

1

# 2- DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O **SP Races** é um empreendimento orientado para o desenvolvimento e aprimoramento da tecnologia automotiva, associado ao entretenimento e lazer que envolve o tema. Trata-se de um complexo com múltiplas funções, capaz de atender às demandas da indústria automobilística e seus clientes, para a realização de negócios (lançamento de produto, testes, simulações, congressos, simpósios, eventos corporativos, driving experience), e relacionamento (eventos de Marketing de Relacionamento, convenções de empresas, integração de funcionários e equipes). Caracteriza-se ainda, como uma proposta única na América Latina, que reúne, em um mesmo espaço, as diferentes demandas do setor automotivo em desenvolvimento, e demonstração de produtos junto aos seus clientes.

Dentro do contexto de ineditismo do empreendimento **SP Races**, o licenciamento ambiental de empreendimento dessa natureza, no Brasil, e particularmente no Estado de São Paulo, também se apresenta de forma exclusiva, exigindo assim, a adequação do projeto para atendimento do diplomas legais que regulamentam o assunto.

Comuns na Europa, América do Norte e Ásia, empreendimentos dessa natureza têm sua viabilidade econômico-financeira definida pela interação dos interesses de público que despertam.

Nos dias úteis, o espaço tem a vocação corporativa para testes e desenvolvimento da indústria, enquanto nos finais de semana essa mesma indústria pode desenvolver eventos de relacionamento para demonstração de seus produtos. Essa interação viabiliza as diferentes estruturas propostas que de outra forma não teriam, isoladamente, a atratividade de público para sua sustentação.

Diferentemente dos autódromos no país, que exigem a realização de eventos de competição para garantia de um mínimo de receita para sua manutenção, o **SP Races** é um empreendimento da iniciativa privada, que se viabilizará pela geração de receitas recorrentes entre os diferentes equipamentos que

oferecerá aos seus clientes. Portanto, ainda que tecnicamente uma de suas unidades seja uma pista, sua proposta não contempla competições automobilísticas, e sua implantação só se justifica se assim for integralmente efetivada.

O **SP Races** será um empreendimento voltado à realização de algumas modalidades de testes, tais como: dirigibilidade, resistência, testes instrumentados de velocidade, frenagem e resistência de materiais e componentes. Além disso, oferecerá aos seus visitantes uma série de demonstrações automotivas, como test-drive, cursos de direção, orientados ao entretenimento, ao lazer e ao turismo local. Todas essas utilizações seguem os moldes de empreendimentos similares existentes nos EUA e na Europa, que buscam agregar em um só local, prestação de serviços e utilidades que são complementares, ou que possuem na sua atividade fim, o mercado automobilístico.

## **2.1 - ALTERNATIVA TECNOLÓGICA**

O mercado brasileiro é hoje um dos principais produtores de automóveis mundiais, um dos setores de maior importância na economia global.

No Brasil, 32 (trinta e duas) empresas montadoras de veículos automotores instalados, têm, nas suas unidades fabris aqui localizadas, uma posição de importância estratégica. O Brasil ocupa hoje a 9ª (nona) posição entre os maiores produtores mundiais de veículos, apresentando entre eles a maior variação de crescimento.

A produção anual do país atingiu 2.528.300 unidades em 2005. Desse total, 897.100 unidades foram exportadas, representando mais de US\$ 11,1 bilhões em divisas para o país. Esse desempenho confere ao Brasil uma posição competitiva importante, inserindo os carros aqui produzidos na matriz de consumo da Europa, EUA e Mercosul, conforme pode ser observado no Quadro 2.1-1 a seguir.

Além das montadoras citadas, outras 7 (sete) empresas instaladas no país produzem tratores e máquinas agrícolas que atendem aos setores de construção civil e agronegócio, também de fundamental importância para a economia nacional.

O mercado automobilístico brasileiro é ainda complementado com 14 (quatorze) importadores oficiais de veículos.

**QUADRO - 2.1-1: Participação Brasileira no Mercado Mundial Automobilístico**

ORD.	PAÍS	PRODUÇÃO		PARTICIPAÇÃO 2005 (%)	VARIÇÃO 2004/05 (%)
		2004	2005		
1	Estados Unidos	11.989.387	11.980.912	18	-0,07%
2	Japão	10.511.518	10.799.299	16,2	2,74%
3	China	5.234.496	5.707.688	8,6	9,04%
4	Alemanha	5.275.207	5.437.892	8,2	3,08%
5	Coréia do Sul	3.469.464	3.699.350	5,6	6,63%
6	França	3.665.990	3.549.008	5,3	-3,19%
7	Espanha	2.937.397	2.669.767	4	-9,11%
8	Canadá	2.711.536	2.688.363	4	-0,85%
9	Brasil	2.317.227	2.528.300	3,8	9,11%
10	Reino Unido	1.856.539	1.803.049	2,7	-2,88%
11	México	1.577.159	1.670.403	2,5	5,91%
12	Índia	1.511.157	1.626.755	2,4	7,65%
13	Rússia	1.386.127	1.351.199	2	-2,52%

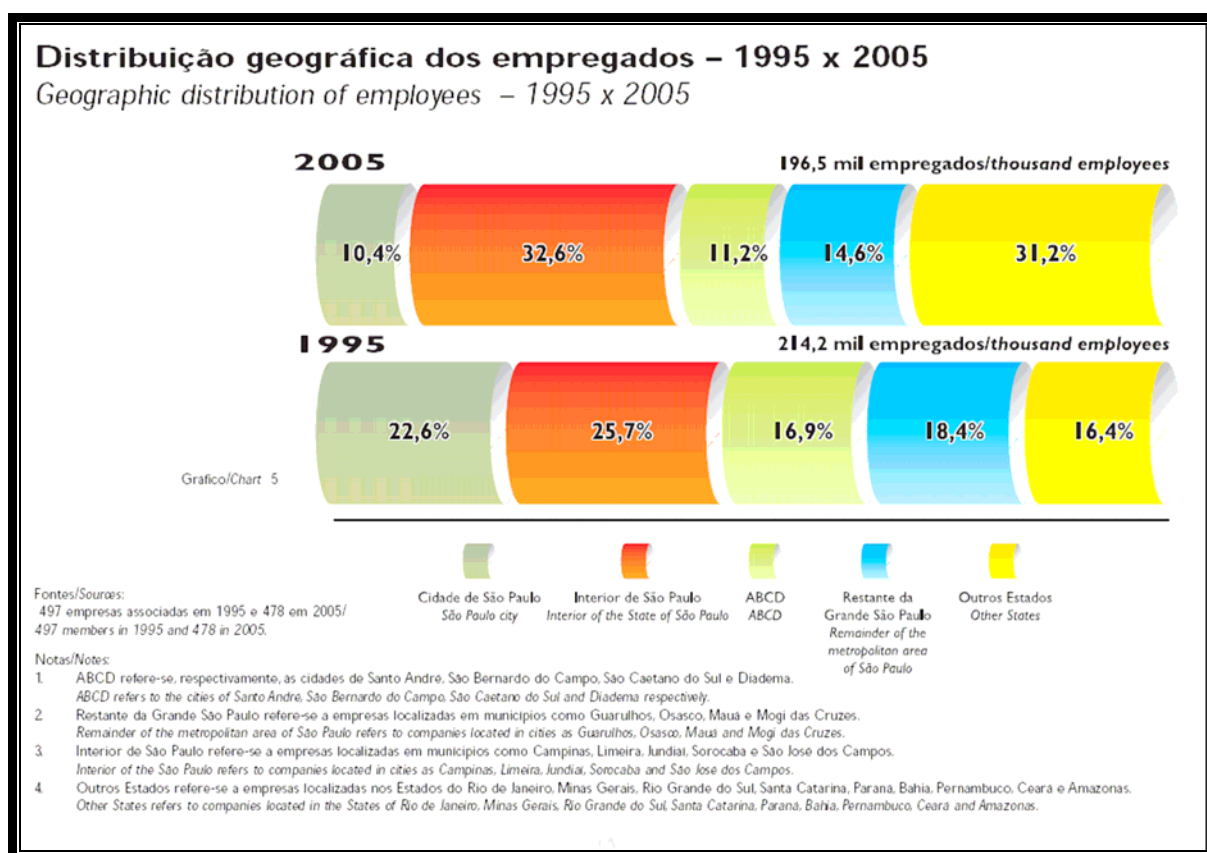
**Fontes:** Anfavea e Sindipeças., 2006.

A cadeia produtiva desse setor, por sua vez, representa um volume anual de US\$ 24,8 bilhões em autopeças produzidas, gerando cerca de 200 mil empregos diretos em 648 unidades industriais. Essas unidades estão concentradas no Estado de São Paulo, e reúnem 71,3% das plantas industriais e 68,9% dos empregos gerados (Quadro 2.1-2)

No contexto, São Paulo tem papel fundamental, pela importância histórica que representa nesse mercado, tendo sediado, ainda na década de 50 do século passado, a instalação das primeiras montadoras estrangeiras na região do ABC.

O setor automobilístico tem, portanto, uma importância fundamental e estratégica para a riqueza econômica de São Paulo.

## QUADRO - 2.1-2: Distribuição Geográfica de Empregados na indústria automobilística 1995-X 2005



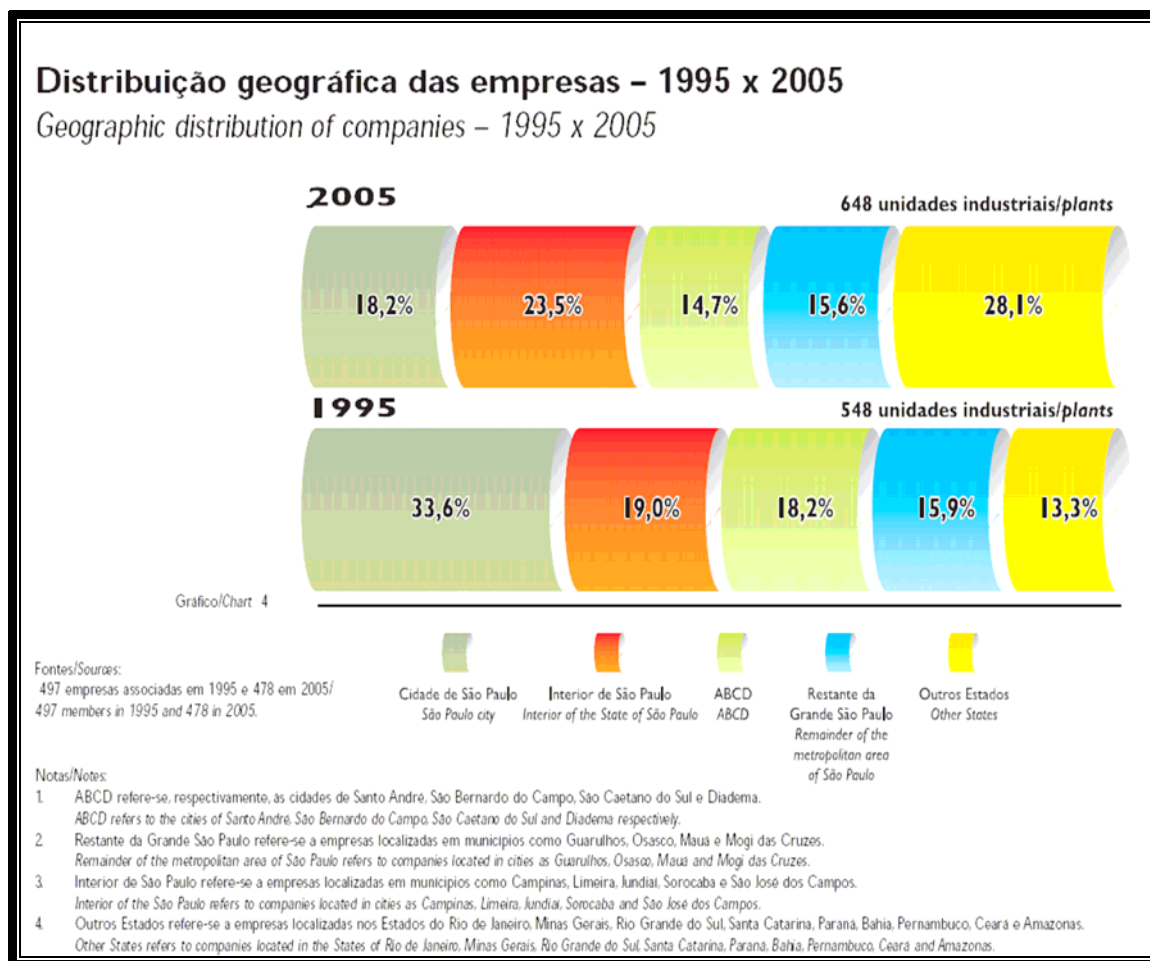
Atualmente, o estado conta com 16 (dezesesseis) plantas montadoras instaladas, com uma participação de 45,8% na produção total (Quadro 2.1-3).

O conjunto dessas indústrias demanda a cada dia um processo mais dinâmico de Pesquisa e Desenvolvimento na atualização tecnológica dos produtos, objetivando sua adequação às normas ambientais, para a melhoria da segurança automotiva ou dos componentes, para um ganho de eficiência produtiva. Esse processo de pesquisa ocorre basicamente com ensaios e testes aplicados nos carros, em situações simuladas e reais de uso.

Nesse processo, os testes necessitam de áreas controladas e seguras para serem aplicados em condições científicas de análise e comparação. A maior parte dessas empresas carece de áreas específicas para esse fim.

À exceção de alguns fabricantes de pneus e freios e de duas montadoras de veículos, que possuem campos de provas construídos para uso da própria engenharia automotiva de desenvolvimento, os demais fabricantes de autopeças e montadoras não dispõem de áreas de aplicação de testes.

### QUADRO - 2.1-3: Distribuição Geográfica das Empresas na indústria automobilística 1995 X 2005



Testes de desempenho de motores e freios, aquisição de dados de durabilidade de peças e carros, dirigibilidade, análise de ruído, são aplicados hoje em condições nem sempre ideais, e realizados em autódromos de competição, aeródromos no interior e, com maior frequência, nas estradas e ruas. Assim, os testes nem sempre podem ser aplicados em condições satisfatórias de avaliação, representando, além disso, uma situação de risco para os técnicos e transeuntes dessas vias.

Na Europa e nos Estados Unidos os campos de provas são intensivamente utilizados para a pesquisa e desenvolvimento de veículos e componentes. Esses testes têm como objetivo promover a atualização tecnológica dos produtos, sua adequação às normas ambientais, o aprimoramento da segurança e a melhoria da eficiência produtiva dos componentes.

No Brasil, essas pesquisas têm também importância fundamental para as montadoras de veículos e seus fornecedores. Entretanto, não há locais adequados para a realização dos testes.

Diversas estruturas no mundo usam este modelo que se propõe implantar no SP RACES. E buscam, do mesmo modo, atender às necessidades da indústria automobilística e de seus clientes e fornecedores.

Cabe destacar duas dessas referências que os empreendedores do **SP Races** estão adotando como modelos de implantação a ser seguidos.

O primeiro é Paul Ricard, um circuito francês, localizado em L'Île d'Élé, nas proximidades de Marseille. Construído em 1969, numa área integrada a um antigo aeródromo da Segunda Guerra Mundial, uma solução encontrada em diversos circuitos europeus. Durante 20 anos, entre os anos 70 e 80, Paul Ricard abrigou o GP de Fórmula 1 da França.

Após esse período, Paul Ricard foi substituído pelo novo circuito de Magny Cours, sendo então vendido para um grupo privado.

Reformado e modernizado, foi rebatizado em 1990 como Paul Ricard High Tech Test Track (Circuito de Paul Ricard de Testes de Alta Tecnologia), apresentado na Figura 2.1-1.



**FIGURA - 2.1-1: Vista panorâmica do Circuito Paul Ricard - França**