

# A TERCEIRIZAÇÃO NO POLO AUTOMOTIVO DO AGLOMERADO METROPOLITANO DE CURITIBA

## *THE OUTSOURCING IN THE AUTOMOTIVE INDUSTRIAL CHAIN OF THE CURITIBA METROPOLITAN AREA*

João Vítor Possamai de Menezes<sup>1</sup>  
Geraldo Augusto Pinto<sup>2</sup>

### **RESUMO**

Este artigo aborda o tema da terceirização na indústria automotiva brasileira. Partindo de estudos já publicados, seu objetivo é traçar um panorama das subcontratações de atividades produtivas no Polo Automotivo do Aglomerado Metropolitano de Curitiba, em termos das relações entre as montadoras e fornecedoras de autopeças que ali se instalaram desde fins da década de 1990. Os resultados mostram que a terceirização é um fenômeno complexo. Embora se apresente como uma estratégia de competitividade às empresas, suas consequências aos trabalhadores não são positivas, podendo fragilizar a organização sindical e precarizar as condições e relações de trabalho.

**Palavras-chave:** terceirização; trabalho; indústria automotiva.

### **ABSTRACT**

This paper studies the outsourcing phenomenon that takes place in the Brazilian automotive industry. Based on already published studies, it aims to trace a perspective on the outsourcing of productive activities at the automotive industrial chain in the urban agglomerate of Curitiba, in terms of the relations between car assembly companies and auto parts suppliers that settled down there since the end of the 1990 decade. The results point out that the outsourcing is a complex phenomenon: although it presents itself as a competitive strategy to companies, its consequences to the workers are not always positive, since it may weaken the labor union organization and worsen the labor conditions and relations.

**Keywords:** outsourcing; labor; automotive industry.

## **1 A TERCEIRIZAÇÃO: CONCEITOS, OBJETIVOS E CARACTERÍSTICAS**

A terceirização é um fenômeno complexo. Consistindo numa estratégia de gestão do trabalho pelo capital (geralmente as corporações privadas oligopólicas, muito embora também participem desse processo instituições públicas), perfaz um movimento que permeia a acirrada luta de classes na contemporaneidade.

Tecnicamente, trata-se de uma transferência, parcial ou total, da execução de um serviço ou processo produtivo, de uma empresa a outra, caracterizando esta última como “terceira”, a qual passa a assumir, no lugar da primeira empresa, dita contratante, a responsabilidade por tais atividades com seus próprios recursos materiais e humanos (NETO, 1995). A motivação principal, de um ponto de vista meramente técnico, seria o fato de que tais atividades, não sendo o foco de atuação das empresas contratantes – suas “atividades-fim”

---

<sup>1</sup> Graduando em Engenharia Elétrica pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR). <joaovmenezes@gmail.com>

<sup>2</sup> Bacharel em Sociologia e Ciência Política, mestre e doutor em Sociologia. Docente da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR). <geraldoaugustopinto@gmail.com>

– receberiam das terceiras um tratamento mais especializado, com maior qualidade e produtividade, pois portariam soluções tecnológicas mais avançadas. Assim divididas tais responsabilidades, cada qual, contratante e terceira, poderiam dedicar-se melhor às suas atividades-fim e com isso obterem maior competitividade (SILVA, 1997).

Tal conceituação, no entanto, ao dissociar a produção e a circulação dos produtos e serviços das atividades dos trabalhadores, desconsideram as transformações sociais e os impactos de caráter sócio-político inerentes à terceirização. Há definições que já incorporam o trabalho e seus custos como parte importante da terceirização:

Essa estratégia [...] permite à empresa reduzir custo variável e liberar capital para outros investimentos mais rentáveis [...]: é a possibilidade de variar a quantidade de mão de obra de acordo com as oscilações de mercado e diminuir custo com espaço físico ou da estrutura da empresa, tornando[-a] assim ágil, flexível e com maior liquidez (FERREIRA; CARLEIAL; NEVES, 2014).

Uma questão, contudo, permanece: não teria a terceirização também o propósito de desarticular o poder organizativo dos trabalhadores? Nesse sentido, pesquisas como a de Thébaud-Mony e Druck (2007) enfatizam o caráter flexibilizador das relações de trabalho permitido pela terceirização, ao externalizar e pulverizar a responsabilidade de contratos trabalhistas para empresas além da contratante. Filgueiras e Cavalcante (2015) fazem questão de definir a terceirização como “um processo de valorização do capital através de organização e gestão do trabalho, sem admissão da relação contratual com os trabalhadores em atividade, com o uso de um ente interposto”. Se houvesse meramente uma divisão técnica do trabalho entre as empresas, cada qual atuando em sua atividade principal com maior competitividade como arguiu Silva (1997), haveria uma distribuição crescente de capitais no mercado. O que se vê, no entanto, é uma oligopolização do capital e uma fragmentação do trabalho.

Uma das conclusões de Filgueiras e Cavalcante (2015) é que a terceirização não ocorre em condições de igualdade nem mesmo entre as empresas, pois são as contratantes que ditam os rumos das atividades das terceiras. Seja detendo o saber técnico-científico, seja gerindo a força de trabalho como bem entender, as contratantes não transferem uma atividade totalmente e sempre detêm maior poder numa relação que, teoricamente, seria benéfica a ambas as partes. Esse desigual poder discricionário das contratantes sobre as terceiras está posto já na contratação, chegando a determinar – como veremos adiante sobre os condomínios industriais na cadeia automotiva – a atividade das terceiras e até seus investimentos. Filgueiras e Cavalcante (2015) ainda acrescentam que uma empresa terceira “pode até ser beneficiária do esquema, mas nunca pode controlá-lo, sob pena de inviabilizar a terceirização”.

Voltando ao caráter flexibilizador da terceirização observado por Thébaud-Mony e Druck (2007), o estudo de Andreta e Campos (2015) sobre o perfil dos trabalhadores terceirizados nos anos 2000 aponta que o motivo principal pelo qual uma empresa terceiriza uma atividade é a redução de custos trabalhistas, transferindo-os para “[...] as empresas subcontratadas ou diretamente para os trabalhadores subcontratados”. Como resultado, tem-se uma precarização: os salários dos terceirizados são menores que os dos trabalhadores efetivos; suas jornadas são, em média, mais longas; sua rotatividade é maior, dificultando planejamentos futuros e contribuição previdenciária; e maior também é o risco de adoecerem e/ou se acidentarem, devido a menor fiscalização e menor investimento em segurança pelas contratantes (ANDRETA; CAMPOS, 2015).

## **2 OS RUMOS LEGAIS DA TERCEIRIZAÇÃO NO BRASIL**

No Brasil, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), decretada em 1943, já previa aspectos problemáticos dessa relação em seu Art. 455, ao prover os trabalhadores terceirizados do direito de reclamar às empresas contratantes as inadimplências dos contratos de trabalho firmados e eventualmente não cumpridos pelas terceiras – podendo estas, inclusive, serem acionadas regressivamente por aquelas, pelas despesas (BRASIL, 1943). Ainda assim, permanecia no vazio uma regulamentação mais rigorosa, sobretudo quanto à possibilidade das contratantes não apenas externalizarem atividades, mas usufruírem em suas próprias dependências de força de trabalho contratada por empresas terceiras.

Durante o período da ditadura militar no Brasil (1964-1985), foram criadas duas leis que possibilitavam o uso de trabalho terceirizado. A Lei 6019/74, que dispõe sobre trabalho temporário de, no máximo, três meses e intermediado por empresas de trabalho temporário (outro modo de se caracterizar as empresas terceiras, sendo o ponto chave a interposição na contratação de trabalhadores) (BRASIL, 1974). E a Lei 7102/83 (BRASIL, 1983), que segundo Biavaschi e Teixeira (2015), “estendeu para os serviços de vigilância essa forma de contratar (a terceirização)”. O Enunciado 256 do Tribunal Superior do Trabalho (TST, 2003), de 1986, considerou ilegal tal forma de contratação interposta, excetuando-se os casos previstos nas leis 6019/74 e 7102/83. Em 1993, contudo, o TST reviu a matéria e adotou o Enunciado – atualmente “Súmula” – 331 (TST, 2011), permitindo a terceirização dos serviços de conservação e limpeza, bem como de outros considerados como “atividades-meio” da empresa contratante (PINTO; KEMMELMEIER, 2011).

A Súmula 331 representou o primeiro passo dos governos neoliberais ao longo da década de 1990, com destaque para o de Fernando Henrique Cardoso, na precarização das relações de trabalho no Brasil<sup>3</sup>. Em 2004, já sob o governo de Luís Inácio Lula da Silva, foi encaminhado à Câmara dos Deputados o Projeto de Lei (PL) 4330, de autoria de Sandro Mabel, à época deputado federal do Partido da Frente Liberal (PFL) por Goiás (MABEL, 2004). O PL 4330 trouxe como maior mudança o fato de as firmas contratantes poderem terceirizar suas “atividades-fim”, ou seja, uma contradição em termos até mesmo do ideal meramente técnico, exposto anteriormente, de tal estratégia. Afinal, como poderia a terceirização permitir às empresas contratantes focarem-se em suas atividades principais se até essas podem ser subcontratadas indefinidamente?

Restaria às empresas, contratantes ou terceiras, como alude o jurista Souto Maior (2013), especializarem-se em simples comércio de força de trabalho, escancarando as entranhas do capitalismo ao mostrar que o fundamento desse sistema social não está na produção de coisas úteis para satisfazer necessidades, mas na acumulação de capital por intermédio da exploração de trabalho alheio. Restaria como meta às empresas, nessa “terceirização total” (ANTUNES, 2015), a encarniçada luta pela redução de salários, pela precarização das condições de trabalho e pela obstaculização às ações coletivas dos trabalhadores, como o movimento sindical. Condições que, para Biavaschi e Teixeira (2015), revogam até mesmo as mínimas garantias da Súmula 331, transformando “[...] relação de emprego em relação comercial, isentando, no limite, os beneficiários da força de trabalho de quaisquer responsabilidades trabalhistas”.

O PL 4330/04 foi rejeitado em todas as vezes em que foi posto à votação na Câmara dos Deputados. Mas, nesse ínterim, a própria iniciativa pública avançou na matéria: segundo Biavaschi e Teixeira (2015), em 2011 foi incorporado à Súmula 331, por proposta do então

---

<sup>3</sup> Veja-se, ademais, a lei que possibilitou às empresas contratarem cooperativas profissionais ou de prestação de serviços, de 1994; a possibilidade de ampliação do uso do trabalho temporário por portaria de 1996; os novos regulamentos dos contratos de trabalho por tempo determinado e em tempo parcial, em 1998; a ampliação do uso de força de trabalho na forma de estágio, de 1999; o novo contrato de aprendizagem de 2000; entre outras regulamentações do período (PINTO; KEMMELMEIER, 2011; THÉBAUD-MONY; DRUCK, 2007).

governador do Distrito Federal, Joaquim Roriz, dispositivo que exime a administração pública de responsabilidade solidária à empresa interposta pelas obrigações trabalhistas devidas a trabalhadores terceirizados. Quatro anos depois, em 22/04/2015, tendo por relator Arthur Maia, deputado federal no partido Solidariedade (cujo presidente é Paulo Pereira da Silva, líder de uma das maiores centrais sindicais do país, a Força Sindical), o PL 4330/04 seria aprovado arditosamente no parlamento:

[...] o PL 4330 foi posto em votação na Câmara de Deputados sem discussão no Plenário, através do uso da força regimental que dá poderes ditatoriais ao seu presidente, deputado Eduardo Cunha, que vem sistematicamente usando e abusando desse poder, para impor votações de projetos polêmicos que alteram radicalmente a vida da sociedade, sem encaminhar um processo democrático de discussão (ANTUNES; DRUCK, 2015, p. 34).

Após tal manobra, o projeto segue agora ao Senado como Projeto de Lei da Câmara (PLC) 30, de 2015 (MABEL, 2015). Como aludido anteriormente, a terceirização das atividades-fim está prevista no *corpus* do PLC 30/15, como segue:

Art. 4º É lícito o contrato de terceirização relacionado a parcela de qualquer atividade da contratante que obedeça aos requisitos previstos nesta Lei, não se configurando vínculo de emprego entre a contratante e os empregados da contratada, exceto se verificados os requisitos previstos nos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (MABEL, 2015).

A exceção abordada no *caput* deste artigo do PLC 30/15 diz respeito às definições de empregador e empregado (dos artigos 2º e 3º da CLT). Havendo vínculo de emprego direto (sem interposição) entre a empresa contratante e os trabalhadores da contratada, a terceirização é considerada ilícita. Faz-se obrigatória, pois, a mediação de uma empresa como terceira, que deve empregar seus trabalhadores, e, por contrato, disponibilizá-los à contratante para a execução de tarefas condizentes com a especialidade do serviço contratado. Essa hierarquia já é, porém, burlada na prática sob a vigência da Súmula 331, em casos como o apontado por Souza e Filgueiras (2011) numa montadora de veículos em Camaçari, BA, conforme comentaremos adiante.

O mais pernicioso será, entretanto, a liberação da terceirização até mesmo para as atividades-fim, o que leva pesquisadores como Antunes (2015) a caracterizarem a PLC 30/15 como a “terceirização total”. Se aprovado tal projeto, a tendência será a expansão massiva dos terceirizados no mercado de trabalho, que, segundo o DIEESE (2004 apud ANDRETA; CAMPOS, 2015), hoje já somam 12,7 milhões de trabalhadores, equivalente a mais de ¼ das ocupações formais no Brasil. Para Antunes (2015), se aprovada como lei, tal medida ampliará malefícios da terceirização como a redução de empregos e salários. Afrontará, ademais, a própria Constituição federal, por “desmobilizar trabalhadores, comprometer o meio ambiente de trabalho ou gerar discriminações” (PEREIRA, 2015).

Quanto à participação popular, audiências públicas foram convocadas enquanto o PLC 30/15 tramita no Senado Federal. Até 15/08/2015, mais da metade dos estados brasileiros realizou audiências sobre esse projeto, com público entre 500 e 1000 pessoas de diversos grupos sindicais, políticos, jurídicos etc. (BIAVASCHI; TEIXEIRA, 2015). Na audiência no Estado do Paraná, em junho de 2015, o PLC 30/15 foi veementemente rejeitado, com massiva participação dos sindicatos (de metalúrgicos, comerciários, do transporte, da indústria de vestuário, entre outros) e membros do judiciário. Aprovou-se uma carta contra o projeto na

plenária dessa audiência, assinada pelos sindicatos e federações da Força Sindical do Paraná<sup>4</sup> (TRABALHADORES..., 2015).

Como alternativa ao texto original do PLC 30/15, o Fórum Permanente em Defesa dos Direitos dos Trabalhadores Ameaçados pela Terceirização (grupo formado por membros da Central Única dos Trabalhadores – CUT – e de outras organizações), deve apresentar um projeto. Nas palavras de Graça Costa, secretária nacional de Relações do Trabalho da CUT, “nossa intenção é de, conjuntamente, formularmos um texto que regulamente a terceirização a partir do ponto de vista do trabalhador e não do empresário, como quer o PLC 30” (JORNADA..., 2016).

### 3 A INDÚSTRIA AUTOMOTIVA NO BRASIL E A TERCEIRIZAÇÃO

No Brasil, a indústria automotiva teve grande impulso a partir da década de 1950, quando, sob os índices de nacionalização que então passaram a ser exigidos, a entrada de novas montadoras promoveu maior integração com a preexistente produção local de autopeças. Assistiu-se a um crescimento que se manteve, apesar das crises da década de 1970, ininterrupto até os anos de 1980, quando adveio uma grande recessão que atingiu o consumo de veículos. Impôs-se às plantas instaladas no país a necessidade de exportar e, com isso, adequarem-se a padrões internacionais de produtividade e qualidade. Eis que, então, o taylorismo/fordismo vigente cede espaço ao toyotismo (PINTO, 2006).

Entrava em cena a reestruturação produtiva (PINTO, 2013) que, dentre outras mudanças, expandiu um fenômeno crônico nessa indústria: a terceirização. Pois, tal qual na construção civil ou no ramo petroquímico, a terceirização sempre teve destaque na indústria automotiva. Não por acaso tradicionalmente se denominam as fábricas de veículos como “montadoras”, usando-se o termo genérico “autopeças” à imensa gama de firmas fornecedoras que as abastecem. Denominação essa que exprime o grau de subcontratação nessa indústria, o qual se ampliou com a reestruturação produtiva. Desde os anos 1980, as montadoras ao redor do mundo vêm subcontratando volumes maiores e mais complexos de atividades produtivas e de serviços junto a uma rede de empresas de autopeças, que, por sua vez, também cresceu e adquiriu o aspecto de uma cadeia hierarquizada e globalizada de fornecimento, comandada por oligopólios transnacionais em cujas franjas sobrevivem pequenas firmas nacionais (PINTO, 2011).

Esse processo tomou corpo no Brasil após a abertura econômica iniciada por Fernando Collor de Mello e mantida por Fernando Henrique Cardoso ao longo de toda a década de 1990. Ao mesmo tempo em que atraiu novas montadoras (todas estrangeiras), tal abertura promoveu – por uma série de fatores discutidos em outros estudos, como Pinto (2006; 2011) – uma desnacionalização do setor de autopeças local, cujas plantas foram adquiridas por oligopólios estrangeiros de atuação global. Essa concentração de capital foi o complemento essencial à reestruturação das montadoras instaladas no país, que passaram a enxugar seus quadros e subcontratar as autopeças para o fornecimento (e nalguns casos até o desenvolvimento) de produtos e serviços. Nesse contexto, surgem formas radicais de terceirização com a entrada de novas montadoras em regiões *greenfield* (fora dos centros industriais tradicionais)<sup>5</sup> e sob o formato de “condomínios industriais”.

---

<sup>4</sup> A Força Sindical do Paraná posicionou-se contra o projeto desde o início, contrariando esta central em nível nacional (CARVALHO, 2015; CURITIBA..., 2015; SENADO..., 2015). A Força Sindical, em nível nacional, defende o debate sobre o projeto, pois acredita que ele incorpora conquistas (PROJETO..., 2015).

<sup>5</sup> Tais investimentos em novas plantas ocorreram no contexto das ditas “guerras fiscais”, em que estados do país praticamente leiloaram a oferta de vultosos benefícios fiscais e apoio em infraestrutura para atrair esses

Os condomínios industriais são arranjos espaciais (erguidos com expressivo apoio financeiro e infraestrutural dos municípios e estados) que abrigam, junto às montadoras, plantas de fornecedoras de peças e subsistemas<sup>6</sup>. Os subsistemas são componentes que agregam alto conteúdo tecnológico e incidem diretamente na diferenciação dos veículos (seja internamente nas famílias de produtos das montadoras, seja na concorrência entre elas), sendo as empresas “sistemistas” (ocupantes desse disputado primeiro nível de fornecimento, chamado *first tier*) não só responsáveis pelo abastecimento, mas pelo desenvolvimento de tais produtos (estratégia denominada *follow sourcing*). Porém, nos condomínios também há fornecedoras de itens cuja tecnologia, embora menos crítica no funcionamento e na diferenciação dos veículos, exige a necessidade de estoque para um abastecimento contínuo, levando, pois, as montadoras (sob a metodologia *just in time*) a subcontratá-las – fabricantes de pneus, vidros, injetados plásticos etc. –, constituindo-se nisso a estratégia *global sourcing* (DIAS; SALERNO, 1999; PINTO, 2011).

Há muitos aspectos nessas negociações que, por limites de espaço, não serão tratados aqui. Cabe, contudo, ressaltar um aspecto geral e central: o imenso poder discricionário das montadoras nesses arranjos produtivos. Nos condomínios industriais,

[...] a localização dos fornecedores amarra-se à logística da montadora, sendo por ela projetada – e mesmo na negociação de eventuais incentivos governamentais para a instalação das plantas, a presença de fornecedores nos arredores é levada em consideração com relação ao número de empregos gerados e até o tamanho do terreno necessário. [...] Assim, *uma característica fundamental do condomínio industrial é a presença da montadora como diretora de todo o projeto*. Isso significa que é ela quem decide que produtos serão fornecidos através do condomínio, que empresas devem fornecer esses produtos, onde elas se localizarão no condomínio e como deverão ser realizadas as entregas, além, é claro, da frequência da entrega e das especificações técnicas do produto e seu preço. Do ponto de vista da análise da cadeia automotiva, a montadora é cada vez mais explicitamente a orientadora das estratégias de todas as empresas a montante, e, conseqüentemente, [...] [define] a configuração do tecido industrial da região onde ela se instala (DIAS; SALERNO, 1999, grifo dos autores).

Vê-se, pois, que embora haja externalização de atividades pelas montadoras às autopeças, tal processo não perfaz uma distribuição equitativa de responsabilidades e de autonomia, em termos econômicos, tecnológicos ou de encargos trabalhistas, entre tais empresas. Primeiro, porque a decisão de uma fornecedora de autopeças em não participar num condomínio pode implicar em descontinuidade de sua demanda pela mesma montadora em outras plantas. Segundo, porque aceitar tal decisão implica em as autopeças (sistemistas ou não) arcarem com riscos muito maiores que as montadoras, haja vista que, nos condomínios, suas plantas são dedicadas a determinada montadora, sendo tais investimentos totalmente dependentes do êxito comercial da contratante (a localização geográfica nos condomínios em regiões *greenfield* potencializa ainda mais esse isolamento). Por fim, é um pressuposto que a terceira deva atender aos padrões de qualidade e produtividade com custos menores que os da contratante, o que leva as autopeças também a terceirizar parte de sua

---

investimentos externos diretos (ARBIX, 2002). Por seu turno, essas novas montadoras buscaram nessas regiões uma força de trabalho mais barata e com menor combatividade sindical (NEVES, 2003).

<sup>6</sup> Os subsistemas (também chamados subconjuntos ou módulos) são complexos de peças que perfazem funções integrais dos veículos, como: sistema de freios, transmissão, painel de instrumentos, etc.

produção ou instalar nos condomínios meros entrepostos de estoque de produtos fabricados em outros locais (CONCEIÇÃO, 2001; DIAS; SALERNO, 1999; SALERNO et al., 2002).

Portanto, ainda que haja benefícios às autopeças nesses esquemas de terceirização nos condomínios industriais – como, por exemplo, garantia de demanda das montadoras por prazos maiores, aquisição de competências técnicas em aprendizagem com outros partícipes nesses arranjos locais e uma possível produção de partes mais complexas dos veículos –, é evidente que as montadoras detêm maior poder e reduzem o investimento e os riscos em suas próprias plantas sem afetar sua flexibilidade produtiva, dividindo tais ônus com as firmas de autopeças, segundo se afere na análise de Dias e Salerno (1999). E, justamente por isso, as mudanças na contratação e no uso da força de trabalho devem ser consideradas como parte essencial no exame de tais empreendimentos.

Pesquisas apontam que a redução de postos de trabalho em termos absolutos nas montadoras e autopeças, junto a um deslocamento das contratações das primeiras para as últimas, tem produzido um rebaixamento das condições salariais e de trabalho em geral, sobretudo nos níveis mais externos da cadeia de fornecimento. Apontam também uma fragmentação da solidariedade entre os trabalhadores, seja na conduta individual (devido às diferenciações salariais e aos mecanismos de competição por produtividade), seja na ação coletiva, pois os sindicatos têm suas bases de filiados atingidas pelo desemprego e pela constante realocação dos trabalhadores em firmas (inclusive nos condomínios) cujo cadastro no fisco (não necessariamente a sua atuação real) os dissocia do ramo metalúrgico, pulverizando os trabalhadores em diversos sindicatos<sup>7</sup>.

Dentre os casos de terceirização recente na cadeia automotiva, há aqueles cuja radicalidade vai além – quando não se apropria do próprio formato – dos condomínios industriais. Veja-se o relatado por Marcelino (2004), em que atividades da montagem dos automóveis da Honda eram realizadas por trabalhadores contratados por uma empresa terceira classificada no ramo de logística, mas que atuava nas dependências da montadora em Sumaré, SP, realizando suas atividades-fim com trabalhadores cujos salários, benefícios, planos de carreira e até uniformes e refeição eram piores que os dos trabalhadores contratados pela montadora (além de serem vinculados a outro sindicato que não o dos metalúrgicos). Uma burla à Súmula 331. A Honda ainda detinha expressiva participação acionária nessa terceira, apontando ser puramente sua, desde o início, essa estratégia de interpor-se como contratante de força de trabalho sub-remunerada para si mesma.

Outro caso grave de terceirização na forma de contratação de força de trabalho por empresa interposta é o relatado por Souza e Filgueiras (2011), como resultado de auditoria fiscal do Ministério do Trabalho no condomínio industrial de uma montadora instalada em Camaçari, BA. Para suprir necessidades de trabalho temporário em suas flutuações de demanda e em atividades que, segundo a auditoria, configuraram-se como atividades-fim das contratantes, a montadora e as próprias sistemistas contratavam firmas que, instaladas no condomínio, “leiloavam” trabalhadores:

[...] de acordo com a demanda por força de trabalho da EF [montadora] ou [da] “sistemista” em determinado ponto do processo produtivo, é enviada mensagem eletrônica à caixa das empresas interpostas para habilitação ao fornecimento dos trabalhadores necessários. A empresa interposta que oferecer o menor preço ganha o leilão, intermediando determinada quantidade de trabalhadores (como se fossem lotes) no ponto requerido

---

<sup>7</sup> Dos muitos trabalhos que trazem essas conclusões, remetemos aqui apenas aos já citados em outros temas aqui tratados, como: Andreta e Campos (2015), Antunes (1995; 1998; 1999; 2015), Antunes e Druck (2015), Biavaschi e Teixeira (2015), Marcelino (2006), Neves (2003), Pereira (2015), Pinto (2011), Souza e Filgueiras (2011) e Thébaud-Mony e Druck (2007).

durante o tempo demandado. Esse esquema de contratação é contínuo, se encerra a cada superação de gargalo na linha e se renova a cada formação de novo gargalo, que, conforme já demonstrado, é constante e aspecto constituinte do processo produtivo (SOUZA; FILGUEIRAS, 2011, p. 06).

No caso, tratavam-se de atividades da montagem dos veículos, portanto, de postos de perfil operacional. Mas estudos demonstram que atividades de engenharia também são terceirizadas na indústria automotiva. Analisando os vínculos trabalhistas praticados por uma montadora europeia instalada no sul do Estado do Rio de Janeiro e tendo por base entrevistas com engenheiros de processo que participaram de pelo menos um projeto de veículo novo lançado por essa empresa no período 2008-2013, Maitan Filho e Simões (2015) constataram ser prática corrente a contratação desses profissionais como pessoas jurídicas, ou seja, prestadores de serviços, simplesmente para suprir demandas por tempo determinado pelos projetos dos veículos e seu lançamento no mercado. Tal instabilidade, aponta o estudo, gera pressão sobre os trabalhadores contratados como efetivos em atividades similares na empresa e os engenheiros terceirizados entrevistados foram taxativos quanto à ausência do sindicato diante de tais questões.

Percebe-se por esses exemplos como a terceirização enseja uma burla da lei. E, portanto, cabe atentar para o alerta do sociólogo Ricardo Antunes, que, em entrevista ao Jornal da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), asseverou: “[...] o patronato sabe melhor que ninguém que essa [proposta de lei da terceirização encaminhada ao Senado] é a *salvaguarda da burla*” (ORSI, 2015; grifos do autor). Afinal, quer se trate de atividades operacionais ou gerenciais, com alto conteúdo tecnológico ou não, a redução de custos trabalhistas e o combate à atuação sindical sempre estão no horizonte, embora tais objetivos não sejam, evidentemente, declarados por empresas ou governos.

Cabe encerrar esta seção mencionando o esquema de terceirização talvez mais radical entre montadoras e autopeças: o “consórcio modular”. Nele, as fornecedoras de primeiro nível não só desenvolvem e fabricam os subsistemas, como os montam nos veículos numa planta em que convivem, juntas, montadora e fornecedores. Não há trabalhadores da montadora na linha de produção, pois ela figura apenas como sócia no investimento com as fornecedoras “modulistas” (CONCEIÇÃO, 2001). Exemplo disso é a planta da Volkswagen de caminhões e ônibus em Resende, RJ: à montadora cabe o projeto do produto, a supervisão da montagem e a comercialização, cabendo às dez modulistas a fabricação dos subsistemas, seu abastecimento à planta e, nela, a própria montagem nos veículos (ARBIX; ZILBOVICIUS, 1997; POSTHUMA, 1997).

#### **4 O POLO AUTOMOTIVO DO AGLOMERADO METROPOLITANO DE CURITIBA<sup>8</sup> (PA-AMC)**

O PA-AMC é exemplar nessas formas de terceirização acima analisadas. Segundo o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES, 2005), no Paraná

---

<sup>8</sup> Região delimitada pelos doze municípios paranaenses que, segundo Firkowski (2002), receberam os maiores investimentos no contexto da já referida “guerra fiscal” (ARBIX, 2002) na década de 1990: Almirante Tamandaré, Araucária, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Curitiba, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, São José dos Pinhais.



se instalaram duas montadoras na década de 1970 (Volvo e New Holland) e mais três na década de 1990 (Volkswagen/Audi, Renault e Tritec<sup>9</sup>). Essas últimas três foram construídas para operar já nos moldes do toyotismo, com mínima força de trabalho – não obstante Estado e municípios entrarem com expressivo aporte (ARBIX, 2002). Segundo o Ipardes (2005), em 2003 o PA-AMC apresentava a seguinte composição (Tabela 1):

**Tabela 1 – Número de empresas, segundo os segmentos que compõem a cadeia de suprimento do setor automotivo na Região Metropolitana Sul-Curitiba\*: 2003**

SEGMENTO	NÚMERO DE EMPRESAS
Autopeças	125
Cabinas, carrocerias e reboques	39
Laminados e artefatos de plásticos	11
Siderurgia, metalurgia e usinagem de metal	10
Equipamentos industriais e comerciais	6
Ferramentas, ferragens, funilaria e cutelarias	6
Pneus e artefatos de borracha	4
Malharia, estamperia e têxteis diversos	3
Máquinas-ferramenta	2
Tintas, vernizes, solventes e adesivos	2
Equipamentos para energia elétrica	1
Aparelhos eletroeletrônicos	1
Vidros e artefatos de vidro	1
<b>TOTAL</b>	<b>211</b>

Fonte: Ipardes (2005, p. 50), a partir de dados da Secretaria da Fazenda do Estado do Paraná.

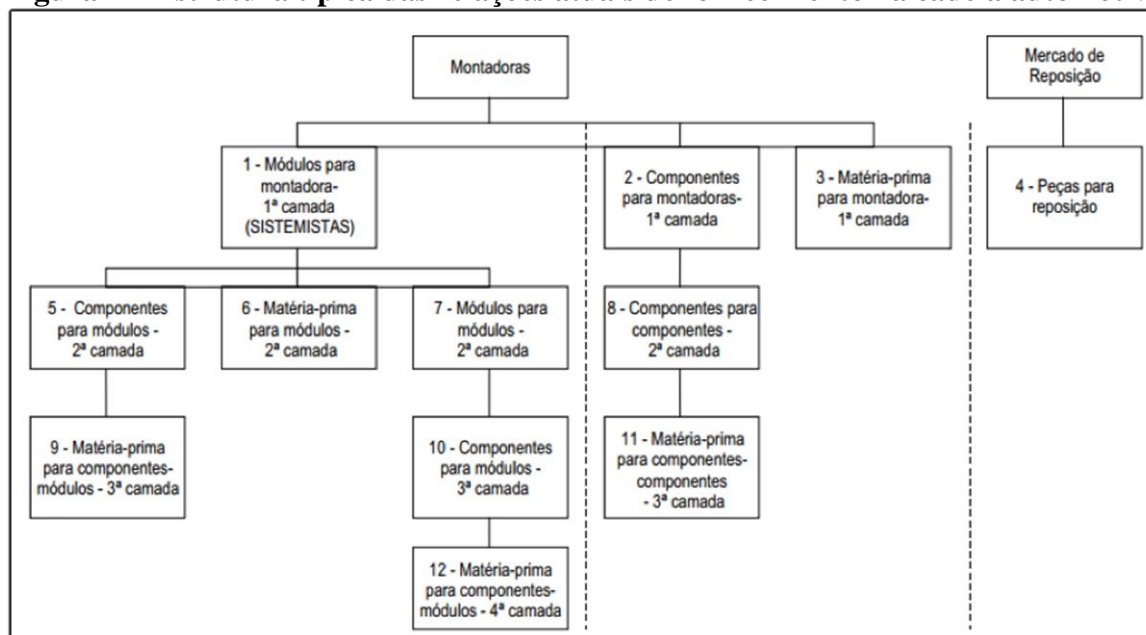
\* A definição do Ipardes de Região Metropolitana Sul-Curitiba abrange todos os municípios do AMC.

Há grande número de autopeças na região, em diferentes níveis: fornecendo às montadoras (como sistemistas ou não) ou abastecendo as sistemistas e subfornecedoras. A Figura 1, genérica à indústria automotiva, é útil para compreender tal distribuição<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Esta última, uma planta de motores fruto de consórcio BMW-Chrysler, adquirida pela Fiat em 2008.

<sup>10</sup> Uma descrição detalhada desse arranjo pode ser encontrada diretamente em Salerno et al. (2002).

**Figura 1 – Estrutura típica das relações atuais de fornecimento na cadeia automotiva**



Fonte: Universidade de São Paulo/Escola Politécnica/Curso de Engenharia de Produção (s/d apud IPARDES, 2005, p. 55, título adaptado).

Tendo por base o fluxograma acima e tomando o PA-AMC, o IparDES (2005) montou a Tabela 2, pela qual é possível ver que a maioria das empresas se localiza no primeiro nível (33), em maior número como fornecedoras de componentes (18), seguindo-se as fornecedoras de peças de reposição (15) e, então, as sistemistas (13).

**Tabela 2 – Número de fornecedoras, segundo a posição na cadeia de suprimentos da indústria automotiva da Região Metropolitana Sul-Curitiba\***

POSIÇÃO NA CADEIA DE SUPRIMENTOS	NÚMERO DE EMPRESAS
02 Componentes para montadoras - 1.ª camada	18
04 Peças de reposição	15
01 Módulo para montadora - 1.ª camada	13
05 Componentes para módulos - 2.ª camada	12
10 Componentes para módulos - 3.ª camada	9
07 Módulos para módulos - 2.ª camada	5
03 Matéria-prima para montadora - 1.ª camada	2
08 Componentes para componentes - 2.ª camada	2
06 Matéria-prima para módulos - 2.ª camada	1
11 Matéria-prima para componentes-componentes - 3.ª camada	1
09 Matéria-prima para componentes-módulos - 3.ª camada	1
12 Matéria-prima para componentes-módulos - 4.ª camada	1

Fonte: IparDES (2005, p. 55), a partir de pesquisa de campo (título adaptado).

\* A definição do IparDES de Região Metropolitana Sul-Curitiba abrange todos os municípios do AMC.

Seguem, em número, as empresas que constituem os segundo (20 ao total), terceiro (11) e quarto níveis (apenas 1 empresa). Quanto mais afastadas essas empresas das montadoras, menores tendem a ser o valor e a tecnologia agregados aos seus produtos e serviços, limitando o seu poder de negociação a variáveis como preço, o que acaba por atingir as condições de trabalho, como mostram estudos sobre o setor de autopeças em outras regiões no Brasil, como Campinas, SP (PINTO, 2011).

No que tange à organização desses empreendimentos, o processo de produção dos subsistemas (ou módulos, segundo os estudos citados) pelas sistemistas e a transferência de atividades menos agregadas tecnologicamente aos níveis inferiores representam, em conjunto, uma terceirização em que 50% ou mais do valor dos veículos são gerados externamente pelas autopeças.

O arranjo de condomínio industrial é usado pela Renault/Nissan e da VW/Audi no PA-AMC (FARAH JR., 2002). Salerno et al. (2002) mostram essa distribuição, observando que a VW/Audi utiliza um condomínio mais completo que a Renault/Nissan. Comparando-se em termos nacionais, os casos mais radicais são da General Motors (GM) em Gravataí, RS, seguida pela Ford, de Camaçari, BA (Tabela 3).

**Tabela 3 – Produtos das fornecedoras instaladas em condomínios industriais da cadeia automotiva brasileira em 2002**

Componentes	Ford BA	GM RS	Renault PR	VW PR	DC MG	VW Taubaté	VW SBC	Fiat Betim
Painel	☒	☒	☒	☒	☒		☒	☒
Bancos	☒	☒	☒	☒	☒	☒		☒
Escapamentos	☒	☒	☒	☒	☒			☒
Pneus e rodas	☒	☒	☒	☒	☒		☒	
Eixos		☒	☒	☒		☒	☒	☒
Suspensão	☒	☒	☒				☒	☒
Sistema de combustível	☒	☒		☒		☒	☒	
Chicotes				☒	☒	☒	☒	
Portas	☒	☒		☒			☒	
Estampados médios e pequenos	☒	☒				☒		☒
Vidros	☒	☒		☒				
Pára-choques	☒	☒				☒		☒
Arrefecimento / Refrigeração		☒		☒				☒
Teto (forro)	☒	☒						
Tapetes, isolamento	☒	☒						
Linhas de freio	☒	☒						
Iluminação		☒		☒				

Fonte: Salerno et al. (2002, p. 18, título adaptado).

É interessante notar que (ao menos na época do estudo acima), as atividades com maior agregação tecnológica das sistemistas estavam nos seguintes itens (e número de casos em que as firmas as fornecem nos condomínios citados): painéis (7); suspensão (5); sistema de combustível (5); arrefecimento/refrigeração (3); e linhas de freio (2). Nas demais atividades, tecnologicamente menos agregadas, mas ainda fornecidas dentro dos condomínios, tem-se: bancos (7); escapamentos (6); pneus e rodas (6); eixos (6); chicotes (4); portas (4); estampados médios e pequenos (4); vidros (3); para-choques (4); teto (forro) (2); tapetes, isolamento (2); iluminação (2). Ou seja, nos condomínios, o fornecimento de componentes simples (adquiridos via *global sourcing*) pode superar, em número de empresas, o de subsistemas (em geral, adquiridos via *follow sourcing*)<sup>11</sup>.

Os Quadros 1, 2 e 3 mostram em detalhes essas relações nas empresas do PA-AMC. No Quadro 1, é possível ver as 60 empresas fornecedoras de autopeças da região e os componentes e/ou subsistemas que fornecem entre si e às montadoras.

<sup>11</sup> A análise de Dias e Salerno (1999), comparando cinco condomínios industriais automotivos instalados em distintas regiões do país (dois no PA-AMC: Renault e VW/Audi), “[...] mostra que a grande maioria dos produtos possuem em comum a característica de apresentarem custos logísticos elevados, seja porque possuem volume espacial considerável em relação ao seu valor agregado (caso dos painéis, bancos, tanque de combustível, escapamentos, pára-choques), seja porque apresentam risco de deterioração quando do transporte (como para estampados, bancos, revestimentos, peças pintadas em geral)”.

**Quadro 1 – Integrantes principais do polo automotivo da Região Metropolitana de Curitiba**

Funções básicas das unidades instaladas	Empresas que instalaram unidades produtivas na área		
Montagem de veículos automotivos	<p><i>Instalação nos anos 70</i> Volvo (caminhões e ônibus) New Holland (tratores e colheitadoras)</p> <p><i>Instalação durante o surto de novos investimentos nos anos 90</i> Daimler Chrysler (automóveis) – Atividades encerradas em 2001 Renault (automóveis) Audi/Volkswagen (automóveis)</p>		
Montagem e fornecimento de componentes e peças	<p>Alpine (rádio) Arteb/Hella (módulo frontal) ATH Albarus (semi-eixo) Bertrand Faure (assento) Blindex (vidro) Borlem (roda de aço e alumínio) Bosch (limpador de pára-brisa) Brose (módulo da porta) Cofap (amortecedor) Continental (pneu) Copo (espuma para assentos) Dana (<i>rolling chassis</i>) Delphi (direção hidráulica) Delphi Packard Electric (chicot.) Denso (ar-condicionado/aquec.) Detroit Diesel (motor) DHB (bomba e direção hidrául.) Draftex (vedação) Eaton (sistema de direção) Ecia (coluna de dir. e escapam.) Edscha (dobrad. e freio de mão)</p>	<p>Goodyear (pneu) Hayes (roda) Heidmann (mec. caixa e câmbio) ITT (sistema de freios) Johnson Controls (assento) Kautex do Brasil (tanque de comb.) Koyo/SMI-Perdriel (mont. direção) Krupp Metalúrgica (eixo) Krupp Presta (coluna de direção) Kuster (porta completa) Lear(assento) Magnetti Mareli (retrov. e painel) Meritor (roda) Michelin (pneu) Moura (bateria) Peguform (pára-choq. e paralam.) Pirelli (roda e pneu) PPG (pintura) Rutgers (manta de isolamento) Santa Marina (vidro) SAS (montagem do <i>cockpit</i>) Sekurit Saint Gobain (vidro)</p>	<p>Siemens (injeção; chicote) Simoldes (painel de porta) Solvay (tanque de combustível) Sommer Alliberti (painel e forro) Tenneco/Walker (sistema de emissão de gases) THC (mangueira) Thera (estampado) Treves (revestimento) Tritec (motor) Valeo (embreagem e limpador) Valeo Cibie (farol e lanterna) Valeo Eletronic (alternador e motor de arranque) Valeo Térmico (ar-condicionado e aquecedor) Vallourec (mont. de módulos de suspensão) Varga (sistema de freio) Walker (escapamento) Weidman (capô)</p>

Fonte: Ferro (1998), Meiners (1998) e Sesso Filho et al. (2004) – apud Lins (2006, p. 17).

Nos Quadros 2 e 3, podemos ver em detalhes não só as empresas fornecedoras e os componentes que provêm às montadoras, mas se estão localizadas dentro ou fora dos “complexos”, respectivamente, da Renault/Nissan e da VW/Audi, no PA-AMC (deve-se compreender “complexos” como sinônimos de “condomínios industriais”, segundo a terminologia dos/as autores/as desses estudos). Vale, aliás, realizar a leitura dos Quadros 2 e 3 de modo comparativo à Tabela 3 (exposta anteriormente), pois é possível verificar diferenças entre os resultados obtidos nesses distintos estudos no PA-AMC, o que comentaremos logo a seguir.

**Quadro 2 – Relação de fornecedores mundiais da Renault**

Fornecedor	Item	Localização	
		Dentro do complexo	Fora do complexo
SAS Automotive	Montagem Eletrônica do <i>cockpit</i> * e painel interno das portas	X	
Bertrand	Assentos	X	
Ecia	Eixos	X	
Valeo	Eixos	X	
Peguform	Para-choques		X
Solvay	Tanques		X
Thera	Estampados-lateral, portas, capô e teto		X
Vallourec	Suspensão dianteira e traseira, já com as rodas		X
Gestamp	Estamparia externa		X
Faurecia	Componentes para bancos de automóveis (estrutura metálica e capas)		X
Plastauto	-		X
PPG	Tintas		X
Koyo Stering	Sistema de direção		X
Saint Gobain	-		X
Rifesa	-		X
Treves	Revestimento dos veículos		X
Denso	Aparelhos de ar-condicionado e radiadores		X
Sai Automotive	-		X

Fonte: Ferro (1999; 2000 apud CARLEIAL; GOMES FILHA; NEVES, 2002, p. 195-196).

\* Painel plástico, instrumentos, ar condicionado e pedais, segundo o estudo citado.

**Quadro 3 – Relação dos fornecedores mundiais da Audi-Volks**

Fornecedor	Item	Localização	
		Dentro do complexo	Fora do complexo
Hella Arteb	Módulo <i>front end</i>	X	
Peguform	Para-choques	X	
Kautex	Tanque de combustível	X	
Johnson Controls	Assentos	X	
Krupp Presta	Coluna de direção	X	
Pirelli	Montagem do conjunto das rodas-pneus	X	
KMBA	Eixos e quadro auxiliar	X	
Kuster/Iramec	Portas para o Audi A3	X	
Sekurit	Vidros	X	
ATH Albarus	Semi-eixos	X	
Delphi	Chicotes	X	
Walker/Gillete/ Tenneco	Emissão de gases	X	
SAS Automotive	Montagem do painel	X	
Lear	Teto interior para o Audi A3		X
Brose	Módulos de portas		X
Rutgers	Componentes de tambor de freios, componentes estruturais para som e materiais para absorção de vibrações		X

Fonte: Ferro (2000a; 2000b apud CARLEIAL; GOMES FILHA; NEVES, 2002, p. 198-199).

O estudo de Salerno et al. (2002), do qual foi extraída a Tabela 3, considerou a presença de plantas fornecedoras de pneus, rodas e suspensão, dentro do condomínio da Renault/Nissan (chamado “Complexo Ayrton Senna”), contrariando dados de Carleial, Gomes Filha e Neves (2002), apresentados no Quadro 2, que consideraram o fornecimento dos mesmos itens por empresas de fora do condomínio. O Quadro 2, por sua vez, informa haver o fornecimento de estruturas metálicas e capas para assentos por plantas de terceiras situadas fora do condomínio, enquanto tais itens nem mesmo aparecem discriminados na Tabela 3. Essa tabela, aliás, traz itens que também não aparecem no Quadro 2, como chicotes, vidros, iluminação e linhas de freio, como sendo fornecidos por plantas situadas fora do condomínio da Renault/Nissan.

Sendo “suspensão” e “linhas de freio” dois subsistemas, temos uma considerável discrepância entre esses estudos, afinal tratam-se de itens fornecidos por sistemistas e a presença ou não de suas plantas nos condomínios é algo que tem um peso significativo na configuração desse arranjo industrial. Por fim, há provavelmente um equívoco no Quadro 2, ao ser a Valeo considerada fornecedora de “eixos” à Renault, haja vista se tratar de uma sistemista com subdivisões voltadas a linhas de produtos bastante distintos desses, conforme o Quadro 1. Por fim, tendo por base o Quadro 1 e algumas informações comerciais públicas sobre empresas, é possível preencher os dados faltantes do Quadro 2: a Plastauto muito provavelmente é uma fornecedora de injetados plásticos; a Saint Gobain, de vidros; a Rifesa (se estiver grafado corretamente) de adesivos estéticos dos veículos – se for “Rigesa” (o que é mais provável), fornece papelão ondulado para embalar itens industriais pesados; Faurecia/Sai Automotive, interiores e assentos de veículos.

Da mesma forma, a Tabela 3 relata o fornecimento do subsistema de suspensão, de componentes estampados médios e pequenos, e de subsistemas de arrefecimento e refrigeração aos automóveis da VW/Audi, por plantas situadas fora do condomínio industrial instalado no PA-AMC. Esses componentes e subsistemas não estão no Quadro 3, que, por outro lado, relatou a presença de uma sistemista fornecedora da coluna de direção dentro do condomínio, não citada na Tabela 3. Ademais, ressalte-se que o Quadro 3 informa que para-choques são fornecidos por terceiras situadas dentro do condomínio, ao contrário da Tabela 3, que informa serem fornecidos externamente, da mesma forma como essa tabela informa provirem os módulos de portas de firmas sistemistas situadas no condomínio, enquanto que o Quadro 3 informa virem de fora.

Tais diferenças podem advir da adoção de critérios de classificação distintos em cada um desses estudos. Mas, em se tratando de subsistemas como os citados acima, é de se ressaltar tais discrepâncias nos resultados. Seja como for, outras informações podem ser destacadas comparando-se os Quadros 1, 2 e 3. A Delphi, a Krupp e a Valeo possuem diferentes nichos de atuação (a Delphi, por exemplo, tem duas subdivisões: Delphi, a fabricar direção hidráulica, e Delphi Packard Electric, fabricante de chicotes).

Outros casos interessantes são os da Peguform, da Sekurit Saint Gobain e da SAS Automotive: são fornecedoras que atendem tanto a VW/Audi quanto a Renault/Nissan, mas somente a SAS Automotive aparece nos Quadros 2 e 3 como tendo uma planta em cada um dos dois condomínios. A Peguform e a Sekurit Saint Gobain aparecem nos quadros extraídos de Carleial, Gomes Filha e Neves (2002), como tendo plantas apenas no condomínio da VW/Audi. E como, segundo o mesmo estudo, elas também fornecem à Renault/Nissan externamente ao seu condomínio, pode-se concluir haver um arranjo no PA-AMC em que essas fornecedoras, ainda que com plantas instaladas no condomínio de apenas uma montadora (no caso, a VW/Audi), dediquem-se não apenas a ela, mas também à sua concorrente direta (Renault/Nissan). Um caso que, enfim, relativiza a asseverada dedicação exclusiva das fornecedoras dentro dos condomínios, tal como exposto em seção anterior, de acordo com Dias e Salerno (1999). Por outro lado, isso mostra como nos primeiros níveis da cadeia automotiva o nível de concentração de capital é crescente, dando poder de barganha às fornecedoras (ainda que não sejam sistemistas) em face das montadoras, como apresentam outros estudos sobre o setor de autopeças (a exemplo da já citada pesquisa de Pinto, 2011).

Confrontando-se ainda os Quadros 1, 2 e 3 (tomando-se, pois, apenas os condomínios industriais projetados como tais, pela Renault/Nissan e pela VW/Audi), é evidente que os subsistemas mais frequentemente terceirizados pelas montadoras (assumidos por firmas com plantas dentro ou fora dos condomínios, mas todas instaladas no próprio PA-AMC) são os de direção, suspensão, embreagem, emissão de gases e os condicionadores de ar. Ou seja, a julgar por tais informações, não se tratam de itens que agregam à tecnologia mais crítica dos veículos, que ainda permanece sob o controle estrito das montadoras, como é o caso dos motores, da transmissão, dos freios e do monobloco das carrocerias.

Para encerrar esta seção, resta aludir ao fato de que no PA-AMC, a terceirização em atividades-meio é algo corrente. Quinalha (2001, p. 118), por exemplo, a respeito da Renault/Nissan, afirma:

Todas as funções suporte são terceirizadas: limpeza, vigilância, restaurantes, meio-ambiente, manutenção, recrutamento e seleção, folha de pagamento, abastecimentos e gestão de almoxarifados e até algumas tarefas específicas de engenharia são terceirizadas.

Ou seja, no PA-AMC, além da terceirização dentro e fora dos condomínios industriais, há casos gerais de subcontratação de atividades-meio apoiados na Súmula 331, atingindo, contudo, até mesmo atividades de engenharia, as quais muito questionavelmente podem ser

consideradas como atividades-meio num ramo industrial como esse, embora, como foi demonstrado na seção anterior, não seja essa situação algo incomum na indústria automotiva.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises e os fatos aqui apresentados evidenciam a complexidade da terceirização enquanto fenômeno econômico e político. Se há análises que afirmam tratar-se de uma relação benéfica para todas as partes envolvidas, há diversos estudos que demonstram ser a terceirização um velho instrumento de concentração de capital e precarização das condições de vida da classe trabalhadora. Na indústria automotiva, embora justificada como uma estratégia que permite às empresas focarem-se em suas atividades-fim (sejam montadoras ou fornecedoras em quaisquer níveis), a terceirização não deixa de ser uma estratégia de redução de custos, de riscos ou, numa só palavra, de “estoques”.

Sobretudo na indústria automotiva, a terceirização é um dos fundamentos do *just in time*, cujo resultado, o “enxugamento” das empresas, é perseguido em cada planta e na relação entre elas, dentro e fora dos condomínios industriais, espalhando-se como um princípio ao longo de toda a cadeia produtiva, atingindo atividades de menor a maior valor agregado. Perfazendo um processo totalizante de redução de custos, quando se avança desde as montadoras e sistemistas até as plantas fornecedoras situadas em níveis mais externos de fornecimento, a competitividade das firmas terceiras tende a se basear menos no conhecimento e na tecnologia e mais na precarização da força de trabalho, embora a redução de custos trabalhistas esteja presente em todos os níveis e atividades, das mais operacionais às gerenciais.

Analisando-se a conjuntura da década de 1990 na América Latina, percebe-se que a reestruturação produtiva no âmbito empresarial, concomitante ao avanço da doutrina neoliberal nos governos, foi decisiva na aprovação da Súmula 331 no Brasil, pois, ao expandir os limites legais da terceirização, concedeu-se maior liberdade ao capital para subcontratar e reduzir custos do trabalho. O Estado brasileiro efetivamente operou um benefício aos oligopólios privados instalados no país e permitiu, ao mesmo tempo, um enxugamento de sua própria estrutura com tal medida, haja vista a crescente contratação de trabalhadores temporários e empresas terceiras na prestação de serviços à máquina pública, *pari passu* à redução relativa do quadro de trabalhadores efetivos (pela ausência de reposição dos postos via concursos públicos, na mesma proporção do aumento das demandas aos serviços) e à própria privatização.

Ainda assim, a vigência da Súmula 331 reprime certos abusos, como por exemplo, a subordinação direta dos trabalhadores da firma terceira pela contratante, relação que normalmente é detectada pela existência de “[...] ordens diretas emitidas pela empresa contratante ao trabalhador terceirizado, determinação das instruções de trabalho pela tomadora dos serviços, etc.” (SOUZA; FILGUEIRAS, 2011, p. 14-15). Ora, essas relações são justamente os focos de burla em diversos casos de terceirização, como exemplificado na terceira seção deste artigo. Ou seja, o fato de a atividade-fim da terceirizada não coincidir com a da empresa contratante não impede que esta se utilize discricionariamente da força de trabalho daquela nas prestações de serviços (sejam de limpeza, de vigilância ou mesmo de engenharia), dispensando-a assim que necessário.

Ademais, como também foi demonstrado, deve-se considerar o imenso poder discricionário das montadoras nas relações com as fornecedoras de autopeças, sobretudo em arranjos produtivos como os condomínios industriais. O alto grau de dependência das fornecedoras às demandas e, no limite, ao êxito comercial das montadoras, por si mesmo impõem às fornecedoras de autopeças consideráveis riscos, imputando-lhes no negócio o



papel de terceiras tal qual se pode e se deve imputar às montadoras o papel de contratantes, não obstante todo o fetiche de neologismos técnicos que grassam sobre a matéria no meio empresarial.

É nesse cenário e em tais condições que o PLC 30/15, se aprovado pelo Senado, ao legalizar a “terceirização total” no Brasil, como já denuncia Antunes (2015), abrirá o caminho a uma “total terceirização”, permitindo a condomínios industriais e quejandos assumirem-se como *shopping centers* de força de trabalho. E às empresas, sejam contratantes ou terceiras, tomadoras ou prestadoras de serviços, o PLC 30/15 permitirá, como também às figuras do empregador e do empregado, assumirem confessadamente o que são: entes personificados da desmedida acumulação de capital.

*Recebido em 18 de setembro de 2015.*

*Aceito em 16 de julho de 2016.*

## REFERÊNCIAS

ANDRETA, R. L.; CAMPOS, R. S. Base da pirâmide social brasileira? O perfil dos trabalhadores terceirizados no contexto dos anos 2000. *Revista da ABET*, v. 14. n. 02, p. 241-258, jul./dez. 2015.

ANTUNES, R. A sociedade da terceirização total. *Revista da ABET*, v. 14. n. 01, p. 06-14, jan./jun. 2015.

\_\_\_\_\_. *Adeus ao trabalho?* Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. Campinas, SP: Cortez, Ed. da Unicamp, 1995.

\_\_\_\_\_. *Os sentidos do trabalho?* Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo Editorial, 1999.

\_\_\_\_\_. Trabalho, reestruturação produtiva e algumas repercussões no sindicalismo brasileiro. In: \_\_\_\_\_ (Org.). *Neoliberalismo, trabalho e sindicatos*. São Paulo: Boitempo Editorial, 1998, p. 71-84.

ANTUNES, R.; DRUCK, G. A terceirização sem limites: a precarização do trabalho como regra. *O Social em Questão*, ano XVIII, n. 34, p. 19-40. 2015.

ARBIX, G. Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística. *Revista brasileira de ciências sociais*, São Paulo, v. 17, n. 48, p. 109-129, 2002.

ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. O Consórcio modular da VW: um novo modelo de produção? In: \_\_\_\_\_ (Org.). *De JK a FHC: a reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, dez. 1997, p. 449-469.

BIAVASCHI, M. B.; TEIXEIRA, M. O. A terceirização e seu dinâmico processo de regulamentação no Brasil: limites e possibilidades. *Revista da ABET*, v. 14. n. 01, p. 37-61, jan./jun. 2015.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Consolidação das Leis do Trabalho*. 01 mai. 1943. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm)>. Acesso em: 03 jul. 2016.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei nº 6019*: Dispõe sobre o trabalho temporário nas empresas urbanas, e dá outras providências. 03 jan. 1974. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6019.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6019.htm)>. Acesso em: 03 jul. 2016.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei nº 7102*: Dispõe sobre segurança para estabelecimento financeiros, estabelece normas para a constituição e funcionamento das empresas particulares que exploram serviços de vigilância e de transporte de valores, e dá outras providências. 20 jun. 1983. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7102.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7102.htm)>. Acesso em: 03 jul. 2016.

CARLEIAL, L.; GOMES FILHA, M. L. de F.; NEVES, L. S. A gestão da força de trabalho na indústria automotiva: uma primeira aproximação a partir dos casos da Renault e da Audi-Volks. In: NABUCO, M. R.; NEVES, M. de A.; NETO, A. M. de C. (Orgs.). *Indústria: a nova geografia do setor produtivo*. Rio de Janeiro: DP&A, 2002, p. 173-211.

CARVALHO, L. PLC 30 - Empresários defendem terceirização até no serviço público. FETEC, CUT-PR, 16 out. 2015. Disponível em: <<http://www.fetecpr.org.br/plc-30-empresarios-defendem-terceirizacao-ate-no-servico-publico/>>. Acesso em: 03 jul. 2016.

CONCEIÇÃO, J. J. *As fábricas do ABC no olho do furacão*: a indústria de autopeças e a reestruturação da cadeia de produção automotiva nos anos 90. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Estudos de Aperfeiçoamento e Pós-graduação do Centro Universitário Municipal de São Caetano do Sul, São Caetano do Sul, SP, 2001.

CURITIBA diz não ao projeto da terceirização em seminário na Câmara Municipal. Força Sindical do Paraná, 21 ago. 2015. Disponível em: <<http://www.fsindical.com.br/?p=8135>>. Acesso em: 03 jul. 2016.

DIAS, A. V.; SALERNO, M. Condomínios industriais: novas fábricas, novos arranjos produtivos e novas discussões na indústria automobilística brasileira. *Anais do XIX Encontro Nacional de Engenharia de Produção (Enegep)*, 1999. Disponível em: <[http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep1999\\_a0271.pdf](http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep1999_a0271.pdf)>. Acesso em: 03 jul. 2016.

FARAH JR, M. F. *Uma proposta de estruturação da capacidade competitiva das pequenas e médias empresas metal-mecânicas da região de Curitiba através da formação de um cluster*. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Centro Tecnológico da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC, 2002.

FERREIRA, C. V.; CARLEIAL, L.; NEVES, L. Terceirização: implicações sobre os setores elétrico e automotivo brasileiros. *Revista da ABET*, v. 13. n. 01, jan./jun. 2014.

FILGUEIRAS, V. A.; CAVALCANTE, S. M. Terceirização: debate conceitual e conjuntura política. *Revista da ABET*, v. 14. n. 01, p. 15-36, jan./jun. 2015.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. A nova lógica de localização industrial no aglomerado metropolitano de Curitiba. *Rev. Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n. 103, p. 79-100, jul./dez. 2002.

IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES). *Arranjo automotivo da região metropolitana sul-Curitiba no estado do Paraná*. Curitiba: IparDES, 2005.

JORNADA de debates rechaça PLC 30 e constrói proposta pró trabalhador. CUT Brasília, 17 fev. 2016. Disponível em: <<http://www.cutbrasil.org.br/site/jornada-de-debates-rechaca-plc-30-e-constroi-proposta-pro-trabalhador/>>. Acesso em: 03 jul. 2016.

LINS, H. N. Dinâmicas planetárias e repercussões territoriais: a perspectiva das cadeias mercantis globais. In: *Anais... XI Encontro Nacional de Economia Política 2006*, Vitória, p. 1-26, 2006.

MABEL, S. *Projeto de lei da Câmara nº 30*: dispõe sobre os contratos de terceirização e as relações de trabalho dele decorrentes. 28. abr. 2015. Disponível em:

<<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/120928>>. Acesso em: 03 jul. 2016.

\_\_\_\_\_. *Projeto de lei nº 4330*: dispõe sobre o contrato de prestação de serviço a terceiros e as relações de trabalho dele decorrentes. 26 out. 2004. Disponível em: <[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=9C450B245171A91BB2F30FF7479003A2.node1?codteor=246979&filename=PL+4330/2004](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=9C450B245171A91BB2F30FF7479003A2.node1?codteor=246979&filename=PL+4330/2004)>. Acesso em: 03 jul. 2016.

MAITAN FILHO, P. L.; SIMÕES, J. M. O trabalho atípico e a instabilidade profissional na indústria automotiva: uma análise no setor de processos industriais da montadora alfa. *Revista Pensamento & Realidade*, v. 30, n. 1, p. 73-89, 2015.

MARCELINO, P. R. P. *A logística da precarização*: terceirização do trabalho na Honda do Brasil. São Paulo: Expressão Popular, 2004.

\_\_\_\_\_. Honda: Terceirização e precarização: a outra face do toyotismo. In: ANTUNES, R. (Org.). *Riqueza e miséria do trabalho no Brasil*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2006, p. 93-114.

NETO, J. A. Reestruturação industrial, terceirização e redes de subcontratação. *Revista de Administração de Empresas*, São Paulo, v. 35, n. 02, p. 33-42, mar./abr. 1995.

NEVES, L. S. *Organização produtiva na indústria automobilística e seus reflexos na organização sindical dos metalúrgicos*. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2003.

ORSI, C. PL 4330 institucionaliza a burla, diz Ricardo Antunes. *Jornal da Unicamp*, Campinas, SP, n. 624, maio 2015.

PEREIRA, R. A inconstitucionalidade da liberação generalizada da terceirização. *Revista da ABET*, v. 14, n. 01, p. 62-77 jan./jun. 2015.

PINTO, G. A. *A máquina automotiva em suas partes*: um estudo das estratégias do capital na indústria de autopeças. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

\_\_\_\_\_. *A organização do trabalho no século 20*: taylorismo, fordismo e toyotismo. São Paulo: Expressão Popular, 2013.

\_\_\_\_\_. Uma introdução à indústria automotiva no Brasil. In: ANTUNES, R. (Org.). *Riqueza e miséria do trabalho no Brasil*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2006, p. 77-92.

PINTO, G. A.; KEMMELMEIER, C. S. Estado, capital e trabalho: a flexibilização do direito do trabalho no Brasil na década de 90. *Revista Mediações*, Londrina, PR, v. 16, p. 107-123, 2011.

POSTHUMA, A. C. Autopeças na encruzilhada: modernização desarticulada e desnacionalização. In: ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. (Org.). *De JK a FHC*: a reinvenção dos carros. São Paulo: Scritta, 1997, p. 389-411.

PROJETO da terceirização incorpora conquistas, diz secretário-geral da Força Sindical. *Agência Senado*, Brasília, 19 maio 2015. Disponível em: <<http://www.fsindical.org.br/imprensa/projeto-da-terceirizacao-incorpora-conquistas-diz-secretario-geral-da-forca-sindical>>. Acesso em: 03 jul. 2016.

QUINALHA, L. R. *Renault do Brasil Automóveis S.A.*: Estudo de caso da estratégia operacional. Curitiba: 2001.

SALERNO, M. S. et al. *A nova configuração da cadeia automotiva brasileira: pesquisa desenvolvida junto ao BNDES*. São Paulo: Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia de Produção, 2002.

SENADO Federal realiza audiência pública sobre projeto de terceirização amanhã (19), em Curitiba. *Sindicato dos Metalúrgicos de Curitiba e Região (SMC)*, 18 jun. 2015. Disponível em: <[http://simec.com.br/print\\_noticia.php?id=3749](http://simec.com.br/print_noticia.php?id=3749)>. Acesso em: 03 jul. 2016.

SILVA, C. P. *A terceirização responsável: modernidade e modismo*. São Paulo: Ltr, 1997.

SOUTO MAIOR, J. L. PL 4.330, o shopping center fabril: Dogville mostra a sua cara e as possibilidades de redenção. *Sindicato dos Trabalhadores do Judiciário Federal no Estado de São Paulo*, 7 de agosto de 2013. Disponível em: <<http://sintrajud-sp.jusbrasil.com.br/noticias/100649293/pl-4330-o-shopping-center-fabril-dogville-mostra-a-sua-cara-e-as-possibilidades-de-redencao>>. Acesso em: 03 jul. 2016.

SOUZA, I. F.; FILGUEIRAS, V. A. Criatividade do capital e exploração do trabalho no bojo da acumulação flexível: o esquema de intermediação da força de trabalho numa fábrica de veículo. In: *Anais... XII Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho (ABET)*, João Pessoa, PB, Brasil, set. 2011. [Conferência].

THÉBAUD-MONY, A.; DRUCK, G. Terceirização: a erosão dos direitos dos trabalhadores na França e no Brasil. In: DRUCK, G.; FRANCO, T. (Orgs.). *A perda da razão social do trabalho: terceirização e precarização*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2007, p. 23-58.

TRABALHADORES do Paraná repudiam projeto de terceirização em audiência pública do Senado Federal. *Sindicato dos Metalúrgicos de Curitiba e Região (SMC), Notícias, Curitiba*, 19 jun. 2015. Disponível em: <[http://www.simec.com.br/?area=ler\\_noticia&id=3754&titulo=trabalhadores-do-parana-repudiam-projeto-de-terceirizacao-em-audiencia-publica-do-senado-federal](http://www.simec.com.br/?area=ler_noticia&id=3754&titulo=trabalhadores-do-parana-repudiam-projeto-de-terceirizacao-em-audiencia-publica-do-senado-federal)>. Acesso em: 03 jul. 2016.

TST – Tribunal Superior do Trabalho. *Súmula nº 256 do TST: Contrato de prestação de serviços. Legalidade*. Divulgado em 19, 20 e 21 nov. 2003. Disponível em: <[http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas\\_com\\_indice/Sumulas\\_Ind\\_251\\_300.html#SUM-256](http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas_com_indice/Sumulas_Ind_251_300.html#SUM-256)>. Acesso em: 03 jul. 2016.

\_\_\_\_\_. *Súmula nº 331 do TST: Contrato de prestação de serviços. Legalidade*. Divulgado em 27, 30 e 31 de maio de 2011. Disponível em: <[http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas\\_com\\_indice/Sumulas\\_Ind\\_301\\_350.html#SUM-331](http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas_com_indice/Sumulas_Ind_301_350.html#SUM-331)>. Acesso em: 03 jul. 2016.