parque automotivo, ocorrida em 2015, que se percebe mais claramente o crescimento do setor

industrial no local estudado, alcançando crescimento de **66,13%** após 1 ano de atividades da Jeep.

Com o estabelecimento de um empreendimento de grande porte em um município pequeno e subdesenvolvido, não somente o setor industrial se desenvolve, como diversos setores da economia podem se beneficiar dos efeitos em cascata produzidos pelas mudanças na região. O setor de serviços, no caso estudado, foi fortemente impactado, multiplicando os efeitos de desenvolvimento socioeconômico municipal. Primeiramente, no período de 2012 a 2014, os setores imobiliário, hoteleiro e gastronômico sentiram os primeiros reflexos do crescimento da economia, uma vez que a chegada de trabalhadores - oriundos de outros municípios do estado e de outros estados brasileiros - promoveu uma grande demanda por esses serviços.



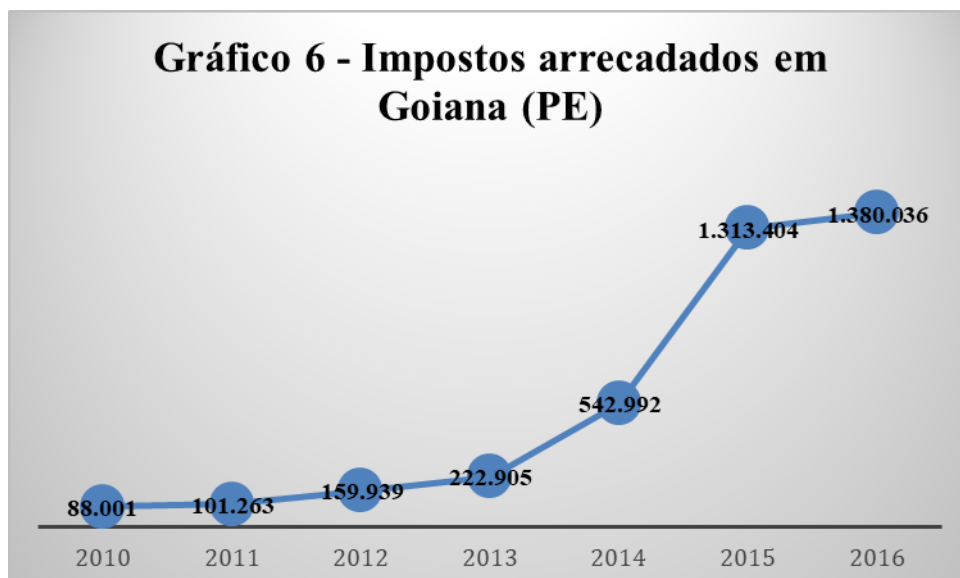
Fonte: IBGE. Elaboração dos autores.

Entre 2015 e 2016, com a fábrica funcionando a todo vapor, o setor de serviços obteve um crescimento expressivo de **32,89%**. Ao analisar a variação entre 2010 e 2016 fica ainda mais nítido o desenvolvimento do setor terciário de Goiana, obtendo elevação de **367,69%** do VAB dos Serviços.



Fonte: IBGE. Elaboração dos autores.

Os dados são extremamente positivos no tocante à evolução do PIB. Entre 2010 e 2016, o PIB do município elevou-se **471,52%**. Em 2 anos (2014 - 2016), o PIB mais que duplicou de tamanho. Possivelmente, o início das atividades do parque industrial Jeep influenciou diretamente no alcance desse resultado. Observa-se ainda que com o impacto ocasionado pelo início da operação da montadora, de 2014 para 2015, houve uma elevação exponencial dos VAB dos setores industrial e de serviço (gráficos 3 e 4), indicando que o desempenho do setor terciário é uma variável que **depende** diretamente do setor industrial, ou seja, neste caso elas são variáveis diretamente proporcionais.



Fonte: IBGE. Elaboração dos autores.

Acompanhando o crescimento do PIB, esteve o aumento dos impostos arrecadados no município de Goiana. Significativo perceber que em 2014 o montante de impostos arrecadados **dobrou** em relação ao obtido em 2013. O mesmo resultado foi verificado nos números de arrecadação de 2015 em comparação aos números aferidos em 2014. Desta forma, conclui-se que a receita municipal alcançou crescimento vertiginoso no período compreendido entre 2010 e 2016, chegando ao patamar de elevação de **1468%** no período estudado.

Ao expandir a análise do âmbito municipal para o estadual, a Fábrica da Jeep exerce um papel relevante na economia de Pernambuco. Projeta-se que a montadora, em 2020, exerça impacto de **6,5%** sobre o PIB do estado. Os dados fazem parte do Diagnóstico Socioeconômico e Territorial para a Gestão Integrada na Área de Influência do Polo Automotivo, encomendado em julho de 2013 pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (Sdec) ao consórcio formado pelas empresas Diagonal/Ceplan.



Fontes: Ministério da Saúde - DATASUS (dados da população; dados dos municípios); IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

O PIB per capita mede o valor total dos bens e serviços finais produzidos por habitante. É a contribuição média de cada residente no município ao valor agregado nos diferentes setores da economia local. Em Goiana, observa-se um crescimento moderado do PIB per capita ao longo dos anos. A elevação gradual foi rompida quando em 2014 ocorreu uma elevação exponencial do referido indicador. Neste ano, o PIB per capita de Goiana praticamente se igualou ao da capital pernambucana e ultrapassou a média nacional. A partir de 2015 a diferença aumenta consideravelmente, estando o PIB per capita do município bem acima dos dados aferidos em Recife e da média nacional. Através da figura 01 percebe-se,

mais uma vez, o expressivo crescimento econômico que está ocorrendo em Goiana desde a implantação da fábrica da Jeep.

5 Considerações Finais

Neste artigo foram estudados os incentivos concedidos à indústria automobilística e a imprescindibilidade destes para o estabelecimento do Grupo Fiat Chrysler Automobiles (FCA) no estado de Pernambuco. Conclui-se que os benefícios oferecidos por Pernambuco à montadora foram cruciais para a concretização deste projeto. Realização de obras de infraestrutura, doação de terreno, concessão de incentivos fiscais foram condição *sine qua non* para a escolha de Goiana como sede do empreendimento estudado.

No tocante aos impactos socioeconômicos oriundos deste investimento tem-se que apesar dos incentivos fiscais representarem renúncia de receita do governo, em Goiana o estabelecimento da indústria da Jeep resultou em crescimento do PIB e geração de milhares de empregos. Ademais, o aquecimento econômico da região tem o potencial de estimular outros setores da economia, sobretudo o terciário, promovendo a criação de benefícios em cascata. Destarte, através deste estudo de caso é possível chegar à conclusão que a concessão de incentivos fiscais a futuros investidores é capaz de gerar resultados positivos à sociedade e, assim, promover o desenvolvimento socioeconômico, sobretudo de municípios estabelecidos longe dos grandes centros urbanos, com infraestrutura deficitária e não dotados de cultura de industrialização.

Referências Bibliográficas

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL. **RANKING - Todos os Estados (2010)**. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/ranking/>>. Acesso em: 03 ago. 2019.

BNDES. Com financiamento de R\$3,3 bi do BNDES, Dilma inaugura polo automotivo em PE. (2015). Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20150428_polo_automotivo_jeep> Acesso em: 13 ago. 2019.

CASTILHO, F. **Paulo Câmara cumpre promessa de Eduardo Campos e dá ordem de serviço para linha de 230 kv da Jeep. (2016)**. Jornal do Comercio. Disponível em: <<https://jc.ne10.uol.com.br/blogs/jcnegocios/2016/12/29/paulo-camara-cumpre-promessa-de-eduardo-campos-e-da-ordem-de-servico-para-linha-de-230-kv-da-jeep/>> Acesso em: 13 ago. 2019.

CEPLAN - CONSULTORIA ECONÔMICA E PLANEJAMENTO. **Perspectivas de Desenvolvimento e Oportunidades do Setor Terciário para o Pólo de Desenvolvimento de Goiana.** Disponível em: <<https://m.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/PE/Anexos/Perfil-Socioeconomico-Territ%C3%B3rio-Goiana.pdf>>. Acesso em: 06 ago. 2019.

COSTA, R. M.; HENKIN, H. **Estratégias** competitivas e desempenho da indústria automobilística no Brasil. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 25, n. 2 (57), p. 457 - 487, ago. 2016.

DATASUS. Disponível em: <<http://datasus.saude.gov.br/>> Acesso em: 16 ago. 2019.

DULCI, O. S. Guerra fiscal, desenvolvimento desigual e relações federativas no Brasil. **Revista Sociologia e Política**, Curitiba, n. 18, p.95-107, Jun. 2002.

FCA - Fiat Chrysler Automobiles. Goiana Plant. Disponível em: <<https://www.fcagroup.com/plants/pt-BR/Pernambuco/Pages/default.aspx>>. Acesso em: 16 jul. 2019.

FIAT. **Polo automotivo JEEP é inaugurado em Pernambuco para atender a América Latina.** (2015). Disponível em: <<https://www.fiat.com.br/mundo-fiat/novidades-fiat/institucional/polo-automotivo-jeep-e-inaugurado-em-pernambuco-para-atender-a-america-latina.html>>. Acesso em: 16 jul. 2019.

FERNANDES, A. E. da S.; WANDERLEI, N. L. A questão da guerra fiscal: uma breve resenha. **Revista de Informação Legislativa**, Brasília, v.37, n. 148, p.5-20, out./dez. 2000.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2002.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Produto Interno Bruto - PIB.** Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>>. Acesso em: 03 ago. de 2019.

_____. **Produto Interno Bruto dos Municípios.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?=&t=series-historicas&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=pib>. Acesso em: 03 ago. de 2019.

LAKATOS, M. de A.; MARCONI, E. M. **Fundamentos de metodologia científica.** 5. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2003.

LIMA, R. **Incentivo tributário.** In: MACHADO, Hugo de Brito (Coord.). *Regime jurídico dos incentivos fiscais.* São Paulo: Malheiros, 2015, p. 502.

MACHADO, H. de B.; MACHADO, S. de F. **Dicionário de Direito Tributário.** São Paulo: Atlas, 2011, p. 109.

MINAYO, M. C. de S. **O desafio do conhecimento.** 11 ed. São Paulo: Hucitec, 2008.

NETO, L. G. **Desigualdades e políticas regionais no Brasil: caminhos e descaminhos.** Planejamento de Políticas Públicas, IPEA, Brasília, n. 15, p.41-99, jun. de 1997.

PERNAMBUCO. Lei Nº 11.675, de 11 de outubro de 1999. Consolida e altera o Programa de Desenvolvimento do Estado de Pernambuco - PRODEPE, e dá outras providências.

_____. Lei Nº 13.484, de 29 de junho de 2008. Institui o Programa de Desenvolvimento do Setor Automotivo do Estado de Pernambuco.

PRADO, S. A guerra fiscal e políticas de desenvolvimento estadual no Brasil. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 13, p. 1-40, dez. 1999.

PRADO, S.; CAVALCANTI, C. E. G. **A guerra fiscal no Brasil**. São Paulo: Fundap e Fapesp; Brasília: Ipea, 2000.

PATTON, M. G. **Qualitative Research and Evaluation Methods**, 3 ed. Thousand Oaks, CA: Sage, 2002.

PROGRAMA DE DISSEMINAÇÃO DAS ESTATÍSTICAS DO TRABALHO. **RAIS** . Disponível em: <http://pdet.mte.gov.br/rais>. Acesso em: 16 ago. 2019.

RUIZ, R. M.; DOMINGUES, E. P. Aglomerações Econômicas no Sul-Sudeste e no Nordeste Brasileiro: Estrutura, Escalas e Diferenciais. **Est. Econ.**, São Paulo, v. 38, n. 4, p. 701-746, Outubro-Dezembro 2008.

TÔRRES, H. T. **Incentivos fiscais na constituição e o crédito-prêmio de IPI**. Direito Tributário Atual, São Paulo: Dialética & Instituto Brasileiro de Direito Tributário, v. 18, p. 76-97, 2005.