

DOSSIÊ

DESENVOLVIMENTO E TRABALHO NA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA: percepções acerca da presença da Stellantis em territórios greenfield no Brasil e na Itália*

*Maria Carolina Barcellos***
*Raphael Jonathas da Costa Lima****
*Davide Bubbico*****

Resumo

Este artigo apresenta os resultados de uma pesquisa sobre os movimentos sociais empresariais militantes pela causa da “sustentabilidade” no Brasil. Diante do cenário de fortalecimento da circulação de agentes empresariais por espaços formais do poder público nacional, foram investigadas as estratégias políticas mobilizadas pelo Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável na consolidação do “desenvolvimento sustentável” como política de Estado. A pesquisa se ancora em uma estratégia eminentemente qualitativa, com análise documental e entrevistas semiestruturadas. As categorias analíticas principais derivam da sociologia econômica de vertente político-cultural, da sociologia política das instituições e da sociologia dos movimentos sociais. Além da análise geral da estratégia e da rotina do repertório de ação coletiva para a consolidação da agenda de “sustentabilidade” no Brasil, foi possível apreender as redes de circulação de seus porta-vozes entre os espaços das empresas, do poder público, dos movimentos socioambientais e das organizações supranacionais.

Palavras-chaves: sociologia econômica; cadeias globais de valor; redes globais de produção; upgrading; strategic coupling.

* Uma versão preliminar deste trabalho foi apresentada e publicada nos anais do Congresso da Sociedade Brasileira de Sociologia (SBS) (disponível em: https://www.sbs2025.sbsociologia.com.br/atividade/viewq=eyJwYXJhbXMiOiJ7XCJJRF9BVEIW-SURBREVcljpcjlk3XCJ9IiwiaCI6ImMyNjliOTI4ZDFmNmY0ZDg4OWVjMzlkNjU3YTkwMzU0In0%3D&ID_ATIVIDADE=97). Em conformidade com a política editorial da Revista TOMO, uma versão do texto também foi depositada no repositório ResearchGate. A presente publicação constitui uma nova versão revisada com avanços em relação ao texto original.

** Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de Sociologia e Metodologia de Ciências Sociais, Niterói, Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: mcarolbarcellos@gmail.com Orcid: <https://orcid.org/0009-0002-1829-1486> CrediT: Conceitualização, tratamento dos dados, análise formal, metodologia, visualização, escrita do rascunho original, escrita, revisão e edição.

*** Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Departamento Multidisciplinar de Volta Redonda, Volta Redonda, Rio de Janeiro, Brasil. Programa de Pós-Graduação em Administração (PPGA), Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS), Universidade Federal Fluminense (UFF). Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: raphaeljonathas@id.uff.br Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-9702-0515> CrediT: Investigação, escrita, revisão e provisão de recursos materiais ao projeto.

**** Università degli Studi di Salerno, Dipartimento di Studi Politici e Sociali, Fisciano, Salerno, Itália. E-mail: dbubbico@unisa.it Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0981-0651> CrediT: Investigação, provisão de recursos materiais ao projeto e supervisão.

1. INTRODUÇÃO

A Stellantis constituiu-se em 2021, a partir da fusão entre o Groupe PSA (Peugeot-Citroën) e a Fiat Chrysler Automobiles (FCA). Isso originou um dos maiores grupos automotivos do mundo, com um conglomerado que hoje reúne diversas marcas, como Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Dodge, DS Automobiles, Fiat, Jeep®, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot, Ram, Vauxhall, além de plataformas de mobilidade. Depois da fusão, plantas como a de Melfi (Itália), inaugurada pela FIAT em 1993; da PSA Peugeot-Citroën, instalada em Porto Real (RJ) em 2001; e da Fiat-Chrysler Automobiles (Jeep), inaugurada em Goiana (PE) em 2015, passaram a ser representadas pela mesma marca, que ainda tem em Betim (MG) um dos principais clusters automotivos da América Latina.

Essas unidades produtivas compartilham, ainda, a característica de terem sido implantadas em contextos descritos como *greenfield* (Bubbico, 2021; Dulci, 2015; Ladosky, 2021). Um conjunto de estudos sobre desenvolvimento tem utilizado essa terminologia para caracterizar áreas sem tradição industrial que, ao receberem investimentos, passam a experimentar transformações em suas estruturas socioeconômicas (Ramalho, 2015; Dulci, 2015). Originado nos Estados Unidos, o termo refere-se a regiões com baixa densidade sindical, incentivos estatais e menor resistência institucional, o que as torna atrativas para instalação de fábricas (Martin e Veiga, 2002)¹.

Partindo dessa perspectiva, os casos de Melfi, Porto Real e Goiana permitem investigar como a inserção da indústria automotiva em territórios *greenfield* se articula a diferentes trajetórias produtivas, bem como a seus desdobramentos socioeconômicos. Longe de serem automáticos, esses efeitos colocam a relação entre indústria e desenvolvimento como uma questão empírica a ser explorada. Essa agenda, portanto, dialoga com a literatura sobre novos territórios produtivos, que reconhece a localidade não apenas como um espaço geográfico, mas também como um ator ativo na conformação dos processos econômicos e sociais que a atravessam (Ramalho, 2013).

Nesse horizonte analítico, os territórios deixam de ser concebidos apenas como plataformas subordinadas às estratégias globais de acumulação voltadas à maximização do valor para os acionistas. São compreendidos, em vez disso, como espaços de enraizamento, negociação e disputa, nos quais os projetos industriais interagem com instituições locais e dinâmicas sociais preexistentes (Henderson *et al.*, 2002). O enraizamento, nesse sentido, diz respeito ao modo como as operações desses empreendimentos passam a ser condicionadas, mediadas e, em certa medida, reorientadas por arranjos sociais, institucionais e políticos localmente constituídos. Essa perspectiva reconhece, portanto, que, para além da lógica da extração de valor, tais empreendimentos podem gerar efeitos concretos nos territórios onde se estabelecem. Ainda que esses processos sejam permeados por contradições, impulsionam transformações importantes, reconfiguram mercados de trabalho, podem fortalecer instituições locais, elevar a qualificação profissional, melhorar a infraestrutura e favorecer o surgimento de novas articulações entre trabalho, Estado e mercado (Ramalho, 2015).

Para analisar esses efeitos, o estudo mobiliza o aporte das Cadeias Globais de Valor (CGVs), com ênfase no conceito de *upgrading*, combinado com contribuições das Redes Globais de Produção (RGPs). O conceito de *upgrading*, ao lado da governança, constitui um dos pilares analíticos centrais da abordagem das CGVs. Em sua formulação inicial, o *upgrading* estava voltado sobretudo ao reposicionamento das firmas nas cadeias, a partir da incorporação de atividades de maior valor

¹ O termo *brownfield*, em oposto, refere-se a áreas com trajetória fabril consolidada e forte presença sindical.

agregado, envolvendo inovações tecnológicas, organizacionais e funcionais (Humphrey e Schmitz, 2002; Gereffi *et al.*, 2005).

Com o amadurecimento da abordagem e o crescente interesse nos impactos territoriais das CGVs, a noção de *upgrading* passou a se desdobrar em *economic upgrading*. Este é relativo à capacidade das firmas de capturar mais valor. E *social upgrading*. Este é entendido como a melhoria das condições de vida e trabalho dos sujeitos sociais envolvidos nesses processos (Barrientos *et al.*, 2011; Rossi, 2019). Assim, a ideia de *social upgrading* aqui mobilizada pode ser compreendida como a dimensão do desenvolvimento local que incide diretamente sobre os trabalhadores e suas condições de reprodução social. Isso não implica, necessariamente, uma correspondência automática com os ganhos econômicos observados no nível das firmas (Barrientos *et al.*, 2011).

É nesse ponto que as contribuições das Redes Globais de Produção (RGPs) se tornam particularmente relevantes para a presente discussão, propondo um olhar mais atento ao enraizamento institucional. Em especial, o conceito de *strategic coupling* possibilita compreender em que medida os ativos locais (produtivos e sociais) se articulam às estratégias das firmas líderes, influenciando a criação, mas também a retenção de valor no território (Henderson *et al.*, 2002). Esses aspectos, relativos à articulação entre dinâmicas econômicas e sociais no território, pouco referenciadas explicitamente pela abordagem das CGVs, são apontadas como lacunas por Monteiro *et al.* (2024). Eles defendem a articulação entre CGVs e RGPs a fim de melhor compreender como se estruturam as conexões entre firmas globais e territórios, inclusive a partir de modelos comparativos. Nesse sentido, este artigo procura contribuir para essa agenda, tratando o *economic* e o *social upgrading* como trajetórias cuja variação entre territórios se relaciona às configurações de *strategic coupling* de cada caso.

Diante desse quadro, o artigo tem como objetivo analisar em que medida a presença da indústria automotiva em territórios *greenfield* se traduz, na percepção dos atores locais, em diferentes trajetórias de *economic* e *social upgrading*. A hipótese é que tais trajetórias refletem formas diferenciadas de articulação de criação e apropriação territorial do valor, condicionadas pelo momento de inserção na cadeia, pelos arranjos institucionais e pelas relações de poder que estruturam a inserção desses territórios nas redes produtivas.

A seleção dos casos seguiu uma lógica comparativa de máxima variabilidade sob condição de partida comum². O corpus empírico reúne seis entrevistas semiestruturadas realizadas entre 2022 e 2025, complementadas por análise documental. A seleção dos interlocutores priorizou posições que conjugam mediação institucional e conhecimento situado sobre a presença da empresa no território (representantes do trabalho organizado e da gestão pública local). Em Melfi, foram entrevistados dois delegados sindicais ligados à FIOM-CGIL e o prefeito do município, em fevereiro e março de 2025. Em Porto Real, a Secretária Municipal de Desenvolvimento Econômico, Trabalho e Renda (setembro de 2024) e um dirigente sindical da federação metalúrgica que representa a unidade (agosto de 2024). No caso de Goiana, recorreu-se de forma complementar a entrevistas com representantes do Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos de Pernambuco (SindMetal-PE) sistematizadas por Monteiro *et al.* (2024) para manter a comparabilidade entre os perfis de inter-

² Os três territórios compartilham a inserção automotiva em contexto *greenfield* e o vínculo atual com a Stellantis, mantendo constante, sobretudo, o caráter inaugural da implantação. Variam quatro eixos relevantes: o momento de inserção na cadeia (Melfi, 1993; Porto Real, 2001; Goiana, 2015); a trajetória corporativa de inserção, associada às diferentes montadoras que deram origem aos investimentos posteriormente incorporados à Stellantis; o arranjo institucional e sindical (do modelo pluralista italiano à baixa densidade sindical do Nordeste); e o grau de maturidade do *coupling*.

locutores. Cabe dizer que esse material é pautado em discursos socialmente mediados, marcados por visões, interesses e posições específicas dos atores envolvidos sobre a presença da empresa no território e que, portanto, apresentam limitações de viés.

As entrevistas foram tratadas por análise temática, organizada em torno das dimensões de *upgrading* sintetizadas no Quadro 1, cotejando-se sistematicamente as percepções dos atores com os indicadores disponíveis nos documentos institucionais e na literatura especializada.

Quadro 1. Quadro de referência para a análise

Tipo de <i>Upgrading</i>	Categoria Analítica	Exemplo de evidências
<i>Economic Upgrading</i>	<i>Process upgrading</i>	- Modernização do parque industrial local - Aumento da produtividade média das empresas - Introdução de processos automatizados nas plantas
	<i>Product upgrading</i>	- Lançamento de produtos com maior valor agregado - Certificações de qualidade
	<i>Functional upgrading</i>	- Inserção de funções como design, marketing ou logística - Criação de empregos em áreas técnicas ou estratégicas
	<i>Inter-sectoral or chain upgrading</i>	- Diversificação produtiva na região associada à cadeia automotiva - Emergência de novos segmentos industriais ou de serviços vinculados
<i>Social Upgrading</i>	<i>Standards</i>	- Aumento da formalização do trabalho - Crescimento dos salários médios industriais - Jornada e tipo de contrato
	<i>Rights</i>	- Liberdade de associação sindical, voz e representação - Ausência de discriminação e assédio - Canais institucionais de diálogo (comissões, conselhos, fóruns) - Ampliação do acesso a direitos sociais (previdência, saúde, transporte)

Fonte: elaboração própria a partir de Humphrey e Schmitz, 2002; Barrientos *et al.*, 2011.

2. DINÂMICAS DE UPGRADING EM TERRITÓRIOS AUTOMOTIVOS

2.1. O caso de Melfi (Itália)

Na comparação que este trabalho propõe, a unidade mais antiga é a da *Fabbrica Italiana Automobili Torino* (FIAT), instalada na cidade de Melfi, na província de Potenza, da região da Basilicata, por meio de sua subsidiária *Società Automobilistica Tecnologie Avanzate* (SATA), fundada em 1991. A planta foi inaugurada oficialmente em 1993 como parte de uma estratégia de modernização produtiva da FIAT. A unidade foi concebida como um laboratório para experimentar um novo paradigma produtivo e organizacional baseado nos princípios da *lean production* (Cersosimo, 1994) e contribuir para a expansão para o sul da Itália, no contexto das políticas de desenvolvimento do *Mezzogiorno*, considerando as desigualdades estruturais em relação ao norte do país (Svimez, 1993).

Diferentemente dos investimentos estatais italianos realizados nas décadas anteriores, o projeto em Melfi foi estruturado a partir de um arranjo público-privado, orientado pela lógica da competitividade global e pela flexibilização das relações de trabalho. Tratou-se de uma “segunda onda” de industrialização no *Mezzogiorno*, impulsionada por mudanças legislativas, como a Lei 853/1971, que ampliaram os incentivos à grande empresa privada (Cersosimo, 1994) e o “Accordo di Programma”, na década de 1990, que estabeleceu uma espécie de compromisso entre Estado, capital e trabalho pela localização da fábrica no Sul, em troca de aportes financeiros e da moderação quanto às exigências sindicais (Bubbico, 2021). A partir disso, Melfi converteu-se em território estraté-

gico para testar novos formatos organizacionais e produtivos, marcando a transição do modelo baseado em estoque (*make to stock*) para a produção sob demanda (*just in time*) (*idem*, 2021).

Em suma, a escolha por Melfi foi motivada por um conjunto de fatores típicos de um *greenfield*, entre os quais se destacam esses incentivos fiscais, a baixa tradição sindical local e a disponibilidade de uma força de trabalho jovem, majoritariamente proveniente de áreas rurais e com pouca experiência (Bubbico, 2021), que foi vista como uma oportunidade para a empresa instaurar um novo regime de trabalho mais ajustado às exigências daquilo que viria a ser o *World Class Manufacturing* (WCM), padrão global adotado pela FIAT a partir dos anos 1990 com o objetivo de elevar a produtividade e controle do processo de trabalho (Bubbico, 2001). Somado a isso, a localização da Basilicata oferecia vantagens logísticas importantes, devido à presença de uma malha viária e ferroviária capaz de viabilizar o escoamento da produção em direção a outros polos industriais e portuários do país (Svimez, 1993).

Em comemoração aos 25 anos da unidade, a empresa destacou a planta como um exemplo de *greenfield* bem-sucedido (nestes termos) devido à capacidade de alcançar “a síntese ideal entre inovação tecnológica e organizacional” (FCA, 2019, p. 6). Nesse contexto, a FCA referiu-se tanto à implementação do WCM e da plataforma digital quanto ao desenvolvimento de habilidades e competências dos funcionários. Também mencionou iniciativas de formação continuada, criação de valor e, sobretudo, a sua estrutura organizacional. Esta foi projetada para ser flexível e adaptável às mudanças do mercado.

Nesse sentido, no discurso corporativo, haveria um *upgrading* de processo, via introdução de práticas mais eficientes, novos componentes tecnológicos, redução de desperdícios e padronização de tarefas. Isso teria conferido à planta de Melfi destaque em relação às demais unidades do grupo naquela época (FCA, 2019). Além disso, supõe-se um *upgrading* funcional, expresso na reorganização interna da planta e na ampliação do seu papel na cadeia de valor, com a incorporação de atividades de maior valor agregado, como o controle digital da produção, logística interna e atividades de suporte técnico, o que indicaria, sob essa ótica, um deslocamento da planta em direção a funções mais complexas (*idem*, 2019).

O diagnóstico corporativo também menciona a “atenção que a empresa tem demonstrado para com a comunidade local” (FCA, 2019, p. 9), expressa na redução da migração de pessoas para outras regiões, nos investimentos em infraestrutura e no desenvolvimento local. Esses elementos são frequentemente mobilizados no discurso institucional como expressão de um suposto *social upgrading*, entendido, segundo Barrientos *et al.* (2011), como o processo de melhoria nas condições laborais e de vida dos trabalhadores inseridos em cadeias globais. Sob essa perspectiva, é possível interpretar a fixação da população local como uma manifestação concreta de avanço em alguns padrões mensuráveis. Isso inclui o acesso ao emprego formal, à estabilidade habitacional e à capacidade de consumo.

A entrevista com o sindicalista Danilo Di Chio, ligado à FIOM-CGIL³, também enfatizou a fixação da população local, visto que a migração em busca de empregos no Norte era uma realidade constante: “A Fiat representou uma âncora, um ponto de apoio que permitiu que as pessoas permanecessem na região (...) e conseguissem comprar uma casa, formar uma família e criar raízes no lugar onde nasci” (Di Chio, Melfi, fev. 2025). Ele destaca que, sem a fábrica, sua única perspectiva teria sido partir, como ainda ocorre com muitos trabalhadores em busca de melhores condições.

³ Sigla para *Federazione Impiegati Operai Metallurgici-Confederazione Generale Italiana del Lavoro*.

Como destacado por outro sindicalista ligado à FIOM, residente em um dos municípios do entorno de Melfi: *“No início, (...) com menos de 5.000 habitantes, éramos 120 trabalhadores na Fiat. Imagine o impacto econômico desses 120 trabalhadores trazendo para casa 120 salários. Então, os municípios respiraram (...)”* (Vittorio, 2025). O depoimento também destacou os efeitos na própria organização de infraestruturas e serviços no território. Diante da ausência inicial de sistemas de transporte que conectassem os municípios à planta, os próprios trabalhadores, com apoio do sindicato, organizaram soluções coletivas de deslocamento, que posteriormente foram institucionalizadas por meio da atuação do poder público regional.

O mesmo foi observado na entrevista com o atual prefeito de Melfi, Giuseppe Maglione, que considera como radicais as transformações experienciadas a partir da chegada da empresa. Segundo ele, a Fiat *“gerou oportunidades de emprego, principalmente para os jovens, permitindo que muitos permanecessem na Basilicata em vez de emigrar”*. Do ponto de vista crítico, essa perspectiva dialoga com um aspecto já apontado pela literatura desde os anos 1990. É a forma como os jovens lucanos carregam um “excedente de memória ‘genética’” sobre as emigrações forçadas vividas por seus pais, tios e outros parentes. Essas emigrações teriam deixado uma marca duradoura nos horizontes de expectativa (Cersosimo, 1994, p. 66).

O prefeito também reforça a perspectiva de que a fábrica foi, por anos, um símbolo de desenvolvimento a partir do nível de emprego: *“Era a maior unidade fabril da Europa e uma verdadeira referência. Produzia cerca de 400 mil veículos por ano e empregava aproximadamente 15 mil pessoas, incluindo quase 8.500 funcionários diretamente ligados à Fiat”* (Maglione, 2025).

No entanto, nos últimos anos, haveria uma reversão deste quadro. A região perdeu 6 mil postos de trabalho ao longo do tempo, 2 mil deles apenas entre 2021 e 2025 devido aos incentivos à demissão voluntária (Maglione, 2025). Apesar de o prefeito atribuir esse movimento, em parte, à transição para a produção de veículos elétricos, destacando a redução significativa no número de componentes e, conseqüentemente, na necessidade de mão de obra,⁴ essa explicação não é suficiente para dar conta do processo em curso. Di Chio (2025) argumenta que, ao contrário dessa percepção sustentada por alguns sindicatos e setores políticos, o problema estaria no adiamento de investimentos e na falta de preparo para essas mudanças, anunciadas há uma década. Em suma, as demissões parecem menos associadas à preparação para a produção de veículos elétricos, ainda incipiente na planta de Melfi, e mais relacionadas à ausência de novos investimentos e à reorientação estratégica da empresa no território.

Portanto, a eletrificação tem sido operada como um elemento discursivo que enquadra e legitima ajustes produtivos, especialmente em um contexto de incerteza quanto ao futuro da unidade. De todo modo, trata-se de um cenário em que a promessa de modernização convive com dinâmicas de retração do emprego. Esse tipo de assimetria entre inovação tecnológica e impacto social tem se tornado recorrente em territórios produtivos, sobretudo na Europa, e tem impulsionado o debate sobre a necessidade de uma transição justa no contexto da eletrificação automotiva (Depuis *et al.*, 2024)⁵.

⁴ “Enquanto um veículo a combustão tem cerca de 7.800 componentes, um carro elétrico possui apenas 2.800, o que implica em uma redução na necessidade de mão de obra” (Maglione, 2025)

⁵ Conforme propôs Depuis *et al.* (2024), essa transição deve necessariamente incorporar o envolvimento dos trabalhadores, dos territórios e das comunidades locais nos processos de reestruturação, de modo a garantir que não ocorra à custa da erosão dos direitos sociais e da coesão territorial.

Nesse sentido, tanto os depoimentos dos entrevistados quanto os registros do trabalho de campo incluem a observação argumentativa de outros sindicatos que atuam na unidade⁶. Eles identificam que a saída para esse cenário de *downgrading* que tem se estabelecido está em uma nova pactuação da empresa com o território, incluindo Estado, capital e trabalho. Os entrevistados, por exemplo, atribuíram essa situação diretamente ao enfraquecimento do compromisso da montadora com a região. Para o prefeito, após a fusão, a governança da empresa se distanciou, sendo conduzida principalmente da França, o que reduziu a interação com a administração local e o foco no impacto social:

Essa reestruturação trouxe sérios desafios, principalmente em relação aos níveis de emprego (...) Sempre houve uma colaboração baseada no respeito mútuo. No entanto, após a fusão, percebemos um distanciamento. A governança da empresa passou a ser conduzida fora da Itália, principalmente na França, o que dificultou nosso contato direto. Antes, havia uma conexão mais próxima com a administração local e uma preocupação com o impacto social da empresa no território, mas essa relação foi se enfraquecendo (Maglione, 2025).

Di Chio (2025), por sua vez, alertou para o risco de a Itália perder sua posição estratégica na cadeia produtiva automotiva, tornando-se “mera montadora” de componentes fabricados em países com custos mais baixos. Ele também destacou a queda significativa nos salários, que atualmente variam entre 1.100 e 1.200 euros por mês, uma redução expressiva em relação aos períodos de produção plena, quando os salários podiam chegar a quase 2.000 euros. Uma das principais demandas locais é a alocação de modelos com maior apelo comercial (como foi o caso do FIAT Punto nas décadas anteriores), capazes de reverter a queda no volume produtivo. A perspectiva de produção de veículos de luxo, recentemente anunciada (Motor 1, 2025), é recebida com ceticismo por atores locais, que avaliam seu potencial de mercado como limitado frente à necessidade de gerar escala e ocupação. Essa incerteza se manifesta na intensificação da *cassa integrazione*⁷, nos programas de demissão incentivada e na retomada de fluxos migratórios, agravando o esvaziamento populacional e a fragilidade socioeconômica da Basilicata. Os efeitos da reestruturação, portanto, extrapolam a fábrica, ativando um efeito dominó sobre o conjunto do território.

2.2. O caso de Porto Real (RJ)

Localizado na região Sul Fluminense, a cerca de 130 km do Rio de Janeiro, Porto Real foi inicialmente marcado pela presença de fazendas cafeeiras e da escravidão, posteriormente, por ciclos de industrialização. O território pertenceu originalmente a Resende e abrigou importantes empreendimentos agroindustriais, como o Engenho Central (1879) e, mais tarde, a Companhia Fluminense de Refrigerantes (1949-2013) (Lima, 2005).

Iniciando a produção em 2001, a fábrica da PSA integrou, de forma inédita no grupo, a produção de veículos das duas marcas (Peugeot e Citroën) em uma única linha de montagem. À época de sua instalação, foi projetada para operar com alta flexibilidade e baixa automação. Essa estratégia foi justificada pela empresa como uma forma de equilibrar qualidade, geração de empregos e custos. Isso ocorreu em um contexto de baixos salários relativos na região em comparação com centros

⁶ O sistema sindical italiano, diferente do brasileiro, funciona a partir de um modelo pluralista, o que significa que não há um sindicato único representando toda a categoria, mas sim a convivência de múltiplas organizações sindicais que disputam a representação dos trabalhadores (Bubbico, 2021).

⁷ Instrumento do sistema de proteção social italiano que permite às empresas suspender temporariamente contratos de trabalho ou reduzir jornadas em momentos de crise econômica ou reestruturação produtiva.

industriais mais consolidados (Nascimento e Segre, 2008). Contudo, não há evidências claras sobre até quando essa estratégia foi mantida ou se, de algum modo, ainda persiste sob outras formas.

A empresa se organizou à semelhança de um condomínio industrial, com fornecedores (muitos dos quais já possuíam relações anteriores com o grupo PSA) produzindo componentes essenciais, como bancos, eixos, conjuntos e peças estampadas para a região (Nascimento e Segre, 2008). Atualmente, esse complexo industrial atrai mais de 200 fornecedores e prestadores de serviços ligados diretamente à cadeia produtiva automotiva, gerando cerca de 1.800 empregos diretos (Stellantis, 2025).

A escolha locacional da PSA foi orientada tanto por esforços de uma rede sociopolítica local quanto por estratégias corporativas de desconcentração produtiva, abdicando de regiões tradicionais, como o ABC Paulista, e optando por áreas *greenfield* (Lima, 2005; Nabuco *et al.*, 2002). Embora localizado em uma região com tradição sindical ligada à siderurgia, o território configurou-se como *greenfield* setorial (Dulci, 2015), dado o ineditismo das dinâmicas produtivas e laborais trazidas pelo setor automotivo. Esse movimento produtivo impulsionou indicadores econômicos locais, como o PIB e a arrecadação municipal, e contribuiu para a formação de um tecnopolo regional.

O trabalho de Lima (2005) é central para a compreensão desse processo, pois aborda, com profundidade empírica, os bastidores da emancipação deste município, em respeito à vinda da PSA e aos efeitos dessa presença sobre o território. Entre os impactos destacados, houve a elevação do PIB *per capita*, a ampliação de obras públicas em áreas como educação, saúde, saneamento e mobilidade urbana, bem como a consolidação de uma nova dinâmica institucional e econômica no município. Por outro lado, o autor também chamou atenção para as contradições desse desenvolvimento. Entre elas, a exclusão parcial da população local, sobretudo das vagas qualificadas no setor automotivo. Isso estaria ligado à ausência de formação técnica no município, entre outros aspectos, como a constituição de uma identidade e coesão social (Lima, 2005).

Passados vinte anos desde a realização desse estudo, os achados de Lima (2005) seguem notavelmente atuais. A consolidação da empresa impactou diretamente o emprego formal local, sobretudo nas atividades ligadas à fabricação de veículos, mas a maioria das vagas é ocupada por não-municípios. Segundo a secretária de Desenvolvimento Econômico, Trabalho e Renda, “*apenas 8% da população de Porto Real trabalha na Stellantis. Isso é um dado oficial; [...] a gente não consegue, infelizmente, colocar as pessoas na indústria*” (Gonçalves, 2024). Para a gestora, a exclusão da população local dos postos industriais estaria relacionada tanto às exigências mínimas de escolaridade do setor quanto a aspectos mais subjetivos, como a suposta ausência de identificação com a cultura industrial. Essa hipótese, no entanto, demanda investigação empírica mais aprofundada.

Como forma de mitigar esse cenário, a prefeitura tem adotado medidas alternativas. Entre elas estão: a) concessão de vale-transporte para moradores que trabalham fora da cidade, em outros segmentos⁸; b) articulação com empresas sistemistas da cadeia automotiva, que oferecem vagas com menor exigência de escolaridade formal; e c) oferta de cursos profissionalizantes diretamente no município, em parceria com o SENAI⁹. A entrevistada também afirmou que essa última iniciativa fez com que parte desses jovens retornasse aos estudos. Isso ocorreu ao perceber que o ensino

⁸ O benefício, previsto em lei municipal, atualmente atende cerca de 440 pessoas, um número ainda limitado diante da demanda por inserção produtiva.

⁹ Os cursos formaram cerca de 400 pessoas em quatro anos (logística, almoxarifado e mecânica). O total de inserções no mercado é incerto, mas a gestora relata impacto imediato: na primeira turma, 22 dos 24 alunos foram empregados.

médio era um pré-requisito para acessar outras formações mais complexas, o que seria uma espécie de efeito indireto de incentivo à continuidade educacional. Para ela, essa experiência teria reacendido uma promessa antiga de construção da primeira escola técnica na cidade, com cursos voltados diretamente à demanda da Stellantis¹⁰.

Quanto aos aspectos econômicos, já foram produzidos mais de 2,4 milhões de motores e 1,9 milhão de veículos na unidade, de 16 modelos das marcas Citroën e Peugeot, desde os pioneiros Peugeot 206 e Citroën Xsara Picasso até os atuais Citroën C3, Aircross e Basalt (Stellantis, 2025). Segundo Bruno Strega, representante sindical da unidade, a produção do Peugeot 206 fez a fábrica empregar cerca de 4.000 trabalhadores. Contudo, com a transferência do projeto do Peugeot 208 para a Argentina, a planta viu sua produção se restringir a modelos da marca Citroën, com menor volume de vendas.

Nesse contexto, o dirigente sindical afirmou que a organização¹¹ tem ocupado espaços, em parceria com a alta gestão da empresa, como interlocutor ativo na busca por novos projetos capazes de reverter a tendência de encolhimento do emprego. Segundo ele, a viabilização desse objetivo passa pela flexibilização produtiva possibilitada pela *Common Modular Platform* (CMP), que permite a produção de diferentes modelos sobre uma mesma base técnica e na mesma linha de montagem: “a gente precisava de carro que tivesse volume de venda [...]. A gente fez projeto de outra marca. Porque, já que é grupo, e na linha de montagem hoje você produz qualquer carro, né?” (Strega, 2024). Seguindo a sua interpretação, a incorporação de um tipo específico de produto, a partir de um *upgrading* tecnológico, por sua vez, pode criar as condições para um possível *upgrading* econômico e social no território.

Embora não houvesse na época um anúncio oficial por parte da montadora, a chegada de um novo projeto (modelo *Avenger*, da marca *Jeep*) é tratada pelo sindicalista como um divisor de águas: “Com esse segundo carro, que a gente espera que vá vender bastante, com certeza vai ter as 4 mil pessoas... É a nossa aposta.” Mais do que a expectativa de retomada dos níveis históricos de emprego, o discurso dele se alinha a uma lógica de reciprocidade construída ao longo do tempo: “A gente acreditou na fábrica e agora eles estão acreditando em nós” (Strega, 2024). Para ele, essa parceria entre sindicato e empresa foi forjada especialmente durante os períodos de crise, em que a organização sindical aceitou flexibilizar demandas por expansão de benefícios sociais ou reajustes salariais, em troca da preservação dos postos de trabalho. Essa postura colaborativa, segundo o dirigente, teria sido decisiva para que a planta fosse escolhida como destino de um novo ciclo produtivo. No entanto, permanece a dúvida se os resultados econômicos associados a essas parcerias, de fato, são suficientes para a reversão dos impasses ainda persistentes ao desenvolvimento local.

2.3. O caso de Goiana (PE)

Goiana está localizada na Zona da Mata Norte de Pernambuco, a cerca de 65 km do Recife e próxima à divisa com a Paraíba. O município recebeu uma planta da Fiat Chrysler Automobiles (FCA), em 2015. A decisão da FCA de se estabelecer em Goiana (PE) foi fortemente influenciada por

¹⁰ Essa escola técnica teria a formação atrelada a uma posterior contratação dos alunos na cadeia produtiva da empresa. Ver em: <<https://www.instagram.com/p/DHeTe0EN0ig/>>. Acesso em 04 jun. 2025.

¹¹ A parceria da Força Sindical migrou dos Metalúrgicos do Sul Fluminense para a Federação Metalúrgica (Porto Real/Itaiaia). O sindicalista agora representa a Stellantis pelo SindiReal, fundado no final de 2024.

incentivos fiscais vinculados à política industrial denominada Inovar-Auto (2013-2017)¹². Além disso, houve vantagens locais, como a proximidade das capitais, disponibilidade hídrica e a possibilidade de “construir a fábrica do zero”, incorporando tecnologias modernas e arranjos produtivos integrados (Ladosky, 2021). Em 2023, o *Plant Manager* da unidade, Jasson Azevedo, destacou à imprensa justamente essas características como diferenciais fundamentais. Segundo ele, a ausência de vínculos da região com o setor automotivo possibilitou “*pensar uma fábrica mais pura, otimizada, com ganhos logísticos e operacionais*” (Souza, 2023). Esse entendimento está alinhado à ideia de um *greenfield*, em que a empresa possa desenvolver naquela localidade seu próprio *know-how* e moldar sua força de trabalho de maneira a adaptá-la, sem influências ou limitações de práticas anteriores, ao modo e ritmo de trabalho desejados.

Após a inauguração, a planta passou rapidamente a ocupar um lugar central como referência produtiva na empresa, sendo hoje apontada como a mais avançada tecnologicamente entre todas as unidades globais do conglomerado. Em entrevista concedida a Monteiro *et al.* (2022)¹³, representantes do SindMetal-PE compararam a unidade a outras do grupo (no exterior) e destacaram: “*A tecnologia aqui é diferente, o processo é diferente. Na época, era a empresa mais moderna do mundo. [...] Lá você vê os carros top de linha, mas não tem a tecnologia, não teve o investimento que aqui teve*” (H., 2022).

Desde o início de suas atividades, a planta alcançou marcos significativos. Mais de 1,5 milhão de veículos produzidos, mais de 250 mil unidades exportadas e o lançamento de cinco modelos distintos distribuídos entre três marcas: o *Jeep Renegade*, *Compass* e *Commander*, além das picapes *Fiat Toro* e *Ram Rampage* (Stellantis, 2025). Logo no primeiro ano de operação, o *Jeep Renegade* acumulou cerca de 60 mil unidades vendidas no Brasil, colocando a marca na nona posição no ranking nacional de automóveis e comerciais leves, com 2,91% de participação de mercado (Stellantis, 2016). O sucesso comercial dos produtos lançados no Polo Automotivo Jeep também reacende a discussão anterior de que um “produto certo” do ponto de vista das vendas é um determinante importante para a concepção de sucesso da planta.

Para o diagnóstico corporativo, a unidade é um caso de *upgrading*. Do ponto de vista industrial, houve rápida consolidação de um complexo produtivo com elevado nível de automação (700 robôs), alta produtividade (45 veículos/hora) e flexibilidade produtiva (dois modelos simultâneos) (Stellantis, 2016). Mais especificamente no campo econômico, houve a nacionalização de 80% dos insumos, com 40% advindos do Parque de Fornecedores local (*idem*, 2016).

Os documentos institucionais também mencionam a geração de empregos, qualificação da mão de obra local e outros efeitos multiplicadores. Alguns dados desses documentos ajudam a sustentar que, de fato, houve transformações importantes no território, como o salto de Goiana da 13ª para a 4ª posição no *ranking* do PIB estadual, entre 2011 e 2019, e a queda nas taxas de evasão escolar (Jatobá *et al.*, 2025). Além disso, houve um aumento do PIB *per capita* em mais de 300% entre 2011 e 2021, um incremento de 222% na receita tributária per capita entre 2011 e 2022, e uma expansão de 59% no emprego formal entre 2014 e 2024 (*idem*, 2025). Cerca de 18.202 empregos diretos e indiretos foram criados vinculados à planta de Goiana e à rede de fornecedores no estado de Pernambuco, e ao menos 38 fornecedoras foram atraídas para o entorno da fábrica (Jatobá *et al.*, 2025).

¹² O Inovar-Auto foi um programa de política industrial do governo federal brasileiro voltado ao setor automotivo, que consistiu em incentivos fiscais e exigências de conteúdo local, inovação e eficiência energética.

¹³ O nome do participante foi omitido para garantir o sigilo e a preservação de sua identidade.

Contudo, esse desenvolvimento é marcado por ambivalências. Apesar da existência formal do SindMetal-PE e de sua atuação nas negociações locais, as taxas de sindicalização na região permanecem extremamente baixas. Como aponta Ladosky (2021), há indícios de desestímulo à filiação, seja por meio de práticas empresariais, seja pelo próprio contexto institucional brasileiro, que fragiliza os canais tradicionais de representação coletiva. Esse cenário dificulta a construção de uma mediação eficaz entre trabalhadores e empresa e, por consequência, limita o potencial de conversão do *upgrading* econômico em social, especialmente se considerarmos que o fortalecimento de organizações coletivas é um dos direitos habilitadores apontados por Barrientos *et al.* (2011). Por outro lado, os achados de Monteiro *et al.* (2024) ajudam a complexificar essa leitura. Eles evidenciam que, mesmo nesse contexto desafiador do ponto de vista sindical, é possível identificar formas locais de agência capazes de se apropriar dessas oportunidades de desenvolvimento. É o caso dos quilombos de Tejucupapo e de São Lourenço. Eles se articularam politicamente para obter reconhecimento institucional, ampliar o acesso a oportunidades de emprego, sobretudo com a inserção de mulheres na cadeia de fornecedores da Stellantis, e reivindicar melhorias em infraestrutura (Monteiro *et al.*, 2024).

Quadro 2. Quadro-resumo dos indícios dos casos em comparação a partir do *upgrading*.

Categoria Analítica	Melfi	Porto Real	Goiana
<i>Process</i>	Alto nível de automação e eficiência produtiva consolidado em fases anteriores, atualmente combinado com reestruturação produtiva e subutilização da capacidade.	Evolução de uma base produtiva, inicialmente menos automatizada, para a incorporação de processos mais avançados. Ex.: a <i>Common Modular Platform</i> (CMP), que permite a produção de diferentes modelos na mesma linha.	Planta atualmente automatizada desde sua origem, com elevado padrão tecnológico (uso intensivo de robótica) e alta produtividade, permitindo a produção simultânea de múltiplos modelos.
<i>Product</i>	Reorientação da produção para veículos de maior valor agregado (segmento <i>premium</i>) no contexto da estratégia recente da empresa.	Introdução de novos modelos com maior valor agregado e potencial de vendas, associada à tentativa de reposicionamento da planta no portfólio produtivo.	Produção de veículos com forte inserção em segmentos estratégicos de mercado, como evidenciado pelo desempenho de modelos como Renegade e Toro.
<i>Functional</i>	Incorporação de funções produtivas mais complexas, como logística interna, controle digital da produção e suporte técnico, ainda que com limitações na internalização de atividades estratégicas, como Pesquisa e Desenvolvimento (P&D).	Indícios de aumento da complexidade produtiva associados à adoção de novas plataformas e à reorganização dos processos produtivos.	Avanço na internalização de etapas da cadeia produtiva, articulado à formação de um parque local de fornecedores e à incorporação de funções produtivas mais complexas. Concentração de centros de <i>software</i> e de engenharia em Recife.
<i>Inter-sectoral or chain</i>	Ausência de evidências sólidas; há, contudo, iniciativas promovidas por atores locais, voltadas à diversificação econômica, com destaque para a atração do setor ferroviário (via transferência de competências da indústria automotiva) e a inserção em novas cadeias, como energias renováveis e turismo cultural.	Formação de um tecnopolo regional com ausência de evidências sólidas.	Tecnopolo regional em formação, com ausência de evidências sólidas.
<i>Standards</i>	Avanços históricos na fixação da população e elevação do piso salarial, hoje tensionados por subutilização da planta, queda da renda real e retomada de fluxos migratórios.	Crescimento do emprego e do impacto econômico regional, mas com baixa inserção da população local nas vagas.	Expansão do emprego formal e melhoria de indicadores, porém com limitações na qualidade do emprego e acesso desigual aos benefícios.

Categoria Analítica	Melfi	Porto Real	Goiana
<i>Rights</i>	Presença consolidada de representação sindical (RSU), mas com atuação limitada por contratos específicos e exclusão de sindicatos críticos, além de redução do diálogo com o poder público local.	Atuação sindical cooperativa, com baixa capacidade de conversão em ganhos substantivos para os trabalhadores.	Restrição à liberdade sindical e fragilidade da representação, com evidências de práticas antissindiais e mediação institucional limitada.
<i>Strategic Coupling</i>	Forma relativamente consolidada de <i>strategic coupling</i> no passado, baseada na articulação entre incentivos estatais, infraestrutura logística, força de trabalho e nível de produção (Fiat Punto) que permitiu oportunidades de retenção de valor no território. No período recente, essa configuração se fragiliza, dando lugar a um processo de desacoplamento parcial, marcado pela retração produtiva e pela perda de centralidade da planta na estratégia da empresa.	Forma limitada de <i>strategic coupling</i> , caracterizada por crescimento econômico com baixa retenção de valor local para a população, resultando em efeitos fragmentados e transbordamentos para regiões vizinhas.	<i>Strategic coupling</i> em curso, baseado na articulação entre investimentos produtivos, formação e fornecedores locais e apoio institucional, que impulsiona oportunidades de criação de valor no território. No entanto, sua consolidação depende da capacidade de ampliar a retenção e distribuição desses ganhos, especialmente no plano do <i>social upgrading</i> .

Fonte: elaboração própria.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Do ponto de vista das CGVs, os três casos analisados apresentam evidências de *economic upgrading*, sobretudo nas dimensões de processo e produto. No entanto, diferem significativamente quanto à posição ocupada na cadeia e, principalmente, à forma de apropriação territorial dos ganhos. A partir da perspectiva das RGP, essa variação pode ser compreendida como resultado de diferentes configurações de *strategic coupling*, que condicionam tanto a inserção produtiva das plantas quanto seus efeitos sobre o território. Nesse sentido, a criação de valor é produzida no âmbito dos processos produtivos e das relações de trabalho. Não implica, necessariamente, sua retenção no território, a qual depende de diferentes graus de autonomia local, coordenação institucional e assimetria de poder (Henderson *et al.*, 2002; Rossi, 2019).

O caso de Melfi ilustra bem esse argumento. Na época da produção em larga escala do Fiat Punto, a planta configurou uma forma relativamente bem-sucedida de *strategic coupling* (longe de ser consensual)¹⁴. Nessa forma, ativos territoriais, como incentivos fiscais, disponibilidade de mão de obra e infraestrutura logística, foram articulados às estratégias da firma líder. Isso possibilitou a retenção de parte do valor no território (Henderson *et al.*, 2002). No entanto, como sugere a literatura, tais configurações são contingentes e instáveis, cujos resultados podem variar ao longo do tempo e não necessariamente se sustentam de forma contínua (Rossi, 2019). Nesse sentido, a retração produtiva recente, associada à ausência de novos investimentos e à redefinição da estratégia corporativa, tem resultado em um cenário de *downgrading*, no qual os ganhos econômicos anteriormente observados deixaram de se traduzir em estabilidade social.

No contexto de Melfi, os atores locais associam o desenvolvimento territorial à necessidade de uma nova pactuação com a empresa, sobretudo via alocação de modelos de maior volume pro-

¹⁴ A insatisfação com as condições de trabalho e a disparidade salarial em relação ao norte italiano culminaram em uma série de conflitos em Melfi, que marcaram a história da Fiat.

duto. A atual estratégia, que parece orientada a veículos de maior valor agregado, configura um *product upgrading* (Humphrey e Schmitz, 2002). Entretanto, é percebida negativamente por seu baixo potencial de escala e de geração de emprego. A ausência de avanços significativos em termos de *functional upgrading*, com a permanência das atividades estratégicas fora da planta (como em Turim e Detroit) (Bubbico, 2021), reforça a posição subordinada da unidade na cadeia. Isso limita sua capacidade de ancorar processos duradouros de desenvolvimento local.

Em Porto Real, por sua vez, observa-se um padrão de *economic upgrading* com efeitos territorialmente fragmentados. Na percepção sindical, a planta vivenciou momentos de forte dinamismo econômico (como na fase do Peugeot 206) e, no presente, sustenta-se uma aposta na negociação por novos modelos como estratégia para manter a atividade produtiva e ampliar o emprego. Ainda assim, essa estratégia não se traduz automaticamente na inserção produtiva dos residentes locais. O relato da gestora pública evidencia a dificuldade de formação de uma base local de trabalho industrial, expressa no baixo percentual de trabalhadores do próprio município. A noção de *greenfield* setorial (Dulci, 2015) ajuda a compreender esse quadro, pois, apesar de inserida em uma região com alguma densidade produtiva, não se desenvolveu no município uma base prévia de competências e instituições alinhadas às exigências da cadeia automotiva. Como resultado, parte relevante dos ganhos transborda para municípios vizinhos, mais bem posicionados para capturá-los, produzindo uma distribuição regional desigual dos benefícios.

Já Goiana aponta para um caso em aberto, que vive um período de elevado dinamismo produtivo. No entanto, a sustentabilidade desse processo dependerá da forma como esses ganhos podem ser socialmente distribuídos e institucionalmente mediados. Evidências iniciais indicam limites importantes no plano do *social upgrading*, entendido aqui de forma ampla como a melhoria das condições de vida e reprodução social no território. Esses limites se expressam, em particular, na esfera das relações de trabalho, especialmente no que se refere à representação coletiva e às condições de trabalho. A consolidação de uma trajetória mais inclusiva parece, assim, condicionada à superação de desafios também observados nas plantas anteriores. De um lado, o potencial de *functional upgrading*, associado ao centro de P&D em Recife, depende da efetiva internalização de funções estratégicas no território, o que não é garantido pelas estratégias das firmas líderes (Humphrey e Schmitz, 2002). De outro, a distribuição dos ganhos permanece uma questão central, uma vez que esse dinamismo produtivo não implica, necessariamente, na difusão territorial dos benefícios.

Em conjunto, os casos analisados indicam que o *upgrading* não constitui um processo linear nem garante, por si só, trajetórias inclusivas de desenvolvimento. Seus efeitos são mediados por configurações específicas de *strategic coupling*, por estruturas de governança e por arranjos institucionais que, por meio de mecanismos como a regulação do trabalho, a negociação coletiva, as políticas de formação e os incentivos públicos, condicionam a forma como valor é criado, apropriado e distribuído.

Por fim, cabe destacar o caráter ainda exploratório deste estudo. Baseado principalmente em entrevistas e documentos, o material empírico reflete percepções situadas de atores inseridos em posições específicas nesses territórios, em particular, representantes sindicais e gestores públicos, o que impõe limites à generalização dos resultados. Longe de constituir um diagnóstico definitivo, os achados aqui apresentados devem ser compreendidos como evidências preliminares, apontando para a necessidade de aprofundamento da análise, tanto por meio da caracterização mais precisa das formas de *strategic coupling* e *upgrading* em cada caso, quanto pela construção de indicadores comparáveis que permitam avaliar, de forma mais sistemática, as articulações entre essas dimensões e o desenvolvimento territorial.

Financiamento

Este estudo foi financiado, em parte, pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. Os autores também agradecem à Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ) pelo financiamento e apoio à pesquisa.

REFERÊNCIAS

- BARRIENTOS, Stephanie; GEREFFI, Gary; ROSSI, Arianna. Economic and social upgrading in global production networks: A new paradigm for a changing world. **International Labour Review**, Genebra, Suíça, v. 150, n. 3-4, p. 319-340, 2011. DOI: 10.1111/j.1564-913X.2011.00119.x. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/j.1564-913X.2011.00119.x>. Acesso em: 02 jun. 2025.
- BUBBICO, Davide. *L'indotto auto della Fiat-Sata di Melfi: un'analisi delle produzioni e dell'occupazione*. Potenza: FIOM-CGIL, 2001. 104 p.
- BUBBICO, Davide. Melfi no Brasil vinte anos depois: semelhanças e diferenças entre os investimentos greenfield da FCA em Melfi e em Goiana. In: LADOSKY, Mario Henrique. (Org.). **A Indústria Automobilística vista do espaço local: a experiência da Jeep (FCA) em Pernambuco e de outras montadoras**. Campina Grande: Editora da Universidade Estadual da Paraíba, 2021. p. 27-60.
- CERSOSIMO, Domenico. **Viaggio a Melfi**. La Fiat oltre il fordismo. Roma: Donzelli Editore, 1994. 111 p.
- DI CHIO, Danilo. Delegado sindical. Entrevistadora: Maria Carolina Barcellos Ferreira. **FIOM-CGIL**, Melfi, 18 fev. 2025.
- DULCI, João Assis. **Desenvolvimento regional e mercado de trabalho em perspectiva comparada: Vale do Paraíba Fluminense e Camaçari (BA)**. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015. 340 p. Disponível em: https://iesp.uerj.br/wp-content/uploads/2017/06/Tese_João-Assis-Dulci.pdf. Acesso em: 02 jun. 2025.
- DEPUIS, Mathieu; GREER, Ian; KIRSCH, Anja; LECHOWSKI, Grzegorz; PARK, Dongwoo; ZIMMERMANN, Tobias. A just transition for auto workers? Negotiating the electric vehicle transition in Germany and North America. **ILR Review**, Nova York, Estados Unidos, v. 77, n. 5, p. 770-798, 2024. DOI: 10.1177/00197939241250001%0A. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/epdf/10.1177/00197939241250001>. Acesso em: 20 mar. 2026.
- FCA. **Melfi: la fabbrica delle innovazioni**. Melfi: FCA, 2019, 119 p.
- GEMELLI, Fabio. Fabbrica Stellantis di Melfi: tutte le auto in arrivo. **Motor 1**, 2025. Disponível em: <https://it.motor1.com/news/754211/fabbrica-stellantis-melfi-auto-in-arrivo/>. Acesso em: 02 jun. 2025.
- GEREFFI, Gary; HUMPHREY, John; STURGEON, Timothy. The governance of global value chains. **Review of International Political Economy**, [S. l.], v. 12, n. 1, p. 78-104, 2005. DOI: 10.1080/09692290500049805. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09692290500049805?needAccess=true>. Acesso em: 02 jun. 2025.
- GONÇALVES, Viviane. Secretária Municipal de Porto Real. Entrevistadora: Maria Carolina Barcellos. **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Trabalho e Renda**, Niterói, 03 set. 2024.
- H. Dirigente sindical. Entrevistadores: Raphael Lima; Cristiano Monteiro; Lucas Afonso. **SINDMETAL-PE**, Itapissuma, 23 ago. 2022.
- HENDERSON, Jeffrey; DICKEN, Peter; HESS, Martin; COE, Neil; YEUNG, Henry Wai-Chung. Global production networks and the analysis of economic development. **Review of International Political Economy**, [S. l.], v. 9, n. 3, p. 436-464, 2002. DOI: 10.1080/09692290210150842. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/09692290210150842?needAccess=true>. Acesso em: 02 jun. 2025.
- HUMPHREY, John; SCHMITZ, Hubert. How does insertion in global value chains affect upgrading in industrial clusters? **Regional Studies**, [S. l.], v. 36, n. 9, p. 1017-1027, 2002. DOI: 10.1080/0034340022000022198. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/0034340022000022198?needAccess=true>. Acesso em: 02 jun. 2025.
- JATOBÁ, Jorge; GUIMARÃES, Paulo; MONTEIRO, Valdeci; BECHER, Júlio; GALINDO, Áthila. Impactos socioeconômicos do Polo Automotivo de Goiana (2015-2025). **Consultoria Econômica e Planejamento – CEPLAN**, Recife, 22 mai. 2025.

Disponível em: <https://ceplanconsult.com.br/site/publicacoes/arquivo-digital/ceplan-relatorio-de-impacto-stellantis-2025.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2026.

LADOSKY, Mario Henrique. (Org.). **A Indústria Automobilística vista do espaço local: a experiência da Jeep (FCA) em Pernambuco e de outras montadoras**. Campina Grande: EDUEPB - Editora da Universidade Estadual da Paraíba, 2021. 334 p. Disponível em: <https://eduepb.uepb.edu.br/download/a-industria-automobilistica-vista-do-espaco-local-a-experiencia-da-jeep-fca-em-pernambuco-e-de-outras-montadoras/?wpdmdl=1503&masterkey=60c0fea1097a4>. Acesso em: 02 jun. 2025.

LIMA, Raphael Jonathas da Costa. **Açúcar, Coca-Cola e automóveis: ação político-empresarial na construção de um “município-modelo” em Porto Real (RJ)**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia – PPGSA, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais – IFCS, Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro, 2005. 169 p.

MAGLIONE, Giuseppe. Prefeito. Entrevistadora: Maria Carolina Barcellos. **Comune di Melfi**, Salerno, 11 mar. 2025.

MARTIN, Scott B.; VEIGA, João Paulo. Globalização dos mercados, localização produtiva e relações interfirmas: o caso das montadoras alemãs nos EUA nos anos 1990. In: NABUCO,

Maria Regina; NEVES, Magda de Almeida; CARVALHO NETO, Antonio Moreira de. (Orgs.). **Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2002. p. 17-45.

MONTEIRO, Cristiano Fonseca; LIMA, Raphael Jonathas da Costa; AFONSO, Lucas do Amaral. Rede global de produção automotiva: o caso da Stellantis em Goiana (PE). **Estudos de Sociologia**, Recife, Pernambuco, v. 3, n. 30, p. 127-145, 2024. DOI: 10.51359/2317-5427.2024.264806. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/revso-cio/article/view/264806/48659>. Acesso em: 02 jun. 2025.

NABUCO, Maria Regina; NEVES, Magda de Almeida; CARVALHO NETO, Antonio Moreira de. (Orgs.). **Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2002. 408 p.

NASCIMENTO, Rejane Prevot; SEGRE, Lidia Micaela. O modelo de relações salariais: uma análise de empresas automobilísticas no Brasil. **Cadernos EBAPE.BR**, v. 6, n. 2, p. 1-16, 2008. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/cadernose-bape/article/view/5072>. Acesso em: 02 jun. 2025.

RAMALHO, José Ricardo. Trabalho, indústria e estratégias de desenvolvimento. **Revista Ciências do Trabalho**, v. 1, n. 1, p. 50-64, 2013. Disponível em: <https://rct.dieese.org.br/index.php/rct/article/view/34/pdf>. Acesso em: 02 jun. 2025.

RAMALHO, José Ricardo. Indústria e desenvolvimento: efeitos da reinvenção de um território produtivo no Rio de Janeiro. **Revista Pós Ciências Sociais**, São Luís, Maranhão, v. 12, n. 24, p. 117-142, 2015. Disponível em: <https://periodico-seletronicos.ufma.br/index.php/rpcsoc/article/view/3643>. Acesso em: 02 jun. 2025.

ROSSI, Arianna. Social upgrading. In: PONTE, Stefano; GEREFFI, Gary; RAJ-REICHERT, Gale. (Eds.). **Handbook on Global Value Chains**. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2019. p. 272-284.

SOUZA, Marta. Polo Automotivo Stellantis de Goiana celebra 8 anos impulsionando a indústria automobilística. **Folha de Pernambuco**, Recife, 01 nov. 2023. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/colunistas/fmotors/polo-automotivo-stellantis-de-goiana-celebra-8-anos-impulsionando-a-industria-automobilistica/40713/>. Acesso em: 20 mar. 2026.

STELLANTIS. One year of Jeep Automotive Center. **Stellantis**, Goiana, 28 abr. 2016. Disponível em: <https://www.media.stellantis.com/br-en/jeep/press/one-year-of-jeep-automotive-center>. Acesso em: 02 jun. 2025.

STELLANTIS. Polo Automotivo Stellantis de Porto Real comemora 24 anos. **Stellantis**, Porto Real, 04 fev. 2025. Disponível em: <https://www.media.stellantis.com/br-pt/corporate-communications/press/polo-automotivo-stellantis-de-porto-real-comemora-24-anos-com-legado-de-qualidade-e-inovacao-na-industria-automotiva>. Acesso em 02 jun. 2025.

STREVA, Bruno. Dirigente sindical. Entrevistadora: Maria Carolina Barcellos. **Federação dos Metalúrgicos do Estado do Rio de Janeiro**, Niterói, 19 ago. 2024.

SVIMEZ. **L'industrializzazione del Mezzogiorno: la Fiat a Melfi**. Il Mulino, Bologna 1993. 200 p.

VITTORIO, Cilla. **Delegado sindical**. Entrevistadora: Maria Carolina Barcellos. FIOM-CGIL, Salerno, 12 mar. 2025.

Abstract

Key-Words

Development and Employment in the Automotive Industry: Perspectives on Stellantis' Presence in Greenfield Locations in Brazil and Italy

Abstract

This study investigates the territorial effects of establishing automotive plants in greenfield contexts, based on a comparative analysis of Melfi (Italy), Porto Real (Brazil), and Goiana (Brazil). Based on the interplay between Global Value Chains (GVCs) and Global Production Networks (GPNs), the study explores the extent to which the relationships between economic and social upgrading translate into local development. Methodologically, it adopts a qualitative approach, incorporating document analysis, semi-structured interviews, and fieldwork. The results show that, despite advances in process and product dimensions, the territorial effects are uneven. In Melfi, the prevailing perception is of retrenchment and distancing, associated with recent dynamics of downgrading. In Porto Real, the gains are territorially fragmented, with low involvement of the local population. Goiana, on the other hand, exhibits high productive dynamism but faces challenges regarding the distribution of gains and institutional entrenchment.

Keywords: economic sociology; global value chains; global production networks; upgrading; strategic coupling.

Resumen

Palavras Clave

Desarrollo y empleo en la industria automotriz: reflexiones sobre la presencia de Stellantis en territorios greenfield en Brasil e Italia

Resumen

Esta investigación analiza los efectos territoriales de la instalación de plantas automotrices en contextos *greenfield*, a partir de un estudio comparativo de los casos de Melfi (Italia), Porto Real (Brasil) y Goiana (Brasil). Se explora en qué medida las relaciones entre la mejora económica y social se traducen en desarrollo local, con base en la articulación entre las cadenas globales de valor (CGV) y las redes globales de producción (RGP). Metodológicamente, se adopta un enfoque cualitativo, con análisis documental, entrevistas semiestructuradas y trabajo de campo. Los resultados muestran que, a pesar de los avances en las dimensiones de proceso y producto, los efectos territoriales son desiguales. En Melfi, predomina la percepción de retroceso y distanciamiento de la empresa, asociada a dinámicas recientes de degradación. En Porto Real, los beneficios están fragmentados territorialmente, con una baja participación de la población local. Por su parte, Goiana presenta un elevado dinamismo productivo, pero enfrenta desafíos en cuanto a la distribución de los beneficios y al arraigo institucional.

Palabras clave: sociología económica; cadenas globales de valor; redes globales de producción; mejora; acoplamiento estratégico.

Histórico

Recebido: Março/26

Primeiro Parecer: Maio/26

Segundo Parecer: Maio/26

Aceito: Junho/26

Revisão Gramatical/Ortográfica e ABNT: Junho/26

Revisado Autor: Julho/26

Publicado: Agosto/26

Equipe Editorial Revista TOMO envolvida no processo editorial deste artigo

Marina de Souza Sartore (Editora-chefe)

Contato: revistatomo@gmail.com

* Este artigo é proveniente de uma nova versão expandida de trabalho publicado originalmente nos Anais do Congresso da Sociedade Brasileira de Sociologia (SBS). Em atendimento às diretrizes de submissão da Revista TOMO, a versão preliminar foi igualmente disponibilizada na plataforma ResearchGate. O manuscrito final aprovado contempla avanços e atualizações do texto original.