

# Aspectos Institucionais da Inovação: Uma Análise Acerca dos Regimes Automotivos Brasileiros de 1995 e 2012

**Daniel Leite Mesquita** [mdleite@gmail.com](mailto:mdleite@gmail.com)

Doutorando em Administração UFLA - Universidade Federal de Lavras- Brasil  
Departamento de Administração e Economia (DAE)

**Alex Fernando Borges**

Doutorando em Administração UFLA- Universidade Federal de Lavras - Brasil  
Professor da Universidade Federal de Uberlândia UFU- Brasil  
[alexfborges@gmail.com](mailto:alexfborges@gmail.com)  
Departamento de Administração e Economia (DAE)

**Antônio Carlos dos Santos**- [acsantos@dae.ufla.br](mailto:acsantos@dae.ufla.br)

UFLA - Universidade Federal de Lavras – Brasil  
Professor do Departamento de Administração e Economia (DAE)

**Joel Yutaka Sugano**- [joel.sugano@gmail.com](mailto:joel.sugano@gmail.com)

UFLA - Universidade Federal de Lavras – Brasil  
Professor do Departamento de Administração e Economia (DAE)

**Resumo:** O objetivo geral deste trabalho consistiu em analisar elementos presentes nos dois Regimes Automotivos Brasileiros, verificando seus principais objetivos e de que forma eles legitimam ou não os aspectos relativos à prática de inovação da indústria automobilística no Brasil. Para tanto, este artigo se baseou em uma pesquisa documental, buscando analisar leis e/ou decretos que criaram os dois programas de regulação da indústria automobilística brasileira, além de outros documentos secundários sobre o tema. Observou-se que o conjunto de regras colocadas pelos regimes analisados tem moldado a atuação da indústria automotiva brasileira, direcionando processos de inovação incremental (especificamente no caso do Inovar-Auto/2012) e de abertura de novos mercados (no caso do regime de 1995), com o objetivo comum de obtenção de retornos econômicos e competitividade para o setor automotivo brasileiro. Em ambos os regimes, foram identificados aspectos de isomorfismos, tanto coercitivos quanto normativos.

**Abstract:** The purpose of this paper is to analyze elements presented on the two Brazilian Automotive Regimes, verifying its main objectives and the way they legitimate or not aspects relative to innovative practices in the Brazilian automotive industry. In this sense, a documental research was conducted, analyzing laws and decrees that created the two regulation programs, and other documents related to the theme. We observed that rules of both regimes have been shaping the actions of the Brazilian automotive industry, conducting processes of incremental innovation (in *Inovar-Auto/2012* case) and of new markets creation (in the 1995 regime), with the common purpose of gaining economic and competitive outcomes for the Brazilian automotive industry. In both regimes we identified aspects of normative and coercitive isomorphisms.

## 1. Introdução

A importância do papel das instituições dentro da dinâmica da inovação é amplamente reconhecida na atualidade (CORIAT; WEINSTEIN 2002; LYNN *et al.* 1996; MESQUITA *et al.*, 2013). O principal benefício da abordagem institucional consiste em indicar claramente a existência de trajetórias de inovações que são determinadas pelo contexto social no qual os diversos agentes e organizações operam (VICENTI *et al.* 2012).

Na visão institucional, parte-se da premissa de que as organizações buscam através da inovação um lucro extraordinário, de forma que o comportamento organizacional está condicionado à busca por uma maior competitividade. Portanto, aspectos como normas técnicas e leis de propriedade intelectual ganham relevância global em vários setores (BOEHE; ZAWISLAK, 2007). No caso específico da indústria automotiva brasileira, a interação das empresas com entidades institucionais promove o aumento dos relacionamentos interfirmas e fornece recursos para aprimorar as práticas internas (MESQUITA *et al.*, 2007). Neste cenário, a indústria automotiva oferece um campo fértil para construção de teorias sobre inovação e institucionalismo (ZAPATA; NIEUWENHUIS, 2010).

No Brasil, as atividades inovativas tiveram um incremento tanto em montadoras quanto em companhias de autopeças, com aumento dos gastos em P&D em atividades contínuas, o que sugere uma consolidação das competências inovativas na indústria automotiva brasileira (CASTRO *et al.*, 2012; DIAS *et al.*, 2011). Não obstante, observa-se que o setor nem sempre está associado com situações de inovação radical, devido à complexidade das operações, baixas margens e altos riscos, situações estas que tendem a favorecer o surgimento de inovações incrementais e de processo (VAN DEN HOED, 2007).

No campo institucional, Lin e Sheu (2012) sugerem que a adoção de inovações sustentáveis em setores ou cadeias atende a pressões institucionais coercitivas que influenciam o desempenho da organização. Neste sentido, cabe questionar: de que maneiras o ambiente institucional pode promover situações que conformam o surgimento e a difusão de inovações na indústria automobilística brasileira? Para responder a este problema de pesquisa, este artigo pretende retomar e analisar qualitativamente as leis e/ou decretos que criaram os dois programas de regulação da indústria automobilística no Brasil: o 'Regime Automotivo Brasileiro', de 1995; e o 'Novo Regime Automotivo Brasileiro – Inovar-Auto', datado do ano de 2012. Neste trabalho, a análise dessas políticas, representa a atuação do ambiente institucional em uma indústria específica e pretende oferecer elementos iniciais acerca dessa discussão e as conexões existentes entre teoria institucional e os processos de inovação.

Dessa forma, o objetivo geral deste trabalho consiste em analisar elementos descritivos dos dois regimes, verificando seus principais objetivos e de que forma eles legitimam ou não os aspectos relativos à prática de inovação da indústria automobilística no Brasil. Especificamente, o artigo pretende: a) apresentar um resgate da evolução da indústria automobilística brasileira; b) apresentar os elementos principais associados aos dois regimes automotivos brasileiros pertinentes à regulamentação do setor no Brasil; c) analisar os regimes automotivos de 1995 e de 2012 à luz das teorias sobre inovação e da teoria neoinstitucional, buscando identificar possibilidades de conformação do processo de surgimento e difusão de inovações na indústria automobilística brasileira.

## 2. Teorias sobre inovação

A inovação é atualmente fonte de investigação relevante para explicar a capacidade competitiva das organizações e as transformações de natureza social. Segundo Delre *et al.* (2010), a dispersão de novas ideias, práticas e produtos é o que basicamente sustenta a mudança social e constitui uma das principais maneiras para diferenciar e manter a organização no mercado (CASTRO *et al.* 2012; AHUJA *et al.*, 2008). Corroborando com essa perspectiva, Courvisanos (2009) afirma que a inovação é transformacional no processo e econômica no retorno. Para o autor, a dinâmica do processo de inovação é moldada por entes privados e públicos que sustentam os negócios e a economia como um todo. Assim, grande parte do valor gerado no presente se deve às inovações.

Existem variadas concepções voltadas para a explicação do fenômeno da inovação. A inovação pode recair sobre um produto/serviço ou sobre um processo, sobre os aspectos mercadológicos ou sobre aqueles pertinentes à organização (modelos de gestão). Há também a tipologia de inovações radicais, que representam rupturas em padrões tecnológicos, e as inovações incrementais, que representam melhorias em produtos e processos já existentes (MANUAL DE OSLO, 2005). A inovação pode apresentar-se de cinco formas: a) um novo produto, ou a inserção de uma nova qualidade em um produto já existente; b) um novo método de produção ou um novo método de tratamento comercial de uma *commodity*; c) um novo mercado; d) uma nova fonte de matéria-prima; e) uma nova estrutura de organização em um setor (SCHUMPETER, 1982).

Atualmente, a inovação é considerada resultado de um processo bem sucedido de interações e trocas de conhecimento entre uma diversidade de atores em situações de interdependência (LANDRY *et al.* 2002). Nesse sentido, Ahuja *et al.* (2008), consideram que o processo de inovação deve ir além de uma abordagem Schumpeteriana tradicional, no qual as grandes empresas monopolistas conduzem a inovação primariamente de acordo com seu porte e estrutura de mercado. Para os autores, em conjunto com esses elementos, devem ser incluídas questões institucionais como as relações entre o conhecimento científico disponível e a indústria e as condições de apropriabilidade de tecnologias. Portanto, em uma visão contemporânea, se entende a inovação muito além da questão tecnológica, uma vez que o processo passa a ser estudado como a utilização do conhecimento para novas formas de produção, organização de empresas e seus fornecedores e a comercialização de bens e serviços, influenciados pelo contexto institucional (MALDONADO *et al.* 2010).

## 3. Teoria institucional e neoinstitucionalismo

A questão institucional tem recuperado protagonismo na análise da realidade social, sendo incorporada a noção de instituições em diferentes vertentes, tais como a histórica, a econômica, a política e a sociológica. O conceito de instituições representa restrições ou regras sociais a que os atores estão submetidos em determinado contexto e que podem determinar tanto as preferências quanto os resultados das suas ações (ROMERO, 1999). Portanto, pode se dizer, de forma geral, que as instituições representam as 'regras do jogo' estabelecidas para a interação humana, como as leis e regulamentos formais e os códigos de conduta informais que moldam a ação das organizações (NORTH, 1993). Para Armênio

Neto e Machado-da-Silva (2009), as instituições impõem restrições legais, morais e culturais ao comportamento e determinam a legitimidade de atividades.

Dimaggio e Powell (1999) consideram que a teoria institucional surge a partir de uma abordagem sociológica que busca romper com modelos organizacionais baseados exclusivamente na ação racional. Os autores desenvolvem o conceito de campo organizacional, que representa o conjunto de organizações estabelecidas institucionalmente em um dado contexto, como fornecedores, organizações produtoras, entidades reguladoras e consumidores, sendo que o campo se define a partir da interação entre organizações. Há, evidentemente, um direcionamento no sentido da busca pela legitimação da organização perante o ambiente institucional (TAVARES *et al.*, 2010). Assim, a concepção de ambiente organizacional foi ampliada, destacando a importância de elementos simbólicos, tanto cognitivos quanto normativos (SCOTT, 1991).

O institucionalismo compreende duas correntes teóricas, denominadas 'velho' e 'novo' institucionalismo. O velho institucionalismo abarca a distinção entre as ideias de 'organização' e 'instituição'. Nesse sentido, uma organização institucionalizada é aquela que atinge um caráter distintivo em relação às outras em que valores simbólicos além da esfera técnica são difundidos por uma liderança (SELZNIC, 1996). Já o novo institucionalismo compreende a ideia de que as organizações se tornam cada vez mais homogêneas ou semelhantes entre si, através de processos isomórficos, e que as causas dessa homogeneidade também não estão ditadas necessariamente por critérios técnicos e de eficiência (DIMAGGIO; POWELL, 1999). Ribeiro (2009) afirma que a utilização do arcabouço neoinstitucional contribui para a definição de um conceito de estrutura organizacional mais amplo em que crenças, normas e valores, legitimados socialmente, levam as organizações a adotarem estruturas aceitas e testadas, mesmo que estas não sejam as mais eficientes. Para Machado-da-Silva *et al.* (2005), o processo de institucionalização pressupõe tanto a mudança como a persistência, tanto os níveis microssociais (organizações e agentes individuais) como os níveis macrossociais.

Desse modo, os atores tendem a tornar suas organizações cada vez mais similares (isomórficas), à medida que tentam transformá-las. Dimaggio e Powell (2005) descrevem três processos de isomorfismo – coercitivo, mimético e normativo – que conduzem a esse resultado. O isomorfismo coercitivo é aquele que representa a obediência a pressões legais, governamentais ou práticas que podem ou não se manifestar formalmente. Já o isomorfismo normativo encontra-se ligado a aspectos de profissionalização do ambiente organizacional, envolvendo ações como a adoção de controles de qualidade, processos de certificação, etc. Por fim, o isomorfismo mimético resulta de respostas padronizadas a ambientes de incerteza, sendo comumente associados a práticas de *benchmarking*.

Wells e Nieuwenhuis (2012) constataam a existência de práticas isomórficas de *benchmarking* na indústria automotiva. Para os autores, a adoção, por exemplo, de novas tecnologias híbridas de abastecimento por um fabricante é geralmente acompanhada de um 'efeito manada' pelas outras empresas do setor, na medida em que certas tecnologias sejam momentaneamente mais difundidas pela mídia ou opinião pública.

#### **4. Teoria institucional e inovação: evidências de diálogo**

As evidências apresentadas acima permitem observar a importância da abordagem institucional para o estudo da inovação. Tal importância pode ser verificada na medida em

que se visualiza a inovação como fruto de ações dos agentes e também moldada por estruturas existentes nas organizações (QUINELLO; NASCIMENTO, 2009).

O modelo apresentado por Vermeulen *et al.* (2007) permite uma análise das forças institucionais condutoras de inovação. De acordo com o modelo, forças associadas à obediência a regras formais (como contratos) e socialmente aceitas (como sistemas organizacionais institucionalizados), cujo descumprimento acarreta punição formal ou simbólica, favorecem o desenvolvimento e a implementação de inovações incrementais complexas de produto (VERMEULEN *et al.* 2007).

Para Hung (2004), a maioria das inovações se conduz em um processo longo, resultante de duas vertentes: de um lado, atividades de transações das empresas e dos empreendedores na criação de novas tecnologias e processos; ou de outro, da tendência do processo de inovação estar condicionado a um conjunto de tecnologias já institucionalizadas em um setor dentro de um paradigma tecnológico socialmente aceito pelos indivíduos. Assim, para que o processo de inovação ocorra eficientemente dentro do ambiente organizacional, é preciso que ele esteja institucionalizado (QUINELLO; NASCIMENTO, 2009). Geralmente, novos arranjos regulatórios são vistos como respostas subseqüentes à inovação e representam uma força sociopolítica externa de aprovação, fiscalização, desaprovação ou acreditação à inovação tecnológica (FAULKNER, 2009).

Para Caason e Guista (2006), o aspecto institucional pode contribuir para criar ambientes de baixa ou alta confiança, de modo que altos padrões regulatórios também desempenham um papel na direção das inovações e mudanças tecnológicas (LEE *et al.* 2010). Em particular, elementos regulatórios, normativos, culturais e cognitivos de ambientes institucionais podem incrementar ou inibir a habilidade de parceiros de elaborar os arranjos contratuais, de propriedade e sociais necessários para a inovação (BELLO *et al.* 2004).

Wells e Nieuwenhuis (2012), afirmam que há uma estabilidade tecnológica mantida principalmente pelos fabricantes de automóveis, o que dificulta a adoção de novas tecnologias como, por exemplo, o carro elétrico. Muitas economias avançadas têm adotado, recentemente, políticas para promover a mobilidade elétrica na indústria automotiva com o objetivo de mitigar questões ambientais e aumentar a competitividade da indústria como um todo. Tal iniciativa pressupõe inovações radicais e sistêmicas coordenadas com aspectos de infraestrutura tecnológica (ALTENBURG *et al.*, 2012).

Portanto, a teoria institucional se apresenta como abordagem relevante para a explicação de processos de inovação. Nesse contexto, pode se considerar como instituições as legislações, políticas e as normas ou regulamentos a serem obedecidos pelas empresas (WAARDEN, 2001), e também pode se considerar o papel que estas instituições exercem na conformação de processos de surgimento e difusão de inovações ao longo da cadeia, fato que ocorre na indústria automobilística brasileira.

## **5. Metodologia**

Este artigo se baseou em uma perspectiva qualitativa de investigação. Na pesquisa qualitativa existe uma interdependência das partes isoladas do processo, que deve ser considerada com atenção (FLICK, 2004). Assim trata-se de uma “descrição em profundidade”, em que se considera, ao mesmo tempo, uma interconexão entre a análise do comportamento e do sentido (LIMA, 1999).

Como técnica de coleta de dados, foi utilizada a pesquisa documental, buscando analisar as leis e/ou decretos que criaram os dois programas de regulação da indústria automobilística brasileira – o 'Regime Automotivo Brasileiro', de 1995; e o 'Novo Regime Automotivo Brasileiro – Inovar-Auto', datado do ano de 2012. Além disso, foram utilizados outros documentos sobre o tema, como matérias de jornais ou revistas.

Para possibilitar a identificação das evidências associadas ao assunto estudado, foi empregada a técnica de análise de conteúdo (BARDIN, 1979), que é considerada uma técnica para o tratamento de dados que visa identificar o que está sendo dito a respeito determinado tema. A análise de conteúdo teve como foco a análise temática ou categorial, que funciona pela divisão do texto em unidades (frases, parágrafos). Esta técnica compreende três fases: pré-análise, descrição analítica e interpretação referencial. De acordo com Bardin (1979), elas podem ser descritas da seguinte maneira: a) pré-análise: envolve a organização do material a ser analisado. É nessa fase que ocorre a formulação de hipóteses e estabelecimento do *corpus* de investigação analítico; b) descrição analítica: o material que constitui o *corpus* é analisado a partir das hipóteses formuladas e do referencial teórico utilizado. Nesta fase, a classificação e a categorização são fundamentais para estabelecer a relação com os pressupostos teóricos; c) interpretação referencial: envolve um aprofundamento da investigação e na interação de todos os dados obtidos, buscando-se extrair o conteúdo latente das mensagens, e não somente o conteúdo manifesto das comunicações, num processo dinâmico e histórico.

A análise destes documentos é complementada com a revisão de literatura sobre o contexto geral da indústria automobilística e as conexões teóricas entre os regimes automotivos estudados e os aspectos de inovação e teoria institucional.

## **6. Resultados e discussão**

### **6.1. Contexto geral da indústria automotiva brasileira**

A década de 1990 trouxe os primeiros desdobramentos do contexto da indústria automobilística mundial da atualidade. A resposta estratégica das montadoras à globalização se deu a partir de três elementos: padronização, simplificação e terceirização. Por meio de práticas que objetivavam a centralização e o controle das funções de desenvolvimento em locações centrais, simplificou-se o processo de produção final por meio da modularização e crescente terceirização a um número maior de fornecedores globais. Isto fez com que os fabricantes minimizassem o número de componentes feitos internamente, promovendo a padronização na produção (STURGEON; FLORIDA, 1997).

No Brasil, tais mudanças também se fizeram presentes na indústria automotiva nacional. Acompanhando as grandes mudanças no cenário industrial observadas na década de 90, em virtude da abertura comercial, ocorreram vultosos investimentos que possibilitaram ao setor a adoção de novos processos de distribuição e integração da cadeia de suprimentos (produção enxuta, reengenharia, terceirização, *just in time*, etc.), aumentando a qualidade dos automóveis, reduzindo custos e o tempo de entrega (GOBBO *et al.*, 2010).

Carvalho (2006) aponta que, nesse período, ocorreu uma diminuição da defasagem tecnológica na cadeia automotiva brasileira, a partir da internacionalização de componentes, de produtos e dos chamados sistemas de produção modulares ou montagem

compartilhada. Além disso, o processo de abertura comercial ocorrido no Brasil representou mais um ponto de inflexão para a indústria nacional. Essa década foi marcada por uma diminuição da presença do Estado na atividade econômica, nos mais diversos setores. Especificamente para o setor automotivo, as mudanças expressaram-se na redução de barreiras comerciais e estímulo à concorrência e competição entre as organizações do setor. As tarifas alfandegárias para a indústria automobilística brasileira caíram de 80% para 20%, entre 1990 e 1994 (CARVALHO, 2003). Nesse sentido, entre 1990 e 1998, diversas medidas de política governamental foram dirigidas diretamente para o setor automotivo (DE NEGRI, 1999). Porém, em 1995, foi adotada a principal política industrial no setor – o Regime Automotivo Brasileiro, vigente até 1999 (PINHEIRO; MOTTA, 2001).

## **6.2. O Regime Automotivo Brasileiro de 1995: contexto e análise neoinstitucional**

Em 1995, o governo brasileiro adotou uma política que ficou conhecida como Regime Automotivo Brasileiro (DE NEGRI, 1999). Através da concessão de incentivos fiscais, o governo objetivava ampliar o setor com a vinda de novas montadoras e fábricas de autopeças ao país e modernizar a capacidade instalada (PINHEIRO; MOTTA, 2001). Antes do Regime de 1995, apenas quatro montadoras dominavam o mercado interno de veículos. Com o ingresso de novas montadoras, a indústria passou por um processo de reestruturação e modernização ao longo da cadeia produtiva (TORRES; CARIO, 2013).

A nova política industrial brasileira visava não só a retomada de investimentos, mas também o aumento das exportações. O Regime Automotivo abrangeu incentivos fiscais para as empresas que decidissem se implantar no país, além de benefícios diferenciados para aquelas que escolhessem as regiões menos desenvolvidas do Brasil. Estabeleceu-se uma redução de 50% do imposto de importação de veículos para as montadoras que já produzissem ou que estivessem em vias de produzir no país (CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008). O Brasil, nesse período, recebeu grande volume de Investimento Estrangeiro Direto (IED). De acordo com Arbix e Veiga (2003), no período de 1995 a 1999, os investimentos das montadoras estrangeiras no país alcançaram 17 bilhões de dólares. Conforme Salerno *et al.* (2010), no final dos anos 90, o Brasil liderou a recepção de IED no setor.

Neste cenário, novas montadoras foram instaladas no Brasil nos anos 90 e as empresas já atuavam no mercado nacional fizeram planos de expansão para enfrentar a concorrência. O resultado desse processo foi uma redistribuição das empresas em diversas regiões do Brasil, com a chegada das seguintes montadoras: a Ford, no Estado da Bahia; a Mitsubishi no Estado de Goiás; a Mercedes Benz e Fiat-Iveco, no Estado de Minas Gerais; a Chrysler, a Renault e Audi-Volkswagen, no Estado do Paraná; a Volkswagen e a Peugeot-Citroen, no Estado do Rio de Janeiro; a General Motors e a Navistar, no Estado do Rio Grande do Sul; e, por fim, a Honda, a Toyota e Land Rover, no Estado de São Paulo (DULCI, 2002).

Dentre os objetivos e metas explicitados do Regime Automotivo Brasileiro de 1995, constaram: a) atrair investimentos para o setor e estimular a exportação de autoveículos e autopeças; e b) aumentar a produção de autoveículos de 1,8 milhões para 2,5 milhões até o ano 2000. Entretanto, para Pinheiro e Motta (2001), o Regime de 1995 sequer pode ser considerado uma política pública para a modernização, pois não possuía característica sistêmica de articulação e coordenação dos demais setores, das regiões, e dos níveis de governo necessários para assegurar a efetividade, a eficiência, e a eficácia dessa iniciativa governamental. Para Dulci (2002), a perda da capacidade da regulação governamental, a

partir do estímulo excessivo ao capital privado no setor em detrimento do capital público, além das grandes diferenças regionais com a existência de disputas fiscais entre os estados brasileiros na competição por novas montadoras, fizeram com que os objetivos de modernização do setor a partir do Regime de 1995 ficassem comprometidos.

Com a ocorrência da crise asiática, no segundo semestre de 1997, houve uma elevação das taxas de juros no Brasil. Essa política afetou o desempenho do setor automotivo, cujas vendas, na maior parte, dependem de crédito e financiamento. Em 2003, a indústria automotiva brasileira enfrentava uma grave crise. Os investimentos feitos pelo setor ao longo da década de 1990, combinados com a redução do mercado interno, dificultavam a atuação e o retorno das montadoras (CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008).

A análise do Regime Automotivo Brasileiro de 1995, a partir de aspectos institucionais, permite observar que o mesmo objetivou a dinamização do mercado o estímulo à competitividade e à modernização tecnológica do setor. Desse modo, o aparato institucional surge como elemento que pode abastecer as organizações com informações e outros recursos que fortalecem suas capacidades e dinamizam seu desempenho (MESQUITA *et al.*, 2007). Pelo contexto observado, foi possível caracterizar o Regime de 1995 como um elemento institucional dinamizador do mercado, uma vez que promoveu aumento de investimentos, competição entre as empresas e a reorganização do próprio ambiente com a entrada de novas montadoras e fábricas de autopeças no período.

Um elemento de modernização e inovação do setor automotivo, fruto dessa política industrial, se exemplifica com a aliança formada entre Renault e Nissan, em 1998, e com a ida do grupo Audi/Volkswagen, em 1999, para o Estado do Paraná, ambas se inserindo na cadeia de fornecedores globais (TORRES; CARIO, 2013). Tais elementos são corroborados por North (1993), que afirma que a interação contínua entre instituições e organizações, aliado à crescente competição, forçam as organizações a investirem continuamente em habilidades e conhecimento para sobreviver. Outro ponto importante a se ressaltar é que, devido à ocorrência das crises econômicas mencionadas e o contexto de disputa entre os estados por montadoras (guerra fiscal), houve uma descontinuidade na adoção do Regime Automotivo. Tal fato encontra respaldo no que é definido por Powell (1991) como um processo de institucionalização incompleta, em que a adoção de novas práticas pelas organizações pode durar um curto período, pela falta de apoio normativo.

Observa-se também nesse contexto o papel do Estado como gerador de mudança no campo organizacional (FLIGSTEIN, 1991; DIMAGGIO; POWELL, 1999). Isso porque o Estado é um definidor de regras que devem promover mudanças e ao mesmo tempo continuidade, e que determinadas alterações nessas regras podem gerar choques e conflitos com consequências imprevistas (FLIGSTEIN, 1991). Esses elementos estão presentes na aplicação do Regime Automotivo de 1995 através da chamada guerra fiscal, uma vez que, conforme Pinheiro e Motta, (2001), ao invés de os investimentos fluírem para as regiões Norte, Nordeste, e Centro-Oeste, de menor índice de desenvolvimento econômico, o movimento das montadoras foi, predominantemente, rumo às regiões mais ricas do Sul/Sudeste, muito devido a questões políticas.

Por fim, no que tange aos aspectos relativos ao isomorfismo (DIMAGGIO; e POWELL, 2005), observa-se o caráter regulativo/coercitivo do Regime Automotivo de 1995. Para Scott (2008), os aspectos regulativos e coercitivos das instituições se baseiam em instrumentos legais, que buscam a conformidade das organizações por meio da vigilância e de possíveis sanções no caso da não obediência. Dulci (2002) discute detalhadamente esses aspectos conflituosos do Regime Automotivo de 1995, a partir da disputa entre os Estados das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, visto que, conforme a lei, a isenção fiscal de



50% era concedida a empresas que se instalassem nessas regiões (BRASIL, 1997). Houve também, a partir do regime, o estímulo à inovação do setor, no sentido *Schumpeteriano* de abertura de novos mercados para a indústria automotiva nacional, em que podem ser observados aspectos isomórficos normativos, ligados à necessidade de modernização da indústria. Um exemplo dessa modernização trazida pelo regime se observou pela entrada de novas montadoras no mercado nacional o que forçou as grandes montadoras a reestruturação com programas de qualidade total, automação e novas formas de relacionamento com fornecedores (PINHEIRO 2001). Nesse sentido as instituições políticas simbolizadas nas leis e políticas setoriais servem como direcionadores dos processos de inovação, corretores de falhas e condutoras do comportamento dos agentes como, por exemplo, os fabricantes (FARIA 2012).

### **6.3. A retomada do crescimento e o Novo Regime Automotivo Brasileiro/Inovar-Auto: contexto e análise institucional**

A partir de 2004, o setor automotivo brasileiro apresentou nova expansão. Esse movimento ocorreu devido ao crescimento sustentado da economia, à diminuição das taxas de juros e à mudanças institucionais que afetaram a concessão de crédito, impulsionando o aumento do mercado interno. Assim, o mercado brasileiro assumiu maior importância estratégica para as grandes montadoras, tendo em vista a estagnação dos mercados já consolidados da União Européia, Japão e Estados Unidos (CASTRO; FERREIRA, 2009).

Sturgeon *et al.* (2009) consideram que a produção, os principais mercados e o poder da indústria automobilística contemporânea, estão concentrados em onze grandes empresas de apenas três países – Estados Unidos, Japão e Alemanha. Porém, os autores também verificaram um crescimento do mercado automotivo em nações em desenvolvimento, como a China, Índia e o Brasil, refletindo um aumento do investimento estrangeiro e de transferência de produção e consumo para esses países emergentes (GASTROW, 2012). Dados da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotivos (ANFAVEA, 2011), mostram que a partir de 2008, o incremento na produção de veículos no Brasil foi de 13%. Os impactos da crise financeira de 2008 sobre a indústria automobilística brasileira resultaram em queda nas vendas em novembro e dezembro de 2008 em relação ao mesmo período de 2007, com os resultados negativos de 23,4% e 19,7% respectivamente. Para minimizar esses efeitos negativos, o Governo Brasileiro promoveu a redução do imposto sobre produtos industrializados (IPI), com o intuito de retomar os níveis de consumo anteriores à crise. Essa nova política promoveu resultados positivos: entre janeiro e novembro de 2009, houve um aumento de aproximadamente 20% das vendas de veículos leves (CASTRO; FERREIRA 2009; ALVARENGA *et al.*, 2010).

Com a necessidade de aumentar a competitividade da indústria nacional, e os níveis de inovação e desenvolvimento tecnológico dos veículos comercializados no país, diminuindo assim a defasagem desses em relação ao mercado internacional, o governo federal elaborou o chamado Novo Regime Automotivo Brasileiro, intitulado Inovar-Auto, com vigência no período entre 2013-2017. O novo regime estabelece como objetivos: a) o aumento do conteúdo regional, medido pelo volume de aquisições de peças e insumos das empresas no país para a sua produção; b) investimentos em engenharia e inovação; e c) aumento da eficiência energética veicular (ANFAVEA, 2012). A adoção do Novo Regime Automotivo Brasileiro é vista como positiva, ao estabelecer políticas de valorização da produção nacional, de estímulo à inovação e desenvolvimento tecnológico, e de incremento dos investimentos da indústria automobilística no país (ANFAVEA, 2012).

Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC, 2012) são benefícios fiscais do Inovar-Auto à indústria automotiva: crédito presumido de IPI de até 30%; crédito presumido de IPI referente a gastos em Pesquisa e Desenvolvimento e a investimentos em tecnologia industrial básica, engenharia de produção e capacitação de fornecedores; e, a partir de 2017, carros que consumam 15,46% menos, terão direito a abatimento de 1% de IPI e os carros que consumam 18,84% menos, terão direito a abatimento de 2% de IPI. O Inovar-Auto contempla também o estímulo a inovações em segurança veicular (sistemas de prevenção de acidentes, etc.), Para o Governo Brasileiro, a expectativa é que investimentos em P&D e tecnologia sejam direcionados principalmente nesta área (MDIC, 2012). Neste cenário, o novo regime estimulará também a concorrência, pois os incentivos tributários estão direcionados para novos investimentos e também empresas que comercializam e não produzem no Brasil (MDIC, 2012).

Além disso, verifica-se que o governo estabeleceu critérios de investimentos a serem realizados pela indústria, para aquisição dos seguintes benefícios: a) a redução de alíquota do IPI - alcançada por meio de investimento de um mínimo de 0,5% da receita bruta total de vendas de bens e serviços em atividade de inovação, de pesquisa e desenvolvimento tecnológico de produto e processo no país; b) agregação de conteúdo nacional (mínimo de 65%) e a realização de pelo menos 6 processos locais, de um total de 11, em pelo menos 80% da sua produção de veículos. c) e crédito tributário presumido entre 0,75% e 2,75% da receita bruta total de venda de bens e serviços para gastos com insumos estratégicos e ferramentaria, pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação, capacitação de fornecedores, engenharia e tecnologia industrial básica (LEÃO; GOULART, 2012).

O Inovar-Auto é visto pelas empresas com um misto de otimismo (por trazer benefícios para a indústria) e incerteza (devido à falta de estrutura ou mesmo o próprio desconhecimento das organizações sobre o Regime). Essa incerteza pode ser observada em pesquisa publicada na revista *Automotive Business* (2013), a qual constata que 93% dos profissionais entrevistados das principais indústrias do setor visualizaram o Novo Regime Automotivo como oportunidade para o desenvolvimento de projetos, constituindo-se como um motor para a inovação no setor. Entretanto, 77% dos entrevistados afirmaram não ter conhecimento sobre as especificidades do Inovar-Auto. O levantamento ainda apontou que 60% dos pesquisados afirmavam que suas empresas não estavam adequadamente estruturadas para se adaptar ao Novo Regime Automotivo, uma vez que não possuíam instrumentos capazes para mensurar os investimentos em P&D ou tecnologia e inovação.

No que tange à análise dos aspectos institucionais do Regime Automotivo de 2012, observa-se que o mesmo objetiva, através da ação governamental, o amadurecimento tecnológico da indústria. Não obstante, o incentivo ao desenvolvimento tecnológico do setor parece promover a adoção de inovações incrementais (veículos mais eficientes, menos poluentes, com menor defasagem tecnológica em relação ao mercado internacional, etc.). Esse tipo de inovação é geralmente produzido a partir da interação entre fornecedores e montadoras, uma vez que contextos institucionais mais colaborativos tendem a produzir melhor utilização das suas capacidades e gerar essas inovações incrementais.

Por outro lado, estruturas mais hierarquizadas geram mais descontinuidade entre as capacidades das empresas, favorecendo rupturas tecnológicas e o surgimento de inovações radicais (WHITLEY, 2000). No contexto da indústria automotiva mundial, as inovações de natureza radical tem se direcionado ao desenvolvimento de tecnologias para a produção de veículos totalmente elétricos e/ou híbridos, dada a crescente preocupação de agentes do ambiente organizacional e do ambiente institucional com a questão ambiental. Smith e Crotty (2008) apontaram que os mecanismos regulatórios na indústria automobilística têm

incentivado a adoção de inovações ambientais incrementais em detrimento de práticas radicais ou de ruptura no processo inovativo. Para os próximos vinte anos, é provável que o transporte individual em automóvel ainda permaneça dominante, embora este domínio seja menor nos termos relativos ao crescimento de meios públicos de transporte. Mas também se espera um maior e gradual direcionamento das tecnologias automotivas em direção à sustentabilidade (GEELS, 2012).

Wells (2010) destaca que, na indústria automotiva, ocorre atual uma coexistência mútua, em que novas tecnologias ambientais são vistas como opcionais e podem ser expandidas progressivamente (como é o caso dos veículos híbridos). Nesse sentido, abre-se espaço no mercado para a existência de novas tecnologias em conjunto com as tecnologias mais tradicionais. Neste cenário, o governo estimularia a adoção de incentivos fiscais como mecanismos regulatórios preferenciais, e a opção por novas tecnologias é feita comparativamente em termos de seus custos. Entretanto, verifica-se que esse tipo de inovação não fora incentivada no Inovar-Auto, uma vez que veículos elétricos e híbridos não obtêm benefícios fiscais para serem produzidos e comercializados no Brasil (LOMONACO *et al.*, 2012).

A identificação de fatores do ambiente institucional que facilitam ou restringem a inovação também é possível no contexto do Inovar-Auto. De um lado, a falta de conhecimento tecnológico, a falta de pessoal qualificado e especializado, a dificuldade de acesso a recursos e ativos complementares, bem como o receio de que os consumidores não responderão às iniciativas de inovação, faz com que, de acordo com Delmas (2002), algumas empresas tenham maior resistência à mudança no ambiente institucional e organizacional. Por outro lado, o Novo Regime Automotivo já possibilita o surgimento de iniciativas de investimento em tecnologia e inovação, e aumento da capacidade produtiva das indústrias já instaladas no país, como ilustra o caso da FIAT (FOLHA DE SÃO PAULO, 2013). Além disso, o Inovar-Auto também tem incentivado a entrada de novos concorrentes: a Cherry, a JAC Motors, a Nissan, a BMW e a Mercedes-Benz planejam investimentos a instalação de fábricas no país para aproveitar os benefícios da nova política industrial (FOLHA DE SÃO PAULO, 2012).

Por fim, no que tange aos aspectos relativos ao isomorfismo, podem ser observados aspectos coercitivos e normativos presentes no âmbito do Inovar-Auto. Verifica-se que a coerção exercida pelo Governo Brasileiro, ao implementar sua nova política industrial para o setor, estabelecendo metas de investimento em P&D e índices mínimos de componentes e produção nacional, pode se constituir como um elemento fundamental que força a profissionalização da indústria, fazendo com que o Inovar-auto em si se constitua como elemento de isomorfismo normativo. Além disso, é interessante ressaltar que o desconhecimento e despreparo de algumas montadoras pode ser, de um lado, um fator restritivo para a modernização da indústria, e, de outro, um componente que contribui para o surgimento de um efeito manada (WELLS; NIEUWENHUIS, 2012), levando as empresas a aderir ao Inovar-Auto e agregar essas novas tecnologias e inovações na indústria brasileira. Esse movimento revela a possibilidade de manifestações de isomorfismo mimético, na medida em que elementos como a manutenção de mercado e competitividade fazem com que empresas adotem práticas similares entre si, copiando aquelas que lideram o setor e a adoção das políticas estabelecidas pelo Novo Regime.

Outra questão relevante para a indústria automobilística que promove o advento destas políticas e mudanças na fabricação dos automóveis é a preocupação da sociedade com alguns de seus “inconvenientes”, como o elevado número de acidentes no trânsito e a emissão de poluentes na atmosfera (FARIA 2012).

## 7. Considerações finais

O objetivo geral deste trabalho consistiu em analisar o Regime Automotivo Brasileiro/1995 e no Novo Regime Automotivo Brasileiro - Inovar-Auto/2012. Para tanto, foi efetuado um resgate da evolução da indústria automobilística brasileira e apresentados os elementos principais associados aos dois regimes automotivos, analisados à luz das teorias sobre inovação e da teoria neoinstitucional.

A pesquisa permitiu observar que o conjunto de regras colocadas pelos regimes analisados tem moldado a atuação da indústria automotiva brasileira, e direcionado processos de inovação incremental (especificamente no caso do Inovar-Auto), e de abertura de novos mercados (no caso do regime de 1995), com o objetivo comum de alcançar objetivos econômicos e de competitividade para o setor automotivo brasileiro. Em ambos os contextos foram constatados aspectos de isomorfismo tanto coercitivo (legislação em si) quanto normativos (pressão por normatização da indústria), com a possibilidade de manifestação de isomorfismo mimético.

Percebe-se assim, que os dois regimes, em termos comparativos, podem simbolizar dois momentos distintos da indústria nacional: em um primeiro momento, o regime de 1995 buscou o estímulo à inovação, a partir da abertura do setor ao mercado e ao capital externo, contexto institucional que, de fato, propiciou a consolidação de investimentos e inovações do mercado externo. Porém, condições econômicas e políticas desfavoráveis impediram a continuidade e consolidação do regime de 1995. Em um segundo momento, o Inovar-Auto surge recentemente como um elemento institucional que visa o amadurecimento da indústria já integrada ao contexto internacional, porém com a necessidade de promover um salto tecnológico significativo para se integrar definitivamente ao padrão tecnológico das nações mais desenvolvidas (veículos mais eficientes e com novas tecnologias). No entanto, verificou-se a preponderância de inovações incrementais a partir dos aspectos institucionais aparentemente respaldados no caso do Inovar-Auto, pelo estímulo governamental a inovações como: motores mais eficientes, menos poluentes, peças mais leves, em detrimento de inovações radicais como os veículos elétricos ou híbridos.

Além da contribuição das evidências de diálogo entre teoria institucional e inovação, este artigo também demonstra de forma inicial, aspectos de abertura de mercado (1995) e recentemente de tentativa de modernização da indústria. Assim, pode se inferir que os elementos institucionais (regimes) se modificaram e tem aparentemente modificado a indústria, atuando cada um com diferentes focos e estímulos na promoção de inovações no setor, de acordo com as necessidades e capacidade de adequação das organizações a legislação em cada período analisado.

Por fim, cabe ressaltar que esta é uma pesquisa inicial desse contexto, que buscou oferecer como contribuição os aspectos comparativos dos dois regimes e que pretende ser a base de estudos futuros, que buscarão analisar empiricamente o contexto do Inovar-Auto e a verificação da sua eficácia ao longo do tempo no que diz respeito à mudança do padrão tecnológico das organizações do setor automobilístico brasileiro.

## 8.Referências

- AHUJA, G.; LAMPERT, C. M.; TANDON, V. Moving Beyond Schumpeter: Management Research on the Determinants of Technological Innovation. **The Academy of Management Annals**, v. 2, n. 1, p. 1-98, 2008.
- ALTENBURG, T.; BHASIN, S.; FISCHER, D. Sustainability-oriented innovation in the automobile industry: advancing electromobility in China, France, Germany and India. **Innovation and Development**, v. 2, n. 1, p. 67-85, 2012.
- ANFAVEA. **Anuário Estatístico da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotivos**. São Paulo: Anfavea, 2011. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br>
- ANFAVEA. **Carta da ANFAVEA Abril 2012**. São Paulo: Anfavea, 2012. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br> Acesso em: 05/02/2013.
- ARBIX, G.; VEIGA, J. P. C. **A distribuição de veículos sob fogo cruzado: em busca de um novo equilíbrio de poder no setor automotivo**. 2003. Disponível em: [http://www.fenabrave.org.br/pagina\\_dinamica.asp?coditem=223](http://www.fenabrave.org.br/pagina_dinamica.asp?coditem=223)>. Acesso em: 04 mar. 2008.
- ARMÊNIO NETO, J.; MACHADO-DA-SILVA, C. L. O processo de institucionalização da tecnologia VoIP no Mercado Corporativo de Telefonia. In: ENCONTRO DE ESTUDOS EM ESTRATÉGIA, 4., 2009, Recife. **Anais...** Recife: ANPAD, 2009.
- AUTOMOTIVE BUSINESS 2013. Empresas estão despreparadas para o Inovar-Auto Disponível em: <http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/16082/empresas-estao-despreparadas-para-o-inovar-auto>> Acesso em 05.05.2013.
- ALVARENGA, G. V. *et al.* Políticas anticíclicas na indústria Automobilística: uma análise de Cointegração dos impactos da Redução do IPI sobre as vendas de veículos. **Instituto De Pesquisa Econômica Aplicada**. 2010.
- BARDIN, L. Análise de conteúdo. Lisboa: Edições 70, 1979.
- BRASIL. Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997. Estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional e dá outras providências. 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9440.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9440.htm)>. Acesso em 05.05.2013.
- BELLO, D. C.; LOHTIA, R. SANGTANI, V. An institutional analysis of supply chain innovations in global marketing channels. **Industrial Marketing Management**, v. 33, n. 1, p. 57-64, 2004.
- BOEHE, D. M.; ZAWISLAK, P. A. Influências Ambientais e Inovação de Produtos: Estudo de Casos em Subsidiárias de Multinacionais no Brasil. **Revista De Administração Contemporânea**, v. 11, n. 1, Jan./Mar. 2007.
- CASSON, M.; GUISTA, M.D. The economics of trust In: BACHMANN, R., ZAHEER, A. (Eds.) **Handbook of Trust Research**. Cheltenham: Edward Elgar, 2006., p. 393-408.
- CASOTTI, B. P.; GOLDENSTEIN, M. Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil. **BNDES Setorial**, n. 28, p. 147-188, 2008.
- CARVALHO, E. G. **Globalização e estratégias competitivas na indústria automobilística: uma abordagem a partir das principais montadoras instaladas no Brasil**. 2003. Tese (Doutorado em Economia), Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

- CARVALHO, R. Q. Relações interfirmas: governança e desenvolvimento tecnológico na cadeia automotiva brasileira. In: CARDOSO, A.; COVARRUBIAS, A. **A indústria automobilística nas Américas: a reconfiguração estratégica e social dos atores produtivos**. Belo Horizonte: UFMG/IUPERJ, 2006. p. 63-78.
- CASTRO P. C.; FERREIRA, T. T. Desdobramentos da crise no Setor Automotivo. **Informe Setorial**, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), março/2009.
- CASTRO, C. G. *et al.* Aprendizagem e Parcerias de Co-design no Processo de Desenvolvimento de Produto no Setor Automobilístico: Caso BLOCK. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO, 36. 2012, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ENANPAD, 2012.
- CORIAT, B.; WEINSTEIN, O. Organizations, firms and institutions in the generation of innovation. **Research Policy**, v. 3, n. 2, 2002.
- COURVISANOS, J. Political aspects of innovation. **Research Policy**, v. 38, n. 7, p. 1117-1124, Sep 2009.
- DELMAS, M. A. Innovating against European rigidities: Institutional environment and dynamic capabilities. **Journal of High Technology Management Research**, v. 13, p. 19-43, 2002.
- DELRE, S. A. *et al.* Will It Spread or Not? The Effects of Social Influences and Network Topology on Innovation Diffusion. **Journal of Product Innovation Management**, v. 27, n. 2, p. 267-282, Mar.. 2010.
- DE NEGRI, J. A. O custo de bem-estar do regime automotivo brasileiro. **Pesquisa e Planejamento Econômico**, v. 29, n. 2, p. 215-242, 1999.
- DIAS, A. V. C. *et al.* Recent Evolutions In R&D Activities In The Brazilian Automotive Industry. In: GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM, 19., 2011, Paris. **Proceedings...** Paris: GERPISA, 2011.
- DIJK, S.V.; BERENDS, H.; JELINEK, M. Micro-Institutional Affordances and Strategies of Radical Innovation. **Organization Studies**, v. 32, n. 11, p. 1485-1513, 2011.
- DIMAGGIO, P. J.; POWELL, W. W. Introducion. In: DIMAGGIO, P. J.; POWELL, W. W. (Org). **The New Institutionalism in Organizational Analysis**. Chicago: University of Chicago Press, 1991.
- DIMAGGIO, P. J.; POWELL, W. A gaiola de ferro revisitada: isomorfismo institucional e racionalidade coletiva nos campos organizacionais. **Revista de Administração de Empresas**, v.45, n.2, p.74-89, 2005.
- DULCI, O S. Guerra fiscal, desenvolvimento desigual e relações federativas no Brasil. **Revista de Sociologia e Política**, v. 18, p. 95-107, 2002.
- FARIA, L. G. D. **A Coevolução dos Elementos do Sistema Setorial de Inovação do Setor Automotivo**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2012.
- FAULKNER, A. Regulatory policy as innovation: Constructing rules of engagement for a technological zone of tissue engineering in the European Union. **Research Policy**, v. 38, n. 4, p. 637-646, 2009.
- FLIGSTEIN, N. The structural transformation of American industry. In: DIMAGGIO, P. J.; POWELL, W. W. (Org). **The New Institutionalism in Organizational Analysis**. Chicago: University of Chicago Press, 1991.

- FLICK, U. **Uma introdução à pesquisa qualitativa**. Porto Alegre: Bookman, 2004.
- FOLHA DE SÃO PAULO. Fiat afirma que irá investir R\$ 15 bilhões no Brasil até 2016. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2013/05/1274272-fiat-vai-investir-r-15-bilhoes-no-brasil-ate-2016.shtml>> Acesso em 05/05/2013.
- FOLHA DE SÃO PAULO. JAC decide iniciar obras na Bahia; empresas investirão R\$ 5 bi, diz ministro. 2012. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/1163745-jac-decide-iniciar-obras-na-bahia-empresas-investira-o-r-5-bi-diz-ministro.shtml>> Acesso em 05.05.2013.
- GASTROW, M. A review of trends in the global automotive manufacturing industry and implications for developing countries. **African Journal of Business Management**, v. 6, n. 19, p. 5895- 5905, 2012.
- GEELS, F. W. A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. **Journal of Transport Geography**, v. 24, n. 0, p. 471-482, 2012.
- GOBBO, S. C. de O. *et al.* Uma análise das estratégias de manufatura adotadas por Seis montadoras da indústria automobilística mundial. **Revista Gestão da Produção, Operações e Sistemas**, v. 5, n. 3, p. 11-28, jul./set. 2010.
- HUNG, S. C. Explaining the process of innovation: the dynamic reconciliation of action and structure. **Human Relations**, v. 57, n. 11, p. 1479-1497, 2004.
- LANDRY, R.; AMARA, N.; LAMARI, M. Does social capital determine innovation? To what extent. **Technological Forecasting and Social Change**, v. 69, n. 7, p. 681-701, 2002.
- LIN, R.-J., SHEU, C. Why Do Firms Adopt/Implement Green Practices?—An Institutional Theory Perspective. **Procedia - Social and Behavioral Sciences**, v. 57, p. 533-540, 2012.
- LEE, J. *et al.* Forcing technological change: A case of automobile emissions control technology development in the US. **Technovation**, v. 30, n. 4, p. 249-264, Apr. 2010.
- LEÃO, C.; GOULART, L. O Inovar Auto e os investimentos em P&D no setor automotivo. 2012. Disponível em: <<http://inventta.net/radar-inovacao/artigos-estudos/inovar-auto-evidencia>> Acesso em 05.05.2013.
- LYNN, L. H. *et al.* Linking technology and institutions: the innovation community framework. **Research Policy**, v. 25, n. 2, 1996.
- LIMA, J. B.. Pesquisa qualitativa e qualidade na produção científica em administração de empresas. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO, 23., 1999, Foz do Iguaçu. **Anais...** Foz do Iguaçu: ANPAD, 1999.
- LIN, R.-J.; SHEU, C. Why Do Firms Adopt/Implement Green Practices? An Institutional Theory Perspective. **Procedia - Social and Behavioral Sciences**, v. 57, p. 533-540. 2012
- LOMONACO, D.; VIEIRA, L.; MARTINS, M. Plano do governo deixa carros elétricos sem benefícios. **Folha de São Paulo**, 2012. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/1172568-plano-do-governo-deixa-carros-eletricos-sem-beneficios.shtml>>. Acessado em: 05/02/2013.
- MACHADO-DA-SILVA, C. L.; FONSECA, V.; CRUBELLATTE, J. Estrutura, agência e interpretação: elementos para uma abordagem recursiva do processo de institucionalização. **Revista de Administração Contemporânea**, v. 9, ed. esp, p. 09-39, 2005.

- MALDONADO M. U. *et al.* Inovação e Conhecimento Organizacional: um mapeamento bibliométrico das publicações científicas até 2009. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO, 34., 2010, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPAD, 2010.
- MANUAL DE OSLO: diretrizes para coleta e interpretação de dados sobre inovação. 3.ed. Rio de Janeiro: OCDE/EUROSTAT/FINEP, 2005. 184 p.
- MESQUITA, L. F. *et a.*. Determinants of firm competitiveness in Latin-American emerging economies - Evidence from Brazil's auto-parts industry. **International Journal of Operations & Production Management**, v. 27, n. 5, p. 501-523, 2007.
- MESQUITA, D. L.; BORGES, A.F.; SUGANO, J. Y.; SANTOS, A. C. O Desenvolvimento de Processos de Inovação Sob a Ótica da Teoria dos Custos de Transação: O Caso da Tecnologia Flex-Fuel. **Revista de Administração e Inovação**, v. 10, n. 1., p. 119-140, jan./mar. 2013.
- MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMERCIO EXTERIOR. **O Inovar Auto 2013-2017** (2012). Disponível em: <[www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl\\_1349358617.ppt](http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1349358617.ppt)> Acesso em 05.05.2013.
- NORTH, D. C. **The New Institutional Economics And Development**. 1993. Disponível em: <<http://econ.queensu.ca/pub/faculty/lloyd-ellis/econ835/readings/north.pdf>> Acesso em 05.05.2013.
- OLIVEIRA, V. L. D. **A política industrial do setor automotivo ea crítica ao modo de regulação sob o desenvolvimento (1995-2002)**. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2003.
- PINHEIRO, I. A. **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**. Tese (Doutorado em Administração), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.
- PINHEIRO, I. A.; MOTTA, P. C. D. O Regime Automotivo Brasileiro (Rab) Como Instrumento De Modernização Tecnológica Do Parque Industrial Nacional-Uma Análise Crítica. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 21, 2001, Salvador, **Anais...** Salvador: ENEGEPE, 2001.
- POWELL, W. W. Expanding The Scope Of Institutional Analysis. In: **The New Institutionalism in Organizational Analysis**. DIMAGGIO, P. J.; POWELL, W. W. (Org). Chicago: University of Chicago Press, 1991.
- QUINELLO, R.; NASCIMENTO, P. T. S; O processo de inovação sob o enfoque institucionalista: um estudo etnográfico na gestão de facilidades de uma montadora do Estado de São Paulo. **Revista de Administração e Inovação**, v. 6, n. 1, p. 05-29, 2009.
- RIBEIRO, D. Estruturas Organizacionais: a Lente Institucional Contribui para a Construção de um Conceito sob um Novo Olhar? In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO, 33., 2009, São Paulo. **Anais...** São Paulo: ANPAD, 2009.
- ROMERO, J. Estudio introductorio: los nuevos Institucionalismos: sus diferencias sus cercanias. In: DIMAGGIO, P. J.; POWELL, W. **El Nuevo Institucionalismo En El Analisis Organizacional**. (Org) Fondo de Cultura Económica. 1999.



SALERNO, M. S. *et al.* Alavancando pesquisa, desenvolvimento e inovação no setor de autopeças: análise e propostas a partir de survey e estudo qualitativo focado. **Produção**, v.20, n. 4, p. 565-575, 2010.

SCHUMPETER, J. **A teoria do desenvolvimento econômico: uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juros e o ciclo econômico**. São Paulo: Abril cultural, 1982.

SCOTT, R.W. Unpacking Institutional Arguments. In: DIMAGGIO, P. J.; POWELL, W. W. (Org). **The New Institutionalism in Organizational Analysis**. Chicago: University of Chicago Press, 1991.

SCOTT, R.W. **Institutions and Organizations: Ideas and Interests**. Thousand Oaks: SAGE Publications, 2008.

SELZNICK, P. Institutionalism old and new. **Administrative Science Quarterly**, v.41, n.8, p.270-277, 1996.

SMITH, M.; CROTTY, J. Environmental regulation and innovation driving ecological design in the UK automotive industry. **Business Strategy and the Environment**, v. 17, n. 6, p. 341-349, 2008.

STURGEON, T. J.; MEMEDOVIC, O.; BIESEBROECK, J. V.; GEREFFI, G. Globalisation of the automotive industry: main features and trends. **International Journal of Technological Learning, Innovation and Development**, v. 2, n. 1/2, p. 7- 24pp, 2009.

STURGEON, T.; FLORIDA, R. Research note: the globalization of automobile production. IMVP/MIT. **International Motor Vehicle Program Policy Forum**. 1997. Disponível em: <<http://imvp.mit.edu/pubarcindx.html>>. Acesso em: 05 mai. 2013.

TAVARES, B.; MESQUITA, D. L.; CASTRO, C. C. Evidências de indução e mimetismo nos arranjos produtivos locais pela ação do SEBRAE. **Administração Pública E Gestão Social**, v. 2, p. 01-23, 2010.

TORRES, R. L.; CARIO, S. A. F. A governança da cadeia global de valor na indústria automobilística: um estudo de caso. **Revista Econômica**, v. 14, n. 1, 2013.

VAN DEN HOED, R. Sources of radical technological innovation: the emergence of fuel cell technology in the automotive industry. **Journal of Cleaner Production**, v. 15, n. 11-12, p. 1014-1021, 2007.

VERMEULEN, P. A. M.; VAN DEN BOSCH, F. A. J.; VOLBERDA, H. W. Complex incremental product innovation in established service firms: a micro institutional perspective. **Organization Studies**, v. 28, n. 10, p. 1523-1546, 2007.

VICENTI, T. *et al.* Produção Científica sobre Inovação e Teoria Institucional em Bases Internacionais 1977/2012: Uma análise sob a Ótica das Redes Sociais. In: SIMPÓSIO DE GESTÃO DA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA, 27, 2012, Salvador. **Anais...Salvador: ANPAD**, 2012.

WAARDEN, F. V. Institutions and Innovation: The Legal Environment of Innovating Firms. **Organization Studies**, v. 22, n. 12, 2001.

WELLS, P. **The Automotive Industry in an Era of Eco-austerity: Creating an Industry as If the Planet Mattered** Cheltenham: Edward Elgar Publishing. 2010

WELLS, P.; NIEUWENHUIS, P. Transition failure: Understanding continuity in the automotive industry. **Technological Forecasting and Social Change**, v. 79, n. 9, p. 1681-1692, 2012.

WHITLEY, R. The Institutional Structuring of Innovation Strategies: Business Systems, Firm Types and Patterns of Technical Change in Different Market Economies. **Organization Studies**, v. 21, n 5., 2000.

ZAPATA, C.; NIEUWENHUIS, P. Exploring innovation in the automotive industry: new technologies for cleaner cars. **Journal of Cleaner Production**, v. 18, n. 1, p. 14-20. 2010.