

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA

EWERTON CORRÊA LEGUIÇA

**AS POLÍTICAS INDUSTRIAIS E A EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA E DO
DESEMPENHO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO: UMA ANÁLISE
PARA O PERÍODO DE 1990 A 2020**

**Santana do Livramento
2021**

EWERTON CORRÊA LEGUIÇA

**AS POLÍTICAS INDUSTRIAIS E A EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA E DO
DESEMPENHO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO: UMA ANÁLISE
PARA O PERÍODO DE 1990 A 2020**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Pampa, como requisito parcial para obtenção do Título de Bacharel em Ciências econômicas. Orientadora: Dra. Debora Nayar Hoff

**Santana do Livramento
2021**

Ficha catalográfica elaborada automaticamente com os dados fornecidos pelo(a) autor(a) através do Módulo de Biblioteca do Sistema GURI (Gestão Unificada de Recursos Institucionais).

Leguiça, Ewerton Correa

AS POLÍTICAS INDUSTRIAIS E A EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA E DO DESEMPENHO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO: UMA ANÁLISE PARA O PERÍODO DE 1990 A 2020 / Ewerton Correa Leguiça.

169 p.

L521p Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação)-- Universidade Federal do Pampa, CIÊNCIAS ECONÔMICAS, 2021.
"Orientação: Debora Nayar Hoff".

1. Indústria Automobilística Brasileira. 2. Políticas Industriais. 3. Estrutura. 4. Desempenho. I. Título.

EWERTON CORRÊA LEGUIÇA

**AS POLÍTICAS INDUSTRIAIS E A EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA E DO
DESEMPENHO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO: UMA ANÁLISE
PARA O PERÍODO DE 1990 A 2020**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Pampa, como requisito parcial para obtenção do Título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientadora: Dra. Debora Nayar Hoff

Trabalho de Conclusão de Curso defendido e aprovado em: dia, mês e ano.

Banca examinadora:

Prof. Dra. Debora Nayar Hoff (Orientadora)
UNIPAMPA

Prof. Dr. André da Silva Redivo
UNIPAMPA

Prof. Dra. Patrícia Eveline dos Santos Roncato
UNIPAMPA

Dedico este trabalho a minha família, meus pais Izar Corrêa e Mario Raul, e minha namorada Laura Estevan, pela motivação e incentivos de vocês, chegamos ao final dessa longa e difícil etapa acadêmica.

AGRADECIMENTO

A Professora Dra. Debora Nayar Hoff pela sua paciência, motivação e incentivo ao longo do curso e de toda monografia. Muito obrigado por tudo!

Aos professores do curso de Ciências Econômicas, por todos esforços necessários para repassar os ensinamentos durante o curso, no qual me proporcionaram um melhor processo de formação profissional.

Aos vários colegas e amigos (as) que a graduação me proporcionou pelas amizades, parcerias e motivações nos estudos do início ao fim do curso de Ciências Econômicas.

“Não desista! Um dia você olhará para trás e ficará muito feliz por não ter desistido de seu sonho”.

Autor desconhecido

RESUMO

A indústria automobilística no Brasil tem grande representatividade na economia e no desenvolvimento do país. Diante dessa realidade, buscamos entender todo contexto histórico do setor entre 1990 a 2020, período referente a sua criação, formação, e evolução até os dias atuais. Além disso, expor as políticas industriais de incentivo a indústria automotiva e identificar possíveis mudanças na estrutura e desempenho do setor ao longo de sua trajetória no país. Os procedimentos metodológicos abrangeram levantamentos, seleção e leitura de livros, artigos científicos, teses, dissertações e estudos setoriais, como também levantamento de dados primários em revistas, jornais, e levantamento de dados secundários junto à ANFAVEA, IBGE, IPEA e PIA. Logo depois, analisar o funcionamento do setor através das variáveis específicas de estrutura, desempenho, Market Share e índices de concentração. Como principais resultados, notamos que o setor automotivo nacional conseguiu consolidar suas estruturas e desenvolver suas atividades industriais, e parte desse desenvolvimento foi atrelado aos efeitos das políticas industriais direcionadas, no qual contribuíram para desconcentração regional das empresas e unidades industriais, e aumento da disputa de mercado entre montadoras. Portanto, as empresas montadoras de autoveículos não dependem somente de políticas específicas direcionadas ao setor para alcançarem determinados resultados, mas também, de um cenário brasileiro e internacional estável para atingirem bons resultados.

Palavras-Chave: Indústria Automobilística Brasileira; Políticas Industriais; Estrutura; Desempenho

ABSTRACT

The automobile industry in Brazil has great representation in the country's economy and development. Given this understanding, we seek to understand the entire historical context of the sector between 1990 and 2020, the period related to its creation, formation, and evolution to the present day. In addition, expose industrial policies to encourage the automotive industry and identify possible changes in the structure and performance of the sector throughout its trajectory in the country. The methodological procedures included surveys, selection and reading of books, scientific articles, theses, dissertations and sectorial studies, as well as primary data collection in magazines, newspapers, and secondary data collection with ANFAVEA, IBGE, IPEA and PIA. Afterwards, analyze the functioning of the sector through specific variables of structure, performance, Market Share and concentration indices. As main results, we note that the national automotive sector managed to consolidate its structures and develop its industrial activities, and part of this development was linked to the effects of targeted industrial policies, which contributed to regional deconcentration of companies and industrial units, and increased competition for market among automakers. Therefore, car assemblers do not only depend on specific policies aimed at the sector to achieve certain results, but also on a stable Brazilian and international scenario to achieve good results.

Key words: Brazilian Automotive Industry; Industrial Policies; Structure; Performance

LISTA DE FIGURAS

<i>Figura 1- A abordagem dinâmica e alternativa do modelo ECD</i>	<u>27</u>
<i>Figura 2 - O paradigma Estrutura- Conduta-Desempenho (Modelo ECD)</i>	<u>29</u>
<i>Figura 3 - Mapa da Localização geográfica das empresas no país</i>	<u>153</u>

LISTA DE TABELAS

<i>Tabela 1- Produção de automóveis e categorias (1957-1961)</i>	52
<i>Tabela 2- Produção total de veículos no período do Milagre Econômico (1967-1974)</i>	54
<i>Tabela 3 - Produção, licenciamento, exportação, faturamentos e empregos (1960-1980) - Somatórios totais.</i>	61
<i>Tabela 4 - Investimentos no setor automobilístico (1994-2001)</i>	74
<i>Tabela 5 - Novas plantas industriais e suas localizações geográficas (1996-2001)</i>	78
<i>Tabela 6- Licenciamentos, exportações, faturamentos e empregos no setor (1995-2001)</i>	80
<i>Tabela 7 - Impactos da Desoneração Fiscal através da PITCE - 2004 a 2006 (R\$ bilhões)</i>	87
<i>Tabela 8- Investimentos - Indústria Brasileira (2003-2011)</i>	94
<i>Tabela 9 - Faturamento líquido - Indústria de automóveis brasileira (2003-2011)</i>	97
<i>Tabela 10 - Licenciamento veículos novos importados (2011-2017)</i>	106
<i>Tabela 11 - Investimentos recentes das montadoras no Brasil (2014-2020)</i>	107
<i>Tabela 12 - Faturamento Líquido – Indústria Automobilística Brasileira (2011-2017)</i>	112
<i>Tabela 13 - Trabalhadores ativos no setor automotivo (2011–2013)</i>	113
<i>Tabela 14 - Produção, Licenciamento, Exportação de autoveículos e categorias (2018-2020) – Somatórios Totais</i>	118
<i>Tabela 15 - Taxas de Crescimento médio do setor</i>	125
<i>Tabela 16 - Taxas de crescimento médio e a média bruta de investimentos.</i>	128
<i>Tabela 17 - Taxas de crescimento médio de empregos e a média bruta de empregos entre 1990 a 2020.</i>	131
<i>Tabela 18 -Produtividade média e Taxa de crescimento média da produtividade (carros/pessoas)</i>	134
<i>Tabela 19 - Exportações médias e taxa de crescimento média entre 1990 a 2020</i>	136
<i>Tabela 20 - Licenciamento médio e taxa de crescimento médio, entre 1990 a 2020.</i>	139
<i>Tabela 21 – Faturamento médio e taxa de crescimento média dos ganhos do setor automotivo, entre 1990 a 2020.</i>	142
<i>Tabela 22 - Índice de concentração nos anos de 1994, 2001, 2011,2016</i>	149
<i>Tabela 23 - Informações Gerais sobre o setor automobilístico brasileiro de 1990 a 2020.</i>	165
<i>Tabela 24 - Taxa de crescimento média da indústria automobilística brasileira</i>	167
<i>Tabela 25 - Média dos Indicadores de Desempenho do Setor Automobilístico Brasileiro</i>	167
<i>Tabela 26 - Taxa de Crescimento Anual da Indústria Automobilística Brasileira</i>	168

LISTA DE GRÁFICOS

<i>Gráfico 1 - Exportações de automóveis (1974-1980)</i>	57
<i>Gráfico 2 - Produção de autoveículos e categorias (1990-1995)</i>	71
<i>Gráfico 3 - Produção total de automóveis e categorias (1995-2001)</i>	79
<i>Gráfico 4 - Licenciamento de automóveis novos e categorias (2003-2011)</i>	92
<i>Gráfico 5 - Produção total de autoveículos (2003-2011)</i>	93
<i>Gráfico 6- Empregos no setor (2002-2011)</i>	95
<i>Gráfico 7- Exportações totais de autoveículos (2003-2011)</i>	97
<i>Gráfico 8 - Produção total de autoveículos e categorias (2011-2017)</i>	109
<i>Gráfico 9 - Licenciamento de automóveis novos e categorias (2011-2017)</i>	110
<i>Gráfico 10 - Exportações totais de autoveículos (2011-2017)</i>	111
<i>Gráfico 11 - Produção Total de automóveis e comerciais leves da indústria brasileira entre 1990 a 2020.</i>	122
<i>Gráfico 12 - Investimentos no setor entre 1990 a 2012.</i>	127
<i>Gráfico 13 - Empregos no Setor entre 1990 a 2020.</i>	129
<i>Gráfico 14 - Produtividade no setor entre 1990 a 2020.</i>	132
<i>Gráfico 15 - Exportações totais entre 1990 a 2020.</i>	135
<i>Gráfico 16 - Licenciamentos totais de automóveis e comerciais leves, entre 1990 a 2020.</i>	138
<i>Gráfico 17 - Faturamento líquido do setor entre 1990 a 2020.</i>	142
<i>Gráfico 18 - Market Share das empresas em 1994</i>	144
<i>Gráfico 19 - Empresas do setor automobilístico no ano de 2001.</i>	145
<i>Gráfico 20 - Empresas do setor automobilístico no ano de 2011.</i>	146
<i>Gráfico 21 - Empresas do setor automobilístico no ano de 2016</i>	147
<i>Gráfico 22 - Índices de Concentração dos anos 1994 a 2016.</i>	151

LISTA DE QUADROS

<i>Quadro 1- Resumo com metodologia, indicadores, objetivos e técnicas a serem utilizadas na pesquisa.</i>	<u>24</u>
<i>Quadro 2 - Estudos aplicados com uso do modelo ECD</i>	<u>40</u>

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	15
2. METODOLOGIA	20
3. O MODELO ESTRUTURA CONDUTA DESEMPENHO (ECD)	25
3.1 POLÍTICA INDUSTRIAL	34
3.2 ESTUDOS APLICADOS COM USO DO MODELO ECD	39
4. FORMAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA DE 1919 A 2002	47
4.1 MUDANÇAS NO CONTEXTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: A PARTIR DOS ANOS 1960, 1970 E 1980	53
4.2 A ABERTURA COMERCIAL E AS MUDANÇAS NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO A PARTIR DE 1990.	62
4.2.3. O Regime Automotivo Brasileiro (RAB): suas contribuições a partir de 1995	72
5. A EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL NOS GOVERNOS LULA E DILMA ROUSSEFF: ENTRE 2003 A 2016	84
5.1. A REESTRUTURAÇÃO DA SETOR AUTOMOTIVO A PARTIR DO GOVERNO LULA 2003-2011.	84
5.2 O INOVAR-AUTO E A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO PERÍODO DILMA ROUSSEFF 2011-2016	99
5.3 O PLANO BRASIL MAIOR	101
5.4 O PROGRAMA INOVAR-AUTO E SUAS CONTRIBUIÇÕES A PARTIR DE 2013 A 2017	103
5.5 O PROGRAMA ROTA 2030 E SUAS CONTRIBUIÇÕES A PARTIR DE 2018	114
6. ANÁLISE DAS VARIÁVEIS DE DESEMPENHO NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: DE 1990 A 2020.	121
6.1 A EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO DE AUTOMÓVEIS E COMERCIAIS LEVES: ENTRE 1990 A 2020	121
6.2. A EVOLUÇÃO DOS INVESTIMENTOS NO SETOR AUTOMOTIVO NACIONAL: ENTRE 1990 A 2012.	126
6.3 A EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE EMPREGOS NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL: ENTRE 1990 A 2020	129
6.4 A EVOLUÇÃO DA PRODUTIVIDADE NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL: ENTRE 1990 A 2020	132
6.5 A EVOLUÇÃO DAS EXPORTAÇÕES NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL: ENTRE 1990 A 2020	134
6.6 A EVOLUÇÃO DOS LICENCIAMENTOS NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL: ENTRE 1990 A 2020	137
6.7 A EVOLUÇÃO DOS FATURAMENTOS NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL: ENTRE 1990 A 2020	140
6.8 O MARKET SHARE DAS EMPRESAS: A PARTIR DE 1990 A 2016	143
6.9 OS ÍNDICES DE CONCENTRAÇÃO CR4, CR8 E HHI: NOS ANOS DE 1994, 2001, 2011 E 2016	148
6.10 LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA E FÍSICA DAS EMPRESAS EM 2016	152
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	156
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	158
APÊNDICE	165

1.INTRODUÇÃO

A década de 1950 marca o início da indústria automobilística no Brasil. Antes dessa década, empresas estrangeiras instaladas no Brasil já realizavam a montagem de veículos através da importação de componentes e peças. Mas de meados da década de 1950 para frente começam a ser propostas políticas para nacionalização de produção visando reduzir o peso das importações para o funcionamento deste setor produtivo. Neste período o Brasil possuía uma estrutura industrial recente, sem avanços em tecnologia. Com o aumento das importações de veículos, peças e alterações no câmbio, o governo brasileiro obrigou-se a tomar atitudes para restringir o consumo de importações, através de políticas de redução e incentivos financeiros (LOPES, 2005; SANTOS e BURITY, 2002; SANT'ANNA, 2010).

Os primeiros investimentos direcionados para o setor automobilístico iniciaram no período de 1956-61 no governo de Juscelino Kubitschek (JK), com o Plano de Metas. O plano automotivo de JK seria supervisionado pelo GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística) e tinha o propósito de encerrar o mercado para as importações, e implementar metas de nacionalização e produção às empresas. Essa manobra buscou consolidar a formação de uma indústria automobilística no Brasil, dentro de uma estratégia de industrialização que ficou conhecida como industrialização por substituição de importações. O GEIA procurou concretizar a instalação da indústria no Brasil e agilizar a fabricação dos bens de consumo e de produção (carros de passeios e veículos de carga), com o objetivo de amenizar os efeitos na balança de pagamentos (SANTOS; BURITY, 2002; LOPES, 2005).

O processo de implantação da indústria automotiva e das empresas produtoras de autopeças no Brasil foi monitorado e sustentado pelo Estado, com a finalidade de promover alto grau de complementaridade entre essas duas atividades de produção. O segmento de autopeças no Brasil surgiu com a política de substituição de importações, havendo incentivos do governo federal, através da proteção do mercado fechado às importações e contratos de longo prazo, como também de financiamentos via BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Isso contribuiu de forma relevante para formação e consolidação desse segmento impactando numa diminuição expressiva da dependência de peças e componentes importados (LOPES, 2005; SANTOS e BURITY, 2002).

As primeiras montadoras a se instalarem na região paulista foram a Volkswagen e Ford, ambas incentivadas pelo governo brasileiro. Posteriormente, durante os anos 1960/1970 outras montadoras se instalaram no Brasil, em diversas regiões do país. São elas: General

Motors (GM), Fiat, Toyota, Mercedes Benz, Scania, Iveco e Volvo (SANTOS; PINHÃO, 1999; LOPES, 2005).

No período de 1968 a 1974 ocorreu a fase do “milagre econômico no Brasil”, subperíodo de aumento na concentração de renda, bem como da concessão de crédito ao consumidor para demanda de bens duráveis. Com esses fatores positivos, a produção de veículos cresceu a taxas médias de 20% ao ano, e a produção nacional cresceu de 279 mil unidades em 1968, para 905 mil unidades em 1974, promovendo um crescimento no PIB a taxas médias de 11,5% a.a. Entretanto na década de 1980, caracterizou-se por um período de graves problemas econômicos, com a desaceleração do crescimento, redução na produção e vendas de automóveis no mercado interno. Como também, enfrentou altas taxas de inflação e redução de 50% dos financiamentos via BNDES para produção de automóveis (SANTOS e BURITY, 2002; LOPES, 2005; FRAINER, 2010; SANT'ANNA, 2010).

Em contraste com os anos 1980, a década de 1990 apresentou significativas mudanças na política econômica brasileira, com finalidade de reestruturar o setor industrial automotivo e aumentar a demanda para a o setor. Neste período ocorreram reduções na produção e nas vendas internas de automóveis, devido aos reajustes de preços nos veículos e restrições a financiamentos e consórcios. Muitos destes problemas estavam relacionados ao difícil momento da economia nacional, marcado pela crise da dívida, a qual provoca toda uma instabilidade econômica na década de 1980, que só volta a patamares de estabilidade a partir da implantação do Plano Real, em 1994. Devido a esse contexto econômico, foi necessário formar a Câmara Setorial da Indústria Automotiva com o propósito de efetivar acordos entre o governo, trabalhadores e setor privado para consolidar metas, investimentos e alterações no âmbito industrial e institucional (SANTOS; BURITY, 2002; LOPES, 2005; FRAINER, 2010).

A abertura comercial, ocorrida na década de 1990, proporcionou um novo cenário para as montadoras já instaladas no Brasil, como também incentivou a entrada de novas firmas estrangeiras no mercado brasileiro. Desta maneira, houve o aumento da concorrência e maior competitividade entre as empresas, exigindo da indústria brasileira a implantação de novos processos de modernização da produção, diversificação de produtos e expansão da produtividade e qualidade nos segmentos de automóveis. Também a partir desta década houve a criação de programas de incentivos para melhoria da indústria brasileira. Em 1990 com o Apoio a Capacitação Tecnológica da Indústria; em 1991 o Programa de Competitividade Industrial; dois acordos automotivos constituídos através da Câmara Setorial da Indústria Automotiva em 1992 e 1993. Em destaque, em 1995 foi criado o Regime Automotivo

Brasileiro (RAB), aprovado por lei em 1996, com o propósito de expandir e modernizar a capacidade instalada, incentivando as exportações e captações de recursos externos, além de juntar as políticas setoriais dentro do Mercosul (SANT'ANNA, 2010; LIMA, 2016; SANTOS; PINHÃO, 1999; LOPES, 2005).

Vale a pena destacar que no período que vai de 1970 a 2000, outras fabricantes mundiais de veículos produziram ou licenciaram suas marcas no Brasil: Alfa Romeo, Peugeot, Citroën Chrysler, Dodge, DKW, Honda, Overland, Renault, Willys e Kharmann-Ghia. A implantação de algumas destas montadoras, só foi possível através da implantação do Novo Regime Automotivo Brasileiro (RAB) em 1995 (SANTOS; PINHÃO, 1999; LOPES, 2005).

Posteriormente, com a entrada do governo Lula entre os anos (2003-2006), foram adotadas políticas industriais voltadas a manter e incentivar a retomada do desenvolvimento e modernização da indústria brasileira, como também permanecer com as importações de bens de capital. Em 2004, surge a Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (PITCE), contribuindo com o aumento dos investimentos na produção de automóveis no país até o ano de 2008. Como sucessão desta política, surge neste mesmo ano a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), com o propósito de aumentar a capacidade de inovação das empresas brasileiras através de investimentos públicos e alavancar a participação no mercado exterior (SANT'ANNA, 2010; LIMA, 2016).

Por outro lado, no governo Dilma (2010-2014), houve a continuidade das políticas de estímulos fiscal e monetário. Em 2011 é anunciado o Plano Brasil Maior (PBM), uma política industrial do governo Dilma com a intenção de reerguer e proteger a indústria nacional, sobretudo o complexo automotivo, da crise internacional. Logo depois, em outubro de 2012 o governo Dilma anuncia a criação de um novo programa; o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – Inovar-Auto -. Este programa buscou incentivar as empresas de segmentos e de produção de veículos, para obter maior qualidade, economia e segurança nos automóveis, através do desenvolvimento tecnológico, proporcionando ao setor maior competitividade (MATTOS, 2013; LIMA, 2016; NUNES, COSTA E CLÓS, 2016).

No entanto, em 5 de julho de 2018 no governo de Michel Temer, é aprovada a criação de uma nova política industrial de longo prazo para o setor automotivo. Incluso nesta nova política temos como destaque a criação do Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística. O Rota busca estabelecer requisitos e novas metas para áreas de eficiência energética, segurança

veicular e incentivar investimentos em pesquisa e desenvolvimento para o setor automobilístico e seus segmentos (ANFAVEA, 2019; IBGE 2019).

Importante destacar que o setor automobilístico se apresenta como uma atividade industrial relevante para a economia brasileira. Com isso, fica claro as preocupações históricas com políticas setoriais, como apresentado nos parágrafos anteriores, também se evidencia por indicadores econômicos. Para se ter ideia da importância do setor, o número de empregos no setor industrial automobilístico no ano de 1995 foi em média de 104 mil trabalhadores e a produção total de veículos nesse ano foi em média de 1,3 milhões de veículos produzidos. Já em 2011, o número de empregados no setor automobilístico esteve em média de 124mil, sendo que a balança comercial do setor de automóveis do mesmo ano obteve com as exportações cerca de US\$ 7,6¹ milhões de dólares, ao mesmo tempo, as importações movimentaram cerca de US\$ 14,7 milhões de dólares (ANFAVEA, 2019; IBGE 2019).

Por outro lado, o faturamento líquido da indústria automobilística brasileira no ano de 2011 apresentou lucros de US\$ 93,5 bilhões de dólares. Entretanto, no ano de 2012 os lucros líquidos do setor alcançaram somente o patamar de US\$ 83,6 bilhões de dólares. O número de trabalhadores em 2012 no setor esteve em torno de 132 mil vagas, e a balança comercial sinalizou reduções em comparação com o ano anterior, tendo as exportações movimentado cerca de US\$ 6,7 bilhões e as importações em média de US\$ 12,7 bilhões de dólares no ano mencionado (ANFAVEA, 2019; IBGE 2019).

Considerando o ano de 2017 o número de trabalhadores no setor alcançou apenas 109 mil postos de trabalho, e o seu faturamento líquido atingiu cerca de US\$ 52,5 milhões de dólares, sendo considerado um faturamento baixo em relação aos lucros líquidos do ano de 2012, que contabilizam em torno de US\$ 83,6 milhões de dólares (ANFAVEA, 2019; IBGE 2019). Dadas algumas características relativas decorrentes da série histórica – que percorre de 1990 à 2017 - destacam alguns períodos de comportamento da questão socioeconômica do país e do setor industrial automobilístico brasileiro. Subentende-se a importância da indústria automobilística para a economia do país. Por outro lado, as presenças de políticas industriais de incentivo demonstram que o setor está na pauta de preocupações econômicas governamentais. No entanto, dada toda a dinâmica da economia brasileira, para além das políticas governamentais, tem-se seguinte pergunta de pesquisa: As políticas industriais de

1

Valores convertidos em dólar pela taxa média de cada ano. (ANFAVEA, 2019)

incentivo, propostas desde a década de 1990, modificaram a estrutura e desempenho do setor automobilístico brasileiro ao longo do tempo?

Diante desta pergunta, tendo em vista o objetivo geral desta monografia, é o de apresentar as políticas industriais de incentivo ao setor automobilístico propostas desde a década de 1990, e identificar possíveis mudanças na estrutura e desempenho do setor no mesmo período. Em conformidade, buscou-se atingir os seguintes objetivos específicos: A. Descrever a história do setor automobilístico no Brasil com ênfase ao período pós 1990; B. Apresentar as políticas industriais de incentivo voltadas ao setor automobilístico no período, em especial os programas: RAB, Inovar-Auto e Rota 2030; C. Analisar a evolução da estrutura e do desempenho do setor automobilístico brasileiro da década de 1990 até 2020, através das sete variáveis de desempenho do setor.

O foco da pesquisa nas políticas industriais e programas de incentivo à produção de veículos, bem como suas contribuições para modificações na estrutura e desempenho do setor justifica-se por permitir observar a eficácia do uso de recursos para modificar ou acelerar a dinâmica econômica de determinada indústria. Isso contribui para a formação técnica do economista, pois permite o confronto entre teoria e prática e análise crítica da realidade.

Dado que este tipo de análise comparativa, com uma série temporal de mais longo prazo e com a inclusão de várias políticas industriais no escopo de pesquisa, não tem sido comum, o estudo também se justifica por contribuir com a consolidação de outros estudos já feitos e com a ampliação de seu escopo.

Assim sendo, o alcance dos objetivos contribui para entender as transformações sucedidas no cenário industrial automotivo brasileiro a longo dos anos 1990 a 2020, bem como demonstrar o comportamento das variáveis atreladas ao desempenho e os seus efeitos, mediante as mudanças no país.

Esta monografia foi organizada em sete capítulos, sendo o primeiro esta introdução, o segundo capítulo trata da Metodologia utilizada neste trabalho, o terceiro capítulo trata do Modelo Estrutura-Conduto-Desempenho (ECD), o quarto capítulo consta a Formação da Indústria Automobilística Brasileira: 1990 a 2002, o quinto capítulo apresenta A Evolução da Indústria Automobilística Nacional nos Governos Lula e Dilma Rousseff: entre 2003 a 2016, o sexto capítulo demonstram os resultados obtido com Análise das variáveis de desempenho na indústria automobilística brasileira de 1990 a 2020. No término deste encontra-se as considerações finais deste trabalho e o apêndice, no qual expõe as tabelas referentes aos cálculos analisados.

2. METODOLOGIA

A metodologia apontada nesta pesquisa busca conhecer os métodos científicos adotados com o propósito de lograr conhecimento através da utilização de técnicas e procedimentos intelectuais (GIL, 2008). Conforme Prodanov e de Freitas (2013, p.24) “método científico é o conjunto de processos ou operações mentais que devemos empregar na investigação. É a linha de raciocínio adotada no processo de pesquisa”.

Este é um estudo descritivo, com características qualitativas e quantitativas. A pesquisa qualitativa, segundo Prodanov e de Freitas (2013, p.70) “considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números”. Os objetivos A e B, terão características de pesquisa histórica. Na concepção de Sampieri, Collado e Lúcio (2006, p. 05) a pesquisa quantitativa “utiliza a coleta e a análise de dados para responder às questões de pesquisa e testar as hipóteses estabelecidas previamente, e confia na medição numérica e na contagem para estabelecer com exatidão os padrões de comportamento de uma população”. No caso desta pesquisa as análises contarão com estatística descritiva, enfatizando taxas de crescimento médio e a média bruta das variáveis de desempenho do setor.

Além disso, esse estudo teve como base a classe 2910-7 apresentando a Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários, da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE). A definição dessa classe deu-se pelo fato de estar relacionado ao setor automotivo, inclusive pela oferta suficiente de dados relevantes a categoria definida. Por outro lado, esse estudo será de caráter descritivo, e está dividido em três principais objetivos. Na concepção de Gil (2008, p. 28) a pesquisa descritiva “tem como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou estabelecimento de relações entre variáveis (...) na utilização de técnicas padronizadas de coletas de dados”. No primeiro objetivo, será utilizado o método histórico descritivo, com a finalidade de descrever a história do setor automobilístico no Brasil, com ênfase ao período pós 1990. Para Marconi e Lakatos (2003, p.106).

[...]o método histórico consiste em investigar acontecimentos, processos e instituições do passado para verificar a sua influência na sociedade de hoje, pois as instituições alcançaram sua forma atual através de alterações de suas partes componentes, ao longo do tempo, influenciadas pelo contexto cultural particular de cada época. Seu estudo, para uma melhor compreensão do papel que atualmente

desempenham na sociedade, deve remontar aos períodos de sua formação e de suas modificações. (MARCONI; LAKATOS, 2003)

Para atender o objetivo A, as técnicas de pesquisa aplicadas foram a bibliográfica e documental, com o objetivo de analisar e recolher informações ou conhecimento a respeito do desenvolvimento do setor automobilístico no decorrer do período em estudo. Logo, para Gerhardt e Silveira (2009, p. 37) “a pesquisa bibliográfica é feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrônicos, como livros, artigos científicos, páginas de web sites”. De acordo com Prodanov e de Freitas (2013, p.55) “a pesquisa documental baseia-se em materiais que não receberam ainda um tratamento analítico (...) pode integrar um rol de pesquisas utilizadas em mesmo estudo ou se caracterizar como o único delineamento utilizados para tal”.

Logo, para alcançar a meta A, foi realizada a organização das informações adquiridas em livros, artigos científicos, teses, dissertações e estudos setoriais, com a finalidade de descrever o processo histórico do setor automobilístico durante o período posterior a 1990, para dar um conhecimento do setor e analisar as mudanças ocorridas neste período. Esta organização foi feita a partir de uma linha cronológica e por assunto relacionado. As referências utilizadas possibilitaram o suporte teórico necessário para compreensão e elaboração do objetivo, ao qual contou com os trabalhos de: LOPES, (2005); SANTOS; BURITY, (2002); SANT’ANNA, (2010); SANTOS; PINHÃO, (1999); FRAINER, (2010).

Deste modo para cumprir a meta B, foram analisadas as políticas industriais de incentivos voltadas ao setor automobilístico no período, em especial aos programas: O Regime Automotivo Brasileiro (RAB), que esteve com período vigente entre 1997 a 2011; o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto) ativo entre os anos 2012 a 2017; e o atual Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, ativo em meados de julho de 2018 e com vigência até 2032. Como também, pretende-se entender e descrever os procedimentos de implementação das políticas citadas, em seus respectivos governos, bem como as suas contribuições no decorrer da série histórica em estudo.

As técnicas de pesquisa que foram utilizadas neste objetivo B são: a pesquisa bibliográfica que parte de material já publicado e da pesquisa em dados secundários. Conforme Prodanov e de Freitas (2013), os dados secundários podem ser denominados de “dados de segunda-mão”. E indicam que são dados disponíveis e que não foram coletados especificamente para o trabalho em particular. Podem ser classificados como: jornais, registros estatísticos, periódicos, livros, cartas, teses, etc. Além disso, as referências

empregadas para o entendimento do tema irão proporcionar a construção do objetivo B. As referências utilizadas contaram com os trabalhos de MATTOS, (2013); LIMA, (2016); NUNES; COSTA; CLÓS, (2016); ANFAVEA, (2019); IBGE, (2019).

O objetivo C, teve por finalidade analisar a evolução da estrutura e do desempenho do setor automobilístico brasileiro no decorrer de 1990 a 2020. A produção desse objetivo foi descritiva, dispondo de uma pesquisa bibliográfica e de dados secundários. Para atingir o objetivo C, foi realizada uma coleta de dados sobre o número de empresas, número de empregados, distribuição geográfica e física das empresas e unidades industriais, como também, análise de participação de mercado entre empresas – Market Share – e índices de concentração CR4, CR8, HHI das firmas existentes no país entre 1990 a 2016, através dos cálculos obtidos, para examinar a estrutura do setor automobilístico. A respeito do índice de Razão de Concentração (CR): tal índice mede a participação de um número k das maiores empresas do mercado. Conforme Kupfer e Hasenclever (2013) quanto maior o valor do índice, maior é o poder de mercado exercido pelas k maiores empresas. O índice de Razão de Concentração é representado pela formula:

$$CR(k) = \sum_{i=1}^k s_i$$

Dentro deste contexto, k representa o número de firmas líderes e Si a parcela de mercado de cada firma i no mercado. Geralmente, toma-se uso de k=4 ou k=8, isto é, considera-se apenas a participação das quatro ou das oito maiores empresas para o cálculo, sendo conhecidas como CR (4) e CR (8), e seu resultado será um número variável entre 1 e 0. Todavia se o resultado for 1, representa total concentração da firma, e se o resultado for mais próximo de 0, mais atomizado é o mercado (KUPFER; HASENCLEVER, 2013; OPUSPESQUISA, 2021).

Por outro lado, o índice de Hirschman-Herfindahl (HHI) aborda a soma dos quadrados da participação de cada empresa presente no mercado. Em seu cálculo, quanto mais elevado for o valor de HHI, maior será o nível de concentração e menor será a concorrência entre firmas. Ao se elevar a parcela de participação ao quadrado, é dado um maior grau de concentração às maiores firmas do mercado. O índice de HHI é dado por:

$$HHI = \sum_{i=1}^n S_i^2$$

Sendo, ‘n’ o número de firmas no mercado, ‘Si’ a participação de cada firma e ‘i’ um tipo de firma num dado mercado. Sobre seus resultados, tais podem variar entre ‘1 e ‘10.000’. Quanto mais próximo de ‘1’, indica um mercado altamente competitivo e quanto mais

próximo de '10.000', indica um mercado monopolista (KUPFER; HASENCLEVER, 2013; OPUSPESQUISA, 2021).

Dando seguimento, foram coletados os dados de produção e número de empregos no setor para obter os dados sobre produtividade, de exportação e licenciamentos para demonstrar informações sobre as margens de lucros do setor, com a finalidade de descrever o desempenho no período indicado pelo objetivo. Desse modo, para se calcular os indicadores estruturais e indicadores de desempenho propostos nesse objetivo, foram usados dados da PIA (Pesquisa Industrial Anual) do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), como também dados da ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), referente as variáveis definidas no objetivo.

Esse estudo teve como base o modelo Estrutura, Conduta e Desempenho (ECD). Foi realizado um levantamento de dados bibliográficos a respeito das teorias neoclássicas do modelo ECD, apresentadas através do método descritivo, ao qual proporcionou os fundamentos teóricos para uma análise mais amplas dos elementos de estrutura e desempenho propostos no objetivo referente. As referências utilizadas para dar suporte teórico ao modelo ECD, como também conduzirão aos resultados propostos, contaram com os trabalhos de KUPFER; HASENCLEVER, (2013); BRUMER, (1981); NASCIMENTO, (2014); UTZIG, (2015); LOPES, (2016); LOPES; (2014); FONTENELE, (2000); FAGUNDES; PONDÉ, (1998); COSTA; GARCIA, (2009); SCHERER E ROSS, (1990); SANDRONI; (1999).

Cabe ressaltar nesse momento, como escolha metodológica, a não abordagem ao elemento – Conduta - neste estudo, pelo fato desse elemento ser inconstante e difícil de analisar o seu desenvolvimento, como também, exige necessariamente um relacionamento mais próximo e direto com as empresas montadoras, para a tentativa de captar novos conhecimentos e informações. Contudo, essas empresas são detentoras de conhecimento e informações sigilosas, mas restringem muitas vezes os acessos a essas informações, como forma de preservar a confidencialidade das firmas. As informações estão relacionadas: estratégias efetivas das empresas; pressões sobre determinadas políticas públicas; padrões de comportamento distintos para se ajustar ao mercado; ações relativas à determinação de preços, produção, produtos, gastos e despesas de venda. A ausência de melhores informações a respeito desses fatores citados, dificultam a formação de análises com melhor propriedade em relação a conduta das empresas. Diante desse contexto, o elemento (Conduta) não foi abordado neste trabalho de conclusão.

O Quadro 1 contribui para entender o método de forma esquemática.

Quadro 1- Resumo com metodologia, indicadores, objetivos e técnicas a serem utilizadas na pesquisa.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	VARIÁVEL/ INDICADORES	FONTE DE DADOS	TECNICA DE PESQUISA	ABORDAGEM E METOD. DA PESQUISA	TÉCNICA DE ANÁLISE	REFERENCIAS
A) Descrever a história do setor automobilístico no Brasil com ênfase ao período pós 1990.	Fonte e dados relevantes para compreender a história do setor automobilístico no Brasil e suas mudanças ao decorrer das décadas.	Livros; Artigos Científicos; Teses; Dissertações e Estudos Setoriais	Bibliográfica e Documental	Qualitativa Histórico Descritivo	Inspirada na análise de conteúdo	LOPES, (2005); SANTOS; BURITY, (2002); SANT'ANNA, (2010); SANTOS; PINHÃO, (1999); FRAINER, (2010)
B) Apresentar as políticas industriais de incentivo voltadas ao setor automobilístico no período, em especial aos programas: RAB, Inovar-auto e Rota 2030.	Analisar os procedimentos de implementação das políticas citadas e suas contribuições para o setor em estudo.	Livros; Artigos Científicos; Teses; Dissertações e Estudos Setoriais	Bibliográfica e Pesquisa em dados secundários.	Qualitativa Descritivo	Comparativa com elementos da Teoria	MATTOS, (2013); LIMA, (2016); NUNES; COSTA; CLÓS, (2016); ANFAVEA, (2019); IBGE, (2019)
C) Analisar a evolução da estrutura e do desempenho do setor automobilístico brasileiro da década de 1990 até 2020.	Estrutura: número de empresas no setor; número de empregados; distribuição geográfica e físicas das firmas; Desempenho: produção; produtividade; exportações; margens de lucros da produção.	Livros; Artigos Científicos; Teses; Dissertações; ANFAVEA, Sites; PINTEC, (PIA), IBGE, IPEA, ALICEWEB	Bibliográfica e Pesquisa em dados secundários.	Quantitativa Descritivo	Comparação com elementos da teoria, e com objetivos da política analisada	BRUMER, (1981); KUPFER; HASENCLEVER, (2013); UTZIG, (2015); PIA (2019); ANFAVEA, (2019); IBGE, (2019); IPEA (2019)

Fonte: Elaborado pelo autor

3. O MODELO ESTRUTURA CONDUTA DESEMPENHO (ECD)

O surgimento da ideia de economia industrial ocorreu no período contemporâneo ao aparecimento dos primeiros sistemas industriais, situados na segunda metade do século XIX. No entendimento de Nascimento (2014, p.16) “a economia industrial apresentou diversas linhas de raciocínio para explicar o comportamento das empresas bem como seus mecanismos de coordenação”. Isso fez com que a denominação organização industrial² emergisse. De acordo com Brumer (1981, p.15) a ideia de organização industrial “(...) dá ênfase essencial à investigação do meio onde as firmas operam (...) em virtude das condições de oferta e demanda, para se adaptarem aos mercados em que desenvolvem suas atividades”. Além disso, os estudos e contribuições de Alfred Marshall ajudaram a consolidar os fundamentos da organização industrial. Suas análises levaram em conta o papel das estruturas produtivas no desenvolvimento, criando instrumentos para compreender as novas realidades industriais (BRUMER, 1981; KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

O Modelo Estrutura, Conduta e Desempenho (ECD) é o modelo analítico típico da Economia Industrial em suas primeiras décadas de vida. Ele é proposto na década de 1930, por Edward E. Mason da Universidade de Harvard, e suas primeiras investigações buscaram apurar a relação do grau de participação das firmas no mercado e sua política de preços e produção. A política de preços passou a ser o motivo da economia e vista como uma ação definida pelos compradores e vendedores na tentativa de influenciar e determinar os preços. No entendimento de Mason, os preços poderiam ser determinados pelas políticas públicas (devido algum grau de controle sobre o curso dos acontecimentos e consequências), como também das firmas (na tentativa de fazer frente às firmas rivais ou para afetar os preços em outros mercados). Mason é considerado um dos autores clássicos da Economia Industrial contemporânea e seus estudos são considerados seminais para elaboração da análise ECD (FONTENELE, 2000). Logo, diversos seguidores fizeram suas contribuições a respeito do modelo, com destaque para Joe Bain e Frederic M. Scherer (FONTENELE, 2000; KUPFER; HASENCLEVER, 2013; UTZIG, 2015).

Em 1950 coube a Joe Bain ser o sucessor de Mason, destacando-se pela discussão que vai levar a compreensão das barreiras à entrada e possibilitando, a partir de seus estudos, que

² Os termos de organização industrial e economia industrial, no Brasil, dizem respeito a mesma área da Ciência Econômica. Em âmbito mundial, o primeiro está mais associado aos estudos realizados nos Estados Unidos e o segundo aos estudos europeus (KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

a Economia Industrial passasse a ser reconhecida como uma área da Economia³. Da mesma forma, que Mason foi o precursor nos estudos de caso envolvendo empresas ou setores específicos, Bain procurou mudar o foco desse tipo de pesquisa avançando na validação teórica da organização industrial, através da elaboração de um estudo individual de cada elemento presente no ECD. Empregou em seus estudos análises *cross-section* a nível de indústria, procurando miscigenar propostas teóricas com resultado observados em suas pesquisas. Diante disso, suas contribuições constituíram a base teórica sobre o qual foi consolidado o paradigma estrutura, conduta e desempenho (ECD), dando à Economia Industrial um corpo teórico próprio (BAIN, 1968; FAGUNDES; PONDÉ, 1998; FONTENELE, 2000; LOPES, 2016).

Por outro lado, Bain também contribuiu no entendimento dos dois tipos de concorrência existentes na economia industrial, a concorrência estática e dinâmica. Sua concepção sobre a concorrência estática aborda a distinção entre dois mercados; o mercado de competição perfeita e o mercado do tipo oligopolizado. Em um mercado de competição perfeita as empresas não têm condições de motivar a concorrência e agem conforme os preços de mercado, regulando as despesas para não ter prejuízos. Entretanto no mercado oligopolizado as empresas buscam definir seus preços de forma individual, com a intenção de arrecadar maiores lucros.

Desta forma, a visão estática desenvolve a ideia de que as empresas agem conforme as mudanças ocorridas nos mercados, sem competir diretamente com outras firmas. No entanto, a análise sobre a concorrência dinâmica determinou que os índices de lucratividade dos setores estão correlacionados com o nível de concentração e barreiras à entrada, declarando existir relação entre o desempenho das firmas e as estruturas de mercado. Em vista disso, a concorrência dinâmica concede outra perspectiva, mais semelhante às ideias de Mason, indicando que a concorrência ocorre entre as firmas estabelecidas nos mercados, mas também entre estas e suas concorrentes potenciais⁴. Sua abordagem pressupõe que as firmas procurem modificar suas estratégias de mercado, com a finalidade de obterem mais vantagens competitivas e maiores margens de lucro. Joe Bain procurou investigar as condições de permanência e estabilidade dos monopólios, com a intenção de limitar sua expansão através da implantação de barreiras à entrada (FONTENELE, 2000; KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

³ Até este momento a Economia Industrial era uma subdivisão a Microeconomia Neoclássica.

⁴ Firms que ainda não atuam no Mercado, mas que tem condições potenciais de virem a tornar-se concorrentes no mesmo. Por isso da necessidade das barreiras à entrada, para coibir o ingresso de “entrantes” nos mercados estabelecidos, porque isso reduziria os lucros dos mesmos.

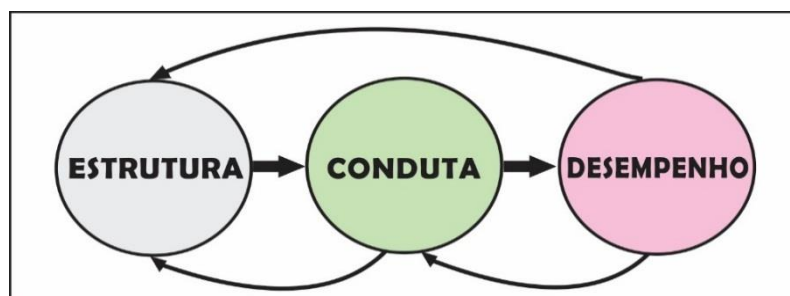
Segundo Fontenele (2000), as barreiras à entrada podem ser classificadas em três situações distintas, mas são consideradas relevantes em seus casos. A entrada fácil, é definida quando nenhum competidor estabelecido ou potencial tem vantagem de custos, excluindo a possibilidade de auferir altos níveis de lucros; a entrada efetivamente impedida aborda o fato de que firmas estabelecidas poderão sacrificar seus lucros de curto prazo para prevenir a entrada de novas firmas e a redução de lucros futuros; e a entrada bloqueada consiste quando o preço que maximiza o lucro de curto prazo não é equivalente para induzir a entrada de novas firmas.

Dessa forma, através do seu trabalho nas décadas de 1940 e 1950, Bain conseguiu identificar a essência e funcionalidade das barreiras à entrada. Sendo que estas estão interligadas aos níveis de concorrência real (referente ao número e tamanho das empresas que formam cada indústria), concorrência potencial (relacionado à competição por lucros entre empresas estabelecidas e firmas entrantes) e preço-limite que pode ser cobrado sem atrair novos concorrentes. As barreiras à entrada permitem que as firmas estabelecidas em uma indústria pratiquem preços superiores ao competitivo, sem atrair novos capitais (KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Segundo Cabral (1994) há mais duas categorias de barreiras: as barreiras à saída que tem por finalidade verificar quando uma empresa instalada pretende sair direta ou indiretamente do mercado, contudo, decorrem da existência de custos para fechar a produção; e as barreiras à mobilidade especificam que empresas estabelecidas ou novas firmas possam elaborar um novo produto para um determinado mercado, sem deixar de produzir seus segmentos específicos.

Os estudos de Mason, Bain, Scherer e outros foram sendo aglutinados e ajustados para gerar o que hoje se conhece como Modelo ECD (figura 1).

Figura 1- A abordagem dinâmica e alternativa do modelo ECD



Fonte: Elaboração própria a partir de Kupfer e Hasenclever (2013 p.50)

De acordo com a figura 1, é demonstrado o modelo ECD de forma sucinta na sua abordagem dinâmica, sendo brevemente descrito pela relação causal entre os três elementos

constituintes do modelo (estrutura, conduta e desempenho). Nesse enfoque, o *desempenho* de uma indústria ou mercado corresponde à eficiência na produção de bens de qualidade para os seus consumidores, bem como, o esforço em auferir melhores lucros dependerá da *conduta* ou estratégias dos vendedores e compradores no que diz respeito à política e à prática de preços, tanto como a cooperação entre as empresas. A conduta das firmas dependerá da *estrutura* de mercado ao qual estão inseridas (FONTENELE, 2000; UTZIG, 2015).

Além disso, a estrutura de mercado refere-se à maneira como as empresas que integram uma indústria se organizam, como também dependem de certas condições básicas de naturezas distintas (tecnologia, técnicas, institucionais e relevância da demanda por produtos) que são influenciadas pelas leis vigentes e pelos valores socioeconômicos principais da comunidade de negócios. Diante disso, o fluxo causal ou a relação de determinação dos elementos partem da estrutura para a conduta e desta para o desempenho (COSTA; GARCIAS, 2009; KUPFER; HASENCLEVER, 2013 LOPES, 2014).

Segundo Scherer e Ross (1990) o modelo ECD “(...) procura identificar um conjunto de variáveis que influenciam o desempenho econômico das organizações e determinar relações entre essas variáveis e o resultado final”. A figura 2, ilustra e planifica de modo que se tenha uma melhor visualização da relação entre estrutura, conduta e desempenho e suas interações entre as condições básicas e políticas públicas. Para Utzig (2015, p.09) “o modelo demonstra que além da estrutura, conduta e desempenho serem afetados pelas condições básicas de oferta e demanda, as políticas públicas também podem influenciar nas mudanças das mesmas”.

Figura 2 - O paradigma Estrutura- Conduta-Desempenho (Modelo ECD)



Fonte: Elaboração própria a partir de Kupfer e Hasenclever (2013 p.45)

A primeira questão a ser abordada são as condições básicas de mercado, dadas pela oferta e demanda da indústria. Pelo lado da demanda têm-se a elasticidade-preço do produto, a disponibilidade de produtos substitutos, a taxa de crescimento do consumo, características cíclicas e sazonais, métodos de compra utilizados pelos compradores e os tipos de marketing empregados. No lado da oferta constituem a localização e a propriedade da matéria prima, a tecnologia empregada na produção, o grau de sindicalização da força de trabalho, a durabilidade ou perecibilidade do produto produzido, relação entre valor e peso do produto, o ambiente econômico anunciado pelas atitudes empresariais e o quadro legal (SIMÕES, 2006; KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Deste modo, Utzig (2015, p.10) entende que “a estrutura de mercado se refere às características organizacionais, que influenciam a competição e os preços de determinado mercado, ou seja, nos mostra a maneira como os integrantes de uma indústria se organizam”. Ademais, para Brumer (1981), existem um número considerável de características relevantes para análise de mercado, das quais destacam-se:

a) Número de compradores e vendedores: esse termo é definido pelo número e organização do tamanho das empresas vendedoras, como também se refere à quantidade de vendedores num determinado mercado. A concentração de compradores é definida de modo semelhante e tem um significado parecido na determinação do caráter da competição entre compradores, como também na relação compradores e vendedores. Ambos representam uma característica importante em relação ao desempenho de uma indústria (BRUMER, 1981).

b) Barreiras à entrada: Conforme Fagundes e Pondé (1998), existem quatro tipos de barreiras à entrada, onde destacam-se: i) barreiras à entrada baseada na diferenciação do produto: ocorre quando o processo de decisão dos consumidores leva em conta vantagens do tipo (qualidade, durabilidade e confiança), ao adquirir um produto de uma empresa já estabelecida no mercado, ao invés de optar por um produto similar de uma nova concorrente. ii) barreiras à entrada com presença de vantagem absoluta de custos: ocorre nas empresas estabelecidas no mercado, pois as mesmas já adquiriram experiências e qualificações técnicas e produtivas necessárias para produção de bens com a mesma escala de produção, e menor custo em comparação às novas firmas entrantes. iii) barreiras à entrada com presença de economias de escala: está classificada em duas categorias; as reais - tem o propósito de reduzir os custos através do aumento da planta produtiva ou da firma; as pecuniárias – buscam adquirir insumos com preços menores, como também diminuir custos relacionados a logística de transporte, propaganda e outros gastos com às vendas; iv) barreiras à entrada de investimentos iniciais elevados: caracteriza-se pela possibilidade de instalação de uma nova empresa no mercado, formando uma nova capacidade produtiva.

c) Diferenciação do produto: relaciona-se aos diferentes produtos existentes, sendo também, considerados substitutos imperfeitos. Essa distinção entre os produtos está relacionada com alguns fatores como: qualidade, estética, desenho, reputação, etc. Proporcionam aos compradores diferentes graus de preferência para determinados produtos, onde estão dispostos a pagar mais pela diversidade que encontram (BRUMER, 1981).

d) Integração Vertical: Segundo Sandroni (1999), discorre sobre integração vertical utilizando o termo verticalização, na qual o conceito explica sobre a atuação da empresa no estágio de processo produtivo.

“Verticalização: Atuação de uma empresa em mais de um estágio do processo produtivo, o que frequentemente ocorre por meio da fusão de várias empresas que atuam em estágios diferentes. O mais abrangente tipo de verticalização ou integração vertical é o da empresa que controla desde a produção de matérias-primas até a confecção final do produto”. (SANDRONI, 1999, p. 634)

e) Diversificação da produção: consiste na participação de uma mesma firma na produção e venda de bens e serviços, com o propósito de inclui-los em um mercado do qual a firma não participava (KON, 1994). Conforme Sandroni (1999, p.179) o processo de diversificação busca “(...) precaver-se contra prejuízos causados por oscilações bruscas nos mecanismos de mercado (demanda, preços), admitindo que isso não ocorrerá ao mesmo tempo em relação a todos os bens e serviços que negociam”.

Desta forma, as características determinantes da estrutura de mercado são relacionadas e não sofrem alterações no curto prazo, sendo classificadas estáveis em um período curto. Porém, podem ser modificadas em períodos de longo prazo devido à dinâmica das relações industriais (BAIN, 1968).

Por outro lado, as condutas de mercado são essências para a competitividade, assim como pressionam as políticas públicas a partir do poder de barganha que exercem junto às autoridades governamentais. Inclusive estão relacionadas às ações e padrões de comportamento que as firmas assumem para operar no mercado, com a finalidade de obter melhores desempenhos (UTZIG, 2015; LOPES, 2016). Conforme Brumer (1981) discorre com a intenção de reforçar a ideia de conduta de mercado.

A conduta de mercado refere-se aos padrões de comportamento que as empresas seguem para se adaptar ou ajustar aos mercados nos quais elas atuam, ou seja, ao complexo de atuações, prática e política que os vendedores utilizam para coordenar suas diversas decisões, para chegar à conclusão dos preços que deverão fixar, das produções que deverão fabricar, dos custos em que poderão incorrer, dos desenhos dos produtos que irão oferecer, entre outras. (BRUMER, 1981, p.22)

Os principais tipos de condutas que podem ser citados são: a políticas de preços e de produção, formas de competição e cooperação entre firmas, estratégias de produtos e propaganda, gastos com pesquisa e desenvolvimento de produtos (P&D), investimentos em plantas produtivas e táticas legais (*enforcement* dos direitos de patentes) (SIMÕES, 2006; KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Além disso, a conduta de mercado é definida por políticas em relação aos concorrentes, e está dividida em três áreas: a) as políticas de produtos (caracterizadas em diferenciação do produto aos consumidores, gastos com propaganda e serviços adicionais ao produto); b) o comportamento coercitivo (que busca mudar a estrutura de mercado por meio do enfraquecimento e eliminação dos concorrentes); e c) a políticas de preços. Desse modo, as diversas estratégias das firmas podem interferir de forma relevante no processo de concorrência, como também no poder de mercados das empresas (na capacidade de aplicar preços acima de seus custos médios, por um período de tempo) causando mudanças no

desempenho e nos níveis de lucratividade das firmas (LANDIVAR, 1981; SIMÕES 2006; UTZIG, 2015).

Segundo Utzig (2015) o desempenho de mercado é um resultado da conduta das empresas, estimulado pela estrutura de mercado, pelas políticas públicas e pelas condições básicas de oferta e demanda. De acordo com Kupfer E Hasenclever (2013), é difícil mensurar o desempenho industrial, porém, existem indicadores clássicos que podem ser adotados para mensuração, são eles: magnitude da margem preço-custo; taxas de mudança na relação produto/empregado; níveis de preço; distância entre custo atual/mínimo; lançamento de novo produtos e variabilidade do emprego ao longo do ciclo de negócios.

Em vista disso, algumas dimensões sobre o desempenho podem ser analisadas e correlacionadas a essa variável, como sua eficiência produtiva, diferença entre seu preço de mercado e o custo médio de longo prazo da firma, proporção da quantidade ofertada da indústria em comparação ao custo marginal de longo prazo, importância das promoções frente aos custos de produção, características do produto, taxas de crescimento e avanços tecnológico da indústria (SIMÕES, 2006).

Para Scherer e Ross (1990) o desempenho de mercado é um fator multidimensional que agrega diversos elementos de decisão sobre o que, quando e como produzir. Essas decisões estão divididas em quatro aspectos:

- i) Os recursos escassos não devem ser desperdiçados e as decisões de produção devem corresponder à demanda de mercado.
- ii) As operações das empresas produtoras devem ser gradativas, buscando novas oportunidades através do avanço da tecnologia na produção por unidade de matéria prima, com a finalidade de fornecer novos produtos aos consumidores.
- iii) Maior facilidade no emprego total dos recursos, especialmente em recursos humanos.
- iv) Distribuição da renda deve ser justa e simétrica entre os produtores.

Além disso, o papel das políticas governamentais tem grande relevância para o modelo, pelo suporte que o governo oferece através do uso de instrumentos de política de incentivo e de regulação, quando ocorrer problemas relacionados ao mercado natural (KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Da mesma forma, Lopes (2016, p.342) entende que as políticas públicas podem ser definidas como ações governamentais que afetam diretamente a indústria, através da aplicação de regulamentações, leis antitruste, impostos, incentivos ao investimento, ou de

forma indireta; sendo aplicadas com a intenção de intervir no sistema econômico, causando reflexos em determinados setores produtivos.

Na concepção de Kupfer e Hasenclever (2013, p.45-46), existem formas de o governo intervir nas variáveis da estrutura e/ou da conduta de uma firma, na tentativa de reorganizar seu funcionamento e conduzi-la novamente para um bom desempenho. São alguns dos elementos que estimulam a estrutura de mercado; a implantação de tarifas de comércio, quotas de importação, políticas de comércio internacional e investimentos externos diretos. Além disso, como forma de intervenção; redução das assimetrias entre compradores e vendedores; a regulação de mercados determinando melhores condições de operação e circulação de bens e serviços e controle de preços; as políticas antitruste e as políticas ambientais definidas como guias para o bom desempenho industrial; o próprio governo poderá prover por meio da produção pública de bens e serviços, através de empresas públicas regular os custos, preços e padrões de qualidade com a finalidade de alavancar o desempenho geral da indústria por meio da concorrência. Fatores como estes citados, destacam a importância da intervenção praticada pelo governo na tentativa de equilibrar o desempenho industrial mediante as oscilações do mercado.

Deste modo, através do arcabouço teórico e fundamentos de política industrial apresentados, possibilita-nos a entender as ações normativas do governo e dos agentes na definição de políticas industriais articuladas e compatíveis (com objetivos macroeconômicos e industriais) e seus mecanismos institucionais de coordenação. Além disso, permite reconhecer o uso de políticas industriais de cunho competitivo (em defesa da concorrência) e regulatórias (patentes, transferência de tecnologia, mercado de trabalho, investimento direto estrangeiro, etc.). Por outro lado, ressalta a necessidade de definição de metas concretas para a reestruturação industrial, como também a capacitação tecnológica e desenvolvimento de indústrias avançadas perante condições de desempenho (SUZIGAN, 1995; VILLELA; SUZIGAN, 1996).

Da mesma maneira, proporciona a identificação e entendimento das intervenções do estado por meio de políticas industriais verticais ou horizontais (seletivas ou para outros setores do complexo) implementadas à indústria automobilística brasileira, procurando discernir os erros ou imperfeições do mercado, os resultados de longo prazo derivados das políticas, bem como as mudanças acontecidas dentro do contexto socioeconômico na séria histórica em estudo. Além disso, irá contribuir na compreensão da existência de economias externas, de origem tecnológica e monetária, tanto quanto, na existência de externalidades positivas que proporcionam o aumento da produtividade no setor industrial, como também

estimulam o crescimento do salário real e acumulação de capital, proporcionando melhorias no bem estar social (SUZIGAN, 1995; ALMEIDA, 2009; KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

3.1 POLÍTICA INDUSTRIAL

No Brasil, as primeiras iniciativas de proteção à produção nacional ocorreram por volta de 1930, no governo Vargas. As intervenções do governo Vargas neste período tinham como foco neutralizar problemas econômicos, bem como proporcionar o setor industrial com incentivos financeiros e proteção às indústrias do país. A política industrial ativa deste período deu início ao processo de substituição de importações, com os bens não duráveis de consumo. Em virtude disso, apesar das críticas e objeções a sua gestão, deu-se início ao processo de industrialização no país. Posteriormente, nos anos de 1950 a 1960, o modelo de substituição de importações foi acelerado no governo JK (1956-1961), através do seu Plano de Metas, que teve como base o incentivo à produção dos setores de bens de consumo duráveis. Logo, nos anos de 1970 a 1980, dentro do período do governo Geisel (1974-1979), foi lançado o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) com o propósito de manter o crescimento econômico e industrial, com ênfase no processo industrial de bens de capital (SUZIGAN, 1995; KUPFER; HASENCLEVER, 2013; CORONEL; DE AZEVEDO; CAMPOS, 2014).

Diante disso, o debate em torno da participação do Estado, por meio de políticas industriais que estimulem as atividades produtivas de um país, despertou muitas controvérsias entre autores de diferentes correntes teóricas. Desse modo, há três correntes teóricas com distintas concepções e posições normativas a respeito de política industrial. A corrente ortodoxa que trata a incerteza da atuação do Estado e mercado no incentivo as atividades econômicas; a corrente desenvolvimentista que sustenta a ideia do poder econômico e produtivo das nações em um contexto internacional e a corrente evolucionista que tem enfoque na competência dos agentes econômicos na demanda por inovações para fomento do sistema produtivo (SUZIGAN; FURTADO, 2006; KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Segundo Kupfer e Hasenclever (2013) a política industrial é compreendida “(...) como um conjunto de incentivos e regulações associadas a ações públicas, que podem afetar a alocação inter e intraindústria de recursos, influenciando a estrutura produtiva e patrimonial, a conduta e o desempenho dos agentes econômicos em um determinado espaço nacional”. Visto que, a política industrial está associada a ideia de desenvolvimento, sendo interligada à

geração e distribuição de renda, eficiência e conhecimento, cabe a ela, acelerar os processos de transformação produtiva em que as forças de mercado são incapazes de articular (KUPFER, 2003; KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Para Brumer (1981), a definição de uma política industrial deve levar em conta a diversificação das características das empresas, baseando-se primeiramente na classificação ou agrupamento prévio dessas firmas. Após estabelecer uma política, a sua finalidade está em otimizar o uso dos recursos disponíveis para se atingir determinados ou específicos objetivos. Conforme Kupfer e Hasenclever (2013), a política industrial age de acordo com a natureza de seus instrumentos e o alvo pretendido, e está dividida em duas categorias de políticas, são elas: as políticas horizontais (ou funcionais), relacionadas a medidas de alcance global; e as políticas verticais (ou seletivas), elaboradas para fomentar indústrias, cadeias produtivas ou empresas individuais.

As políticas industriais horizontais buscam melhorar o desempenho da economia na sua totalidade, sem beneficiar alguma indústria em específico. No entanto, as políticas industriais verticais privilegiam propositadamente uma indústria específica, mediante as decisões estratégicas, o Estado faz uso de seus instrumentos, favorecendo um conjunto de firmas ou indústrias. Contudo, a política vertical visa modificar as regras de alocação entre setores, sendo denominadas também de *targeting* (KUPFER; HASENCLEVER, 2013). Para Suzigan e Furtado (2006), o estabelecimento de metas caracteriza-se por *targeting*, e sua consolidação consiste na ajuda necessária para que as tecnologias possam alcançar rapidamente níveis satisfatórios de economia de escala e eficiência industrial, tornando-as mais competitivas.

As relações entre governo e mercado emergiram devido aos questionamentos em relação a efetividade do sistema privado em alocar recursos econômicos escassos para determinados fins de uma sociedade. Diante disso, segundo uma perspectiva ortodoxa, o governo utiliza as políticas industriais como forma de intervenção, com o propósito de corrigir falhas de mercado ou imperfeições de natureza horizontal, agindo com intenção de amenizar os impactos negativos causados pelas falhas. Desse modo, o governo busca proteger, estimular e formular estratégias de desenvolvimento para os setores econômicos fundamentais para a geração de divisas, difusão de tecnologias e expansão dos níveis de emprego, com o intuito de aumentar a competição industrial e dinamizar o uso dos recursos naturais de forma eficiente. Porém, as intervenções somente deveriam ocorrer se os benefícios forem superiores, em relação aos custos em termos de falhas de governo ou burocracias (SUZIGAN; FURTADO, 2006; KUPFER; HASENCLEVER, 2013; CORONEL; DE AZEVEDO; CAMPOS, 2014).

A saber, as falhas de mercado estão associadas ao mecanismo de preços e o seu insucesso em obter todos os benefícios e custos de oportunidades referentes à produção e ao consumo de bens. Além disso, podem ser classificadas em cinco tipos de falhas de mercado: As estruturas de mercado ou condutas não competitivas (oligopólios ou monopólios), constituem-se de economias de escala – quando custos unitários de produção diminuem à medida que a produção cresce – bem como, quando há situação de monopólio, quando se tem custos médios de longo prazo decrescente. As externalidades, ocorrem quando as decisões de um agente econômico influenciam positivamente ou negativamente em outros agentes (KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Outro tipo de falha de mercado está associado aos bens públicos e suas duas características, são elas: a não exclusividade, aborda que determinado bem não pode ser exclusivo de um único agente econômico, excluindo-o do direito de posse, compra ou venda; a não rivalidade, discorre a respeito de que a inclusão de novos consumidores não altera o custo dos bens consumidos. O fornecimento desses bens públicos fica sob responsabilidade direta do Estado ou por meio de concessões. Os bens de propriedade comum, estimulam comportamentos imprudentes com o ótimo geral. Decorrem quando direitos de propriedade não são conciliáveis individualmente, competindo ao Estado tomar as atitudes cabíveis. Por outro lado, as diferenças quanto às preferências intertemporais sociais e privadas, existem quando agentes privados e a sociedade discordam entre a preferência de consumo corrente e futuro de determinado bem ou serviço (KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Retornando ao entendimento das intervenções, os agentes econômicos podem falhar em assimilar e interpretar quantidades ilimitadas de informação, onde a racionalidade limitada e a informação imperfeita, acabam por gerar incertezas. Essa insuficiência de informações irá proporcionar oportunidades para que certos agentes tenham vantagens sobre outros, como também facilitam a demanda por intervenções públicas. No entanto, a corrente desenvolvimentista leva em conta três fatores condicionantes: o contexto específico, que trata das características essenciais da nação onde a intervenção está sendo empreendida; o tempo histórico, buscar saber em que etapa de desenvolvimento de um país estão sendo praticadas políticas ativas; e o contexto internacional ajuda a definir se as políticas intervencionistas são aceitas ou negadas, e entender seus efeitos sobre as ações de um Estado (KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Além disso, essa corrente reconhece a atuação do Estado como um elemento ativo, e tem como características principais, a capacidade de estimular e sustentar o desenvolvimento através das políticas econômicas, altas taxas de crescimento econômico e mudanças

estruturais do sistema produtivo. Entretanto, o uso de todos instrumentos de política econômica – cambial, monetária e fiscal; de comércio exterior, regulação da concorrência e da propriedade – são utilizados para favorecer a empresa nacional e o setor privado com a finalidade de estimular o crescimento, a produtividade e concorrência (KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Por outro lado, a corrente evolucionista destaca as relações entre a estrutura de mercado, estratégia empresarial e progresso técnico, como também ressaltam a importância das estruturas perante as estratégias empresariais, bem como as estratégias possuem a capacidade de alterar as próprias estruturas de mercado. A concepção Schumpeteriana parte do processo de concorrência pelas inovações, e constituem-se como motor do desenvolvimento econômico, e essa abordagem descarta o pressuposto de equilíbrios nos mercados – sob hipóteses que os agentes se baseiam em racionalidade limitada ou condicionada, persistindo assimetrias de informação e o conhecimento sendo considerado tácito e idiossincrático (SUZIGAN; FURTADO, 2006; KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Neste ponto, as políticas industriais com perspectivas em inovação, buscam ser mais ativas e abrangentes, sendo direcionadas a setores e atividades industriais indutoras de mudanças tecnológicas, e também ao ambiente econômico e institucional. Dessa forma, ocorreu o avanço das estruturas de empresas e indústrias e da organização empresarial. Logo, a evolução das empresas proporcionou estímulos a formação de assimetrias competitivas, diferenciação dos produtos e serviços e melhor desempenho no mercado, tornando-as competitivas frente aos seus concorrentes (SUZIGAN; FURTADO, 2006; KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Segundo Kupfer e Hasenclever (2013), existem quatro aspectos-chaves, para o entendimento dessa abordagem. A concorrência por inovação tecnológica, tem como destaque a competição por meio de inovações e seus efeitos dinâmicos; as inter-relações entre agentes econômicos, aborda as vantagens advindas da cooperação entre empresas e centros de pesquisa, universidades ou consumidores, estabelecendo a ideia de aprendizado por interação; a estratégia, capacitação e desempenho, apresentam as atitudes e definições que a empresa deve tomar em relação a decisão de seu ambiente competitivo, alocação dos recursos para o fortalecimento da capacitação tecnológica, definição de eficiência produtiva e diferenciação dos produtos; e a importância do ambiente e processo seletivo, fortalecendo a importância da tecnologia ao longo do tempo, devido às práticas realizadas repetidamente, tornam-se referências constantes para a conduta dos agentes econômicos.

A saber, nessa abordagem evolucionista o Estado tem a função de desempenhar e ampliar o processo de geração e difusão de novas tecnologias, como também estimular a articulação de alianças estratégicas para que as empresas desenvolvam novas capacitações empresariais num ambiente competitivo mais seletivo. Em relação ao processo de intervenção pública, destaca o lado da demanda, através de subsídios para interessados na difusão de novas tecnologias associadas a retornos crescentes de adoção, pelo lado da oferta, apoia iniciativas de construção de capacitação tecnológica. Por outro lado, busca-se conhecer os instrumentos constituintes na intervenção: incentivos fiscais à pesquisa e desenvolvimento (P&D), subsídios a projetos de alta densidade tecnológica, compras do setor público, financiamentos para inovação, disponibilidade de capital para novos empreendimentos, registro de patentes e a conservação dos padrões técnicos (KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Todavia, uma importante abordagem demarca as relações existentes entre política industrial e política macroeconômica. É reconhecido o fato de que a política macroeconômica pode ser antagônica a uma estratégia de desenvolvimento baseada em política industrial. Isto decorre do fato de a política macroeconômica afetar os níveis de preços relativos dos produtos comerciáveis, por meio da taxa de câmbio; estimular os níveis de investimentos via taxas de juros; e sinalizar, mediante estabilidade e capacidade fiscal do Estado, à possibilidade de implantar políticas de incentivo em infraestrutura. Em contrapartida, uma política industrial bem-sucedida facilita a gestão da política macroeconômica através do aumento da eficiência e produtividade da economia (SUZIGAN; FURTADO, 2006; KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

Deste modo, através do arcabouço teórico e fundamentos de política industrial apresentados, possibilita-nos a entender as ações normativas do governo e dos agentes na definição de políticas industriais articuladas e compatíveis (com objetivos macroeconômicos e industriais) e seus mecanismos institucionais de coordenação. Além disso, permite reconhecer o uso de políticas industriais de cunho competitivo (em defesa da concorrência) e regulatórias (patentes, transferência de tecnologia, mercado de trabalho, investimento direto estrangeiro, etc.). Por outro lado, ressalta a necessidade de definição de metas concretas para a reestruturação industrial, como também a capacitação tecnológica e desenvolvimento de indústrias avançadas perante condições de desempenho (SUZIGAN, 1995; VILLELA; SUZIGAN, 1996).

Da mesma maneira, proporciona a identificação e entendimento das intervenções do estado por meio de políticas industriais verticais ou horizontais (seletivas ou para outros

setores do complexo) implementadas à indústria automobilística brasileira, procurando discernir os erros ou imperfeições do mercado, os resultados de longo prazo derivados das políticas, bem como as mudanças acontecidas dentro do contexto socioeconômico na séria histórica em estudo. Além disso, irá contribuir na compreensão da existência de economias externas, de origem tecnológica e monetária, tanto quanto, na existência de externalidades positivas que proporcionam o aumento da produtividade no setor industrial, como também estimulam o crescimento do salário real e acumulação de capital, proporcionando melhorias no bem estar social (SUZIGAN, 1995; ALMEIDA, 2009; KUPFER; HASENCLEVER, 2013).

3.2 ESTUDOS APLICADOS COM USO DO MODELO ECD

Nesta seção, serão abordados estudos aplicados a partir do modelo Estrutura-Condução-Desempenho, com o propósito de identificar os autores e quais indicadores do elemento de estrutura e desempenho do modelo são utilizados, como também reconhecer os objetivos propostos em cada estudo e os métodos de análise de dados. Esta seção pretende consolidar o entendimento do conjunto de informações apresentadas através dos indicadores, bem como os métodos e técnicas utilizados no processamento e validação dos dados relevantes para análise em estudo. O Quadro 2 apresenta um resumo dos estudos com aplicação do modelo ECD que foram analisados.

Quadro 2 - Estudos aplicados com uso do modelo ECD

AUTORES	OBJETIVO	INDICADORES PARA VARIÁVEL ESTRUTURA	INDICADORES PARA VARIÁVEL DESEMPENHO	MÉTODO DE ANÁLISE DOS DADOS
LOPES, H. C. (2014)	Estudo do setor calçadista do Vale dos Sinos/RS	Número de empregados por empresa; Número de empresas; Investimento iniciais elevados; Fabricação de diferentes tipos de calçados	Exportações; Preço Médio; Redução do número de Emprego e Produtividade	Exploratória
COSTA, F., & GARCÍAS, P. M. (2009)	Analisar a existência de relação entre o desempenho das indústrias de papel e celulose, por meio da utilização de Fleuriet e os níveis de concentração de mercado	Número de empresas por produção – Concentração Parcial ou Sumária CR (k) e Herfindahl-Hirschman - HHI	Modelagem de Fleuriet- O Capital Circulante Líquido (CCL); Capital de Giro (CDG); Investimento Operacionais em Giro (IOG); Necessidade de Capital de Giro (NCG); e o Saldo em Tesouraria (T)	Descritivo e Causal
UTZIG, P. (2015)	Descrever as transformações ocorridas na indústria automobilística brasileira a partir dos anos, 1990	Indicadores de margem de custos – gastos de pessoal; remunerações; previdência social; previdência privada; indenizações trabalhistas; FGTS; benefícios. Custos das operações industriais – consumo de: matérias-primas; materiais auxiliares; combustíveis; peças e acessórios; energia elétrica; serviços e manutenção por terceiros.	Indicadores de produtividade – valor adicionado por pessoa ocupada Indicadores de rentabilidade - margens de lucro (relação entre lucros e receita); margens de excedente (relação entre excedente e valor adicionado)	Descritivo
SANTOS & GONÇALVES (2001)	Análise da evolução do comércio exterior do complexo automotivo, na década de 1990.	Barreiras à entrada – Tarifas de importação	Exportações e Importações – de veículos e autopeças	Descritivo

Fonte: Elaboração própria.

Inicialmente, o autor Lopes, H. C. (2014) apresenta um estudo referente ao setor calçadista do Vale dos Sinos, situado no Rio Grande do Sul. O estudo tem como objetivo realizar um diagnóstico do setor, utilizando-se do modelo ECD, buscando observar a organização atual da indústria, bem como os principais condicionantes do seu desempenho. Essa investigação pretende avaliar os fatores cruciais para indústria, ou seja, os que realmente exercem maior impacto sobre sua competitividade.

O estudo procurou utilizar de dados secundários e questionários enviados a empresa, mais ainda o método de análise de dados do tipo exploratória, que procura partir de um referencial teórico estabelecido, fazer uma caracterização da indústria calçadista e das principais variáveis que compõem sua estrutura, conduta e desempenho. Além disso, os principais indicadores identificados da estrutura de mercado foram: número de empregados por empresa, que foram utilizados para a mensuração dos índices de concentração (Razão de Concentração – CR e Herfindahl-Hirschman – HHI) do setor; número de empresas, apontadas pela redução ao longo do tempo; investimentos iniciais elevados, caracterizando um tipo de barreiras à entrada ao setor; e a fabricação de diferentes tipos de calçados, apresentando a diversificação de produção da empresa calçadista.

Por outro lado, os indicadores que compõem o desempenho foram: as exportações, apontadas pela redução dos valores monetários e níveis de produto exportado; o preço médio, que relata o comportamento de aumento dos preços médios dos calçados exportados pelo Rio Grande do Sul; e a redução da produtividade e do número de empregos, demonstrados pelo IBGE (2012) ao longo dos anos 2000 a 2011. Deste modo, a empresa calçadista apresentou problemas aos longos dos últimos anos, representados pelos níveis de desempenho do setor, como também demonstra uma variação nos níveis de concentração e reconhece a falta de investimentos iniciais elevados para a empresa.

O artigo de Costa, F., & Garcias, P. M. (2009) apresenta um estudo em relação as indústrias brasileiras de papel e celulose, sob a perspectiva do Paradigma ECD. O presente estudo tem objetivo de analisar existência de relação entre o desempenho das indústrias de papel e celulose, por meio da utilização da modelagem de Fleuriet e os níveis de concentração de mercado entre os anos de 2003 a 2007. Desta maneira, o processo de escolha justifica-se pela importância do estudo do processo de concentração industrial, uma vez que comprova o poder de mercado das maiores empresas do setor e a sua relação com o desempenho das organizações. Além disso, a fonte de dados utilizada para identificação e classificação das indústrias em estudo foi do banco de dados da BRACELPA (Associação Brasileira de

Celulose e Papel), bem como a método de análise de dados aplicado foi do tipo descritivo e causal.

O método utilizado foi o descritivo e causal, que procura descrever as características de uma determinada amostra, e tem como foco estabelecer e entender se há um relacionamento de causa e efeito entre as variáveis analisadas, bem como está classificado por ser um estudo longitudinal, porque é feito em um período de cinco anos (2003 a 2007). Neste estudo, os indicadores da estrutura de mercado apresentados são: número de empresas por produção, que foi escolhido de forma intencional cujo critério utilizado foi a classificação das 14 maiores empresas do setor de celulose e papel, e seus níveis de produção. A partir desse contexto, optou-se pela utilização de uma medida de concentração parcial ou sumária denominada CR (k) ou razão de concentração, que consiste na determinação da parcela de mercado, das quatro maiores empresas da indústria em estudo. Como índice alternativo, optou-se pelo Herfindahl-Hirschman (HHI) para mensurar a concentração de mercado, considerando o valor da produção total de celulose e papel do período.

Os indicadores de desempenho identificados neste estudo estão relacionados ao Modelo de Fleuriet, e são constituídos em três variáveis principais, formando até seis modelos de classificação quanto ao desempenho financeiro e operacional das entidades. São elas: o capital circulante líquido (CCL) que provem da diferença entre o passivo não circulante (PNC) e ativo não circulante (ANC), e é constituído por uma fonte de recursos necessária para financiar o capital de giro de uma empresa; o investimento operacional de giro (IOG) que resulta da diferença entre o ativo circulante cíclico (ACC) e o passivo circulante líquido (PCC), representa uma aplicação de fundos para financiar atividades operacionais; o saldo em tesouraria (T) que resulta da diferença entre o ativo circulante financeiro (ACF) e o passivo circulante onerosos (PCO), apresentando os recursos de curto prazo que podem faltar ou sobrar no caixa de uma empresa.

Em suma, considera-se que essa análise fique delimitada ao período em exame, devido ao fato de algumas empresas não possuírem informações divulgadas na CVM (Comissão de valores imobiliários). Sugere-se o uso de variáveis quantitativas, métodos estatísticos e econométricos para melhorar a relação entre a estrutura de concentração de mercado e desempenho, bem como uma análise mais ampla, de cerca de 10 a 15 anos para melhor compreender os resultados e implementar o fator (conduta) ao paradigma ECD, para realizar a análise completa.

No entanto, o trabalho de conclusão do autor Utzig (2015) para obter a graduação em Ciências Econômicas pela UFSM, aborda um estudo sobre as mudanças ocorridas na indústria automobilística brasileira a partir dos anos 1990. Esse estudo busca reconhecer as transformações estruturais da indústria, e entender a organização industrial como base no modelo Estrutura, Conduta e Desempenho. O método de análise do estudo foi do tipo descritivo, visando descrever a indústria automobilística, o que permitirá um aprofundamento da compreensão de um setor de mercado, facilitando uma análise descritiva e evolutiva do setor industrial automobilístico no período em estudo.

O método de procedimento se deu pela sistematização e análise dos dados e informações adquiridos em livros, artigos, publicações, monografias, site de instituições setoriais e órgãos confiáveis (IBGE, ANFAVEA E IPEA). Além disso, o período de análise dos indicadores sucedeu-se de 1996 a 2012, os indicadores de estrutura identificados e usados para as mensurações dos resultados foram: os indicadores de margem de custos e os custos de operações industriais. Os indicadores de custos utilizados buscaram caracterizar a estrutura de custos e despesas das empresas, são eles: gastos de pessoal; os quais incluem salários e remunerações; previdência social; previdência privada; FGTS; indenizações trabalhistas; e benefícios.

Por outro lado, os custos de operações industriais são constituídos pelos valores dos custos na empresa, diretamente envolvidos na produção, são eles: consumo de matérias-primas; materiais auxiliares; de energia elétrica e combustíveis; aquisição de peças e acessórios; serviços industriais, de manutenção, reparação de máquinas e equipamentos prestados por terceiros. Da mesma maneira, o custo de operações industriais é agregado relativo ao pagamento de fatores de produção. Os custos de produção são constituídos pela soma das operações industriais com os gastos de pessoal, com isso podem ser definidos como: margem de custos de operação; margem de custos de matérias-primas; margem de custos de trabalho; e margem de custo de produção.

Os indicadores de desempenho utilizados nesse estudo, abordam uma análise de produtividade e rentabilidade da indústria. Para mensurar a produtividade foram usados termos de valor adicionado por pessoa ocupada, medindo a capacidade do recurso humano de agregar valor ao produto. Por outro lado, a mensuração da rentabilidade da indústria pode ser feita de duas formas. De um lado, pelas margens de lucro (relação entre lucros e receita), que mostram a efetiva retenção de lucros da indústria em seu aspecto global, antes da dedução de impostos e após o pagamento de todos fatores produtivos e serviços utilizados. De outro, pela

rentabilidade corrente na produção, constituído pelas margens de excedentes (relação entre excedente e valor adicionado) que representa a parcela da produção que é apropriada pela empresa, possibilitando entender a capacidade das empresas de agregar valor à produção.

Deste modo, as mudanças no contexto institucional e estrutural da indústria aconteceram devido ao processo de concorrência entre novas montadoras, pois, de certa forma contribuíram para o aumento da demanda através dos créditos para consumo de veículos sendo classificado como um dos fatores relevantes, proporcionando de certa maneira a estabilização econômica. Com efeito, os indicadores de produtividade apresentaram melhor desempenho, referente ao crescimento do valor por pessoa ocupada, que pode estar relacionado ao uso intenso de tecnologia e evolução dos processos produtivos. Entretanto, os indicadores de margem de custos apresentaram oscilações de longo prazo em suas taxas, apontando redução nas vantagens sobre os custos diretos, relacionados com o aumento dos custos com matéria prima.

Já os indicadores de margem de custos de produção e trabalho apresentaram elevações em seus primeiros anos, logo após, houve queda nos índices, estando relacionado ao aumento da automação dentro do processo produtivo, retirando grande parte da mão de obra trabalhadora. No entanto, os índices de rentabilidade aumentaram, elevando as margens sobre o lucro e o excedente.

O artigo de Santos; Gonçalves (2001) aborda um estudo setorial, via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) de caráter descritivo, com a finalidade de analisar e descrever a evolução do comércio exterior do complexo automotivo, no decorrer da década de 1990. Período no qual o Brasil e sua indústria local passavam por mudanças significativas que impactaram o fluxo do comércio brasileiro. Destaque para a participação do Mercosul e América do Sul no nível de exportações, importações de veículos e autopeças, bem como a relação das empresas na adoção de estratégias globais pelas grandes corporações, com o propósito de reestruturar e racionalizar atividades produtivas, visando usar bases nacionais para o acesso a mercados regionais para estabelecer uma nova relação entre os mercados interno e externo.

Os indicadores de estrutura identificados nesse estudo são as barreiras à entrada, no qual pretende dificultar a entrada de produtos originários de outras regiões, de adentrar no mercado local, por meio da aplicação de tarifas de importação nos demais blocos regionais, exceto na América do Sul onde as tarifas de importação se reduziram. As tarifas de importação foram empregadas nos veículos e autopeças entre os anos 1990 a 2000, tendo índices decrescentes

no decorrer desse período. Os indicadores de desempenho encontrados nesse estudo foram: níveis de exportações e importações de veículos e autopeças, bem como o destino e a participação no comércio exterior e local.

As exportações de veículos e autopeças no comércio exterior foram apresentadas do ano de 1991 a 2000, resultando em um comportamento decrescente das exportações no decorrer no período. No caso do Brasil, as exportações caíram em cerca de 34% entre os anos de 1997 a 1999, em contrapartida os outros países cresceram 14%. O destino das exportações brasileiras no mesmo período em análise, foi cada vez mais para o Mercosul e demais países da América do Sul, inclusive para a Europa, América do Norte, África, Ásia e Oceania. De outro lado, as importações de automóveis no mercado interno foram apresentadas a partir de 1991 a 2000, no qual foi classificada por automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus, com destaque para a variável automóveis, tendo uma participação crescente em seus índices até o ano de 1998, posteriormente apresentou quedas nas participações.

Diante disso, o setor de autopeças revelou-se um dos mais significativos na pauta de importações e exportações, pois de 1991 a 1996 apresentou um superávit, logo, apresentou queda no ano de 1997 a 1999, e para o ano 2000 um possível superávit. Em relação ao comércio externo, a indústria de autopeças apresentou expansão em suas exportações na década de 1990, atingindo cerca de US\$ 3,5 bilhões no ano de 1999 e cerca de US\$ 4 bilhões nos anos 2000, resultando um crescimento de 102% nas exportações no período de 1991 à 2000, apresentando índices crescentes em seus faturamentos. Além disso, em termos de exportações brasileiras, os três países mais importadores de autopeças são: os Estados Unidos entre 35% a 40%, Argentina entre 20% a 28% e Alemanha, com 6% a 9% das importações. Estes três principais países somaram mais de 50% em suas participações ao longo da década. As mudanças ocorridas no mercado brasileiro levaram o setor automotivo a apresentar maiores níveis de crescimento das importações, que no período considerado cresceram cerca de 420% entre os anos 1991 a 1997 e 398% entre os anos 1991 a 2000. No entanto, as importações também se concentraram nos produtos (motores e suas partes, componentes elétricos, cabines, carrocerias, transmissão e direção), resultando juntos cerca de 93% das importações, devido ao lançamento de novos modelos. Em suma, as ações que visam propiciar melhoria do saldo comercial do setor, devem ser analisadas e estimuladas para o investimento ao longo da cadeia produtiva, de forma que as empresas nacionais aumentem sua integração, com o objetivo de desenvolver centros de excelência no setor, tanto para aumento do conteúdo exportado, quanto para substituição de importações pelo fomento à

fabricação de produtos de média e alta tecnologia com vistas as exportações e ao mercado local.

4. FORMAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA DE 1919 A 2002

O processo de desenvolvimento da indústria automotiva brasileira, conjuntamente com a participação do Estado foi um fator muito relevante para a trajetória de criação e formação do setor no Brasil. A indústria no Brasil passou por diversos períodos até sua consolidação, desde a vinda de imigrantes para o país, como da transição de um Brasil rural-agrário para urbano-industrial, e as diversas transformações estruturais nas questões econômicas, políticas, financeiras e de investimentos. Primeiramente, destacamos o importante papel dos cafeicultores no processo de formação do meio industrial, através de seus hábitos de consumo e de saber-fazer industrial – adquirido na Europa – e também pelo fato das grandes plantações de café propiciarem a implantação de ferrovias, maiores investimentos na indústria, na constituição de bancos e unidades produtivas. Ademais, com a vinda de europeus para o estado de São Paulo, e coincidindo com a chegada de italianos, portugueses e espanhóis, todos dotados de semelhantes características contribuíram para criação, formação, e crescimento de um projeto de indústria (CLARO JUNIOR, 2015).

De fato, após a Primeira Guerra Mundial (meados julho de 1914 a novembro de 1918) a indústria brasileira pega um ritmo de crescimento considerável durante a Era Vargas (1930-1945) quando o Estado passa a ter significativas melhoras na sua estrutura. Neste momento, nota-se uma diminuição da força rural-agrária em relação a cultura cafeeira, e também o enfraquecimento dos latifundiários. Todavia há o fortalecimento de uma política de cunho desenvolvimentista-nacionalista, na qual sinalizava um momento favorável aos empresários, para o direcionamento de capitais ociosos em prol a constituição de novos ramos industriais (CLARO JUNIOR, 2015).

O Governo Vargas proporcionou mudanças no cenário brasileiro, como também foi beneficiado com a consolidação de diversas instituições e órgãos públicos de suma importância nesse período. Entre esses órgãos e instituições, temos o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) criado em 1941, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) criada em 1942, a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) criada em 1943. Já no segundo mandato de Vargas, ocorreu a criação do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE) em 1952 – que posteriormente em 1980 tornou-se BNDES, e a formação da Petrobras em 1953. No entanto, alguns deles já foram privatizados em finais do século XX. Com a Petrobrás e a Companhia Siderúrgica Nacional durante o governo Vargas, ambas

estatais foram essenciais para implantação das montadoras no país – conseguiu eliminar incertezas e inseguranças no quesito rentabilidade, e de inserir novas plantas de produção no Brasil - pois a primeira promoveu grandes avanços no setor de energia, sendo a principal produtora e refinadora de petróleo e derivados, já a segunda impulsionou as atividades mineradoras e produtoras de aço no país de forma significativa (CATTO, 2015; CLARO JUNIOR, 2015).

Em vista disso, as primeiras atividades da indústria automobilística brasileira ocorreram no ano de 1919, e sua primeira representante foi a Ford Motors do Brasil S/A. A Ford começou a montar seu modelo de automóvel através da importação de peças e partes vindas dos Estados Unidos (EUA), cujas as mesmas chegavam em caixas de madeira. No entendimento de Frainer (2010) o primeiro modelo de veículo a ser conhecido no Brasil foi o Ford Modelo T, famoso Ford *de Bigode*, produto da fábrica por 19 anos, divulgando o automóvel e revolucionando a indústria automobilística. Logo em seguida a General Motors (GM) em 1925 e a International Harvester em 1926 começaram suas atividades no Brasil. Vale ressaltar que a primeira região escolhida para receber, fixar e desenvolver as futuras montadoras emergentes no Brasil foi a região do ABC paulista. No ano de 1925 a GM trabalha de forma improvisada em galpões alugados no bairro do Ipiranga (São Paulo), onde montava os veículos importados dos EUA. Pouco mais tarde, em 1930, a mesma inaugura sua primeira fábrica em São Caetano do Sul na região do ABC. Já a International Harvester era a primeira montadora especialista na montagem de caminhões a gasolina, com estrutura reforçada especialmente para o Brasil, com a finalidade de ser a concorrente da Ford nesse segmento (ANFAVEA, 2006; FRAINER, 2010; CATTO, 2015).

Posteriormente, em 1938 foi criada a Fábrica Nacional de Motores (FNM) com a finalidade de produzir inicialmente motores para aviões. A produção desse modelo de motores durou cerca de dez anos e foi responsável pela reposição de propulsores das aeronaves de treinamento da Força Area Brasileira (FAB), porém em 1949 essa estatal transformou-se em uma empresa de economia mista, mudando sua linha de produção, para a montagem de caminhões Isotta Franchini e mais tarde em 1952, caminhões Alfa Romeo. Nesse ínterim, em 1945 instalou-se a Studebaker – que logo mais se transformaria na Vemag do Brasil -, uma firma local responsável pela montagem de várias marcas, bem como veículos do tipo comercial e até máquinas agrícolas. Inclusive, a Volkswagen (VW) em 1950 já possuía interesses em se instalar no Brasil, mas primeiro buscou iniciar estudos sobre a viabilidade de fabricar no país, e como alternativa decidiu importar o modelo Fusca, com motor 1200 e

alavanca de câmbio no painel com três marchas, com o propósito de testar sua aceitação no mercado brasileiro. Logo em seguida, em 1953 ocorre a fundação da Volkswagen do Brasil, realizada no mandato de Getúlio Vargas, ao qual foi instalada na rua do Manifesto em Ipiranga - São Paulo -, iniciando a montagem de automóveis e utilitários, como a Kombi e sedã 1200. Tal acontecimento celebrou acordos iniciados em 1949 e demonstrou a direção da VW as vantagens de produzir no Brasil (ANFAVEA, 2006; FRAINER, 2010; CATTO, 2015).

Na concepção de Catto (2015) e Frainer (2010) a montadora alemã Volkswagen, foi a responsável por implementar o modo de produção em massa no Brasil. E o estabelecimento desse padrão de linhas de montagem iria alterar a participação de diversos produtores de veículos no país, principalmente entre firmas europeias e norte-americanas. Todavia, no governo de Getúlio Vargas (1951-1954) no qual foram feitos significativos investimentos na indústria de base nacional, ainda perduravam alguns impasses que viriam a prejudicar a consolidação da indústria automobilística nacional, por exemplo, falta de desenvolvimento nos ramos de siderurgia, autopeças, vidros, borrachas, componentes, além da estagnação do desenvolvimento nacional, fatores estes geradores da condição de dependência em relação às montadoras estrangeiras.

De acordo com Anfavea (2006) no ano de 1951 o país gastava no mercado externo cerca de US\$ 1,1 bilhão com suas importações, e o setor de veículos representava cerca de 15,1% no valor total dessa quantia. Importava-se em média 100 mil veículos/ano, sendo 60% deste total em caminhões, além de autopeças. Logo, esse setor previa ainda crescimentos de até 11% a.a., resultando num maior número de importações. Porventura, esse crescimento das importações de veículos e componentes, juntamente com a retração das exportações, causaria uma deterioração da situação cambial e também problemas no balanço de pagamentos, ocasionando uma redução de reservas internacionais, o que conduziu a uma forte crise cambial. No entanto, Vargas buscou intervir e adotar medidas para limitar as importações de componentes automotivos e autopeças em 1952, e da entrada de veículos montados e em forma de CKDs (*Complete Knock-Down*) em 1953. Uma ação importante desse período Vargas, foi em março de 1952, com a criação da Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, ligada à Comissão de Desenvolvimento Industrial, procedimento que ficou reconhecido como *o embrião da indústria automotiva* (CAMARGO, 2006).

Essas atitudes e medidas aplicadas por Vargas buscaram incentivar a produção local tanto de veículos, como de autopeças e componentes, porém em agosto de 1954, Vargas

comete suicídio no Palácio do Catete, no Rio de Janeiro da então capital federal. Diante desse episódio, foi em 1956 que Juscelino Kubitschek (JK) toma posse à presidência da República, e partir desse momento a indústria automobilística começa ganhar *status* no período que compreende os anos de 1956 a 1961, e passa a ter um papel preponderante dentro das políticas de desenvolvimento do governo. Imediatamente, Juscelino Kubitschek buscou implementar o seu famoso Plano de Metas - concebido visando desenvolver “50 anos de progresso em cinco anos” de governo -, e tinha por finalidade suprir falhas estruturais dentro de setores específicos e interligados a economia brasileira. No entendimento de Mendes (1978) o Plano de Metas foi criado com intuito de desenvolver o cenário econômico do Brasil, por meio dos setores de energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação, e para cada um desses setores foi fixado um conjunto de metas, que durante a implementação do plano, foram revisadas, avaliadas, e testadas através de um sistema rígido de controle (ANFAVEA, 2006; CATTO, 2015; CLARO JUNIOR, 2015).

Cabe ressaltar, a importante participação da SUMOC (Superintendência da Moeda e do Crédito) neste período, com a Instrução 113. Tal instrução tinha como objetivo aumentar as importações de bens de capital sem prejudicar a balança de pagamentos, possibilitando uma modernização mais rápida do parque industrial. Essa manobra permitiu importar sem cobertura cambial, na forma de investimento estrangeiro direto (IED) no país. Dessa forma, a partir da entrada de capital estrangeiro foi possível estimular o processo de desenvolvimento brasileiro. Além disso, esse marco institucional foi determinante na orientação da economia brasileira à internacionalização, tornando o país mais favorável e próspero para novos investimentos (CATTO, 2015).

A gestão de JK no governo investiu de forma surpreendente nos setores industriais, bem como contribuiu para criação de vários órgãos estatais capacitados para dar suporte a setores já estabelecidos no mercado, com o intuito de alavancar o desenvolvimento econômico. Logo, em 16 de junho de 1956 foi constituído o GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística no Brasil) através do decreto nº 39.412, representando o nascimento da indústria automobilística nacional. Esse grupo teve como uma das responsabilidades, contribuir para o crescimento e melhoramento da estrutura e fixação da indústria automotiva no território brasileiro. Para Santos e Burity (2002) o GEIA tinha o propósito de instalar a indústria e proporcionar uma rápida fabricação de bens de consumo duráveis (carros de passeio) e dar prioridade aos bens de produção (veículos pesados e de carga). Na compreensão de Shapiro (1997) a constituição do Plano Nacional da Indústria

Automobilística contribuiu e foi decisivo para o início da implantação da indústria automotiva no país, trazendo credibilidade e segurança para as empresas poderem realizar novos investimentos no setor. Um característica importante imposta pelo GEIA, foi de restringir as importações e pressionar as montadoras transnacionais a decidir-se entre duas alternativas: a primeira alternativa forçava as mesmas a abandonar o mercado brasileiro – então muito lucrativo –, e segunda alternativa concedia às montadoras um prazo de até cinco anos para sua reformulação e ajustes, concedendo também incentivos financeiros e fiscais, para dar início as atividades de produção de veículos que abarcassem peças nacionais, em torno de 90% para caminhões e veículos utilitários, e até 95% para carros de passeio (CATTO, 2015, CLARO JUNIOR, 2015).

Para Catto (2015, p. 25) o grupo GEIA representado através do “Art. 16. Do decreto 39.412, teve diversas atribuições e finalidades:

- a) Elaborar, e submeter à aprovação do Presidente da República, Planos Nacionais Automobilísticos para diversas linhas de fabricação de auto veículo e adaptá-los às contingências da situação econômica nacional;
- b) Examinar, negociar e aprovar, privativamente, os projetos singulares referentes à indústria automobilística para o Brasil, e encaminhá-los quando aprovados, aos órgãos encerrados do controle de comércio e de cambio, para as providencias executivas que aos mesmos competirem;
- c) Supervisionar, por iniciativa própria, ou em colaboração com outros órgãos de Governo, a execução das diretrizes e projetos relativos à indústria de material automobilístico;
- d) Recomendar, quando for o caso, às entidades oficiais especificamente incumbidas de prover créditos para empreendimentos, de desenvolvimento econômico, os projetos automobilísticos submetidos a seu exame e devidamente aprovados;
- e) Promover e coordenar estudos sobre nomenclatura, revisão de tarifas aduaneiras, classificação de mercadorias por categorias de importação, normalização de materiais, seleção de tipos, preparo de mão de obra especializada e de técnicos, suprimentos de matérias primas e de bens de produção estatísticas, censo industrial, medidas tributárias e legislativas, mercados, custos de produção, mostras e exposições e outros aspectos de interesse para a indústria de material automobilístico.” (Legislação Informatizada – Decreto nº 39.412, de 16 de junho de 1956 – Publicação Original)

Tendo em vista todas essas atribuições e finalidades previstas, o GEIA era composto por vários órgãos membros do governo federal, inclusive o BNDES com sua importante participação e parceria com a indústria no país. O BNDES foi o principal agente financiador

das indústrias automobilísticas desde a década de 1950, e também proporcionou às montadoras condições atrativas para incentivar a implantação das mesmas em território nacional, e, ao mesmo tempo, atrair a entrada de outras empresas do ramo, e juntamente fortalecer o setor de autopeças no Brasil (CATTO, 2015; CLARO JUNIOR, 2015).

Outro fator muito relevante neste período, promovido pelo Plano de Metas foi a substituição do sistema de transporte brasileiro, do sistema ferroviário para o rodoviário, graças aos investimentos em infraestrutura. Esse processo de transição buscou ampliar o sistema rodoviário, favorecendo ao mesmo tempo o aumento da demanda por automóveis leves e pesados, atraindo grandes investimentos à construção de estradas e produção de automóveis e caminhões. A expansão da produção de automóveis e categorias nesta época foi bastante evidente, conforme a tabela 1 apresentada:

Tabela 1- Produção de automóveis e categorias (1957-1961)

ANO	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	Ônibus	Produção Total Anual
1957	1.166	10.871	16.259	2.246	30.542
1958	3.831	26.480	26.998	3.674	60.983
1959	14.495	41.959	36.657	3.003	96.114
1960	42.619	48.735	37.810	3.877	133.041
1961	60.205	54.886	26.891	3.602	145.584
1962	83.876	67.648	36.174	3.496	191.194

Fonte: ANFAVEA, p. 62, 2010. Org: Elaboração própria com base nos dados do anuário da ANFAVEA.

Essa tabela ilustra claramente a expansão da produção durante o governo de Juscelino Kubitschek. Nota-se um crescimento exponencial da produção de veículos de passeio, comerciais leves e caminhões dentre os anos analisados. Porém a produção de ônibus cresce timidamente, com pequenas variações na produção. Parte desses resultados positivos são oriundos de incentivos e benefícios fiscais e cambiais por parte do governo federal. O mesmo concedeu isenção tarifária para determinadas cotas de peças e componentes importados, que não tivessem semelhante produção no Brasil, para serem destinados aos automóveis. Ao mesmo tempo, cerca de 70% dos investimentos estrangeiros que entraram no país, foram sob forma de equipamentos e máquinas utilizados na produção de bens de consumo duráveis. Sem dúvidas, nesse período de 1957 a 1962 foi denominado de período de maturação da indústria automobilística, com características de forte expansão na produção, devido a existência de uma demanda reprimida e insatisfeita com as restrições às importações colocadas nos anos anteriores (CAMARGO, 2006; ANFAVEA, 2010; CATTO, 2015; CLARO JUNIOR, 2015).

4.1 MUDANÇAS NO CONTEXTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: A PARTIR DOS ANOS 1960, 1970 E 1980

Conforme Fonseca (1996) uma característica importante das firmas a partir desse momento, foi o firme esforço das mesmas na produção de um único segmento de mercado, uma vez que cada firma produzia para um determinado segmento. Entretanto, nesse ínterim, em outubro de 1960 foi eleito presidente Jânio Quadros, e seu mandato trouxe algumas instabilidades e incertezas para os investidores estrangeiros, e conseqüentemente foram observados efeitos no ritmo de produção de veículos. Nesse período, após o ano de 1961, medidas praticadas por parte do governo refletiram diretamente no setor automobilístico, na tentativa de equilibrar a economia. A princípio foram aplicadas medidas de austeridade, como restrição ao crédito, cortes orçamentários, aumento do desemprego, e inclusive em 1962 foi criada a Lei da Remessa de Lucros, que tinha por finalidade impor um limite de envio dos lucros das multinacionais aos países de origem, tanto que essa cotação ficou em apenas 10% dos rendimentos totais, liberados para expedir. Em decorrência desses acontecimentos, houve um grande desconforto por parte dos investidores, desestimulando os investimentos estrangeiros diretos ao país, como também houve uma desaceleração da produção da indústria de automóveis (CAMARGO, 2006; CATTO, 2015).

Cabe ressaltar algumas informações importantes a respeito da tentativa de equilibrar a economia nesse período: na concepção de Claro Junior (2015) o Plano de Metas do governo JK, não só proporcionou o desenvolvimento econômico e a dedicação das forças produtivas, mas também gerou um déficit no Estado e uma constante aceleração da inflação. Isto por causa do elevado aumento dos investimentos do setor público sem um correto sistema de financiamento da dívida, resultando na piora da situação e claramente o estrangulamento do setor externo, como também uma centralização das atividades industriais nas regiões mais desenvolvidas do país. Outro fator interligado a situação da aceleração da inflação foi a construção de Brasília, na qual demandou e retirou muito dinheiro dos cofres públicos, gerando um desequilíbrio macroeconômico e aumento da desigualdade social. Conseqüentemente então, dentre os anos 1960 a 1966, houve um período de recessão na produção por conta da política de aperto monetário e do crédito restrito (CATTO, 2015; CLARO JUNIOR, 2015).

No entanto, o final desse período de maturação foi marcado por uma redução nas taxas de crescimento da demanda por veículos, bem como caracterizado por um *shake-out* com

algumas aquisições e fusões, resultando numa nova reestruturação da indústria. Essa nova reorganização na estrutura de mercado dos produtores de veículos contou com a entrada de fortes empresas concorrentes, detentoras de abundantes recursos monetários derivados de suas matrizes – somente essas iriam sobreviver aos anos de ajustes da economia -. Todavia, as empresas nacionais necessitavam de incentivos do governo para estabelecer suas estruturas e sua atuação no mercado, porém devido à situação difícil da economia, não puderam contar com nenhum auxílio, o que levou algumas à falência e as menores sendo absorvidas pelas montadoras internacionais. Esse processo de *shake-out* ressalta a incorporação da Willys Overland do Brasil pela Ford, e o seu começo na produção de veículos de passageiros em 1967; já a Volkswagen líder no mercado naquele momento – com aproximadamente 50% do mercado – absorve a Vemag e aumenta sua participação em torno de 77% em 1968; a Alfa Romeo em 1968, compra a FNM (Fábrica Nacional de Motores); e nesse meio tempo a Chrysler compra a International Harvester em meados de 1966, expandindo sua participação e controle sobre a Simca em 1967. Por outro lado, a General Motors que já produzia caminhonetes, entra no segmento de automóveis no ano de 1968 (CAMARGO, 2006; CATTO, 2015; CLARO JUNIOR, 2015).

Mais tarde, dentre os anos 1967 a 1974, ocorreu a denominada fase do Milagre Econômico; período com rápido crescimento do produto interno bruto a taxas superiores a 10% ao ano, bem como um aumento na produção de veículos a taxas anuais de 20%. Esse crescimento na fabricação de veículos de passeio, comerciais leves, caminhões e ônibus deste período, está representado conforme a tabela 2:

Tabela 2- Produção total de veículos no período do Milagre Econômico (1967-1974)

ANO	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	Ônibus	Produção Total Anual
1967	139.260	54.421	27.141	4.665	225.487
1968	165.045	66.984	40.642	7.044	279.715
1969	244.379	63.073	40.569	5.679	353.700
1970	306.915	66.728	38.388	4.058	416.089
1971	399.863	73.840	38.868	4.393	516.964
1972	471.055	92.329	53.557	5.230	622.171
1973	564.002	110.810	69.202	6.362	750.376
1974	691.310	126.935	79.413	8.262	905.920

Fonte: ANFAVEA, p.62, 2010. Org: Elaboração própria com base nos dados do anuário da ANFAVEA.

De acordo com a tabela 2 proposta, é evidente o aumento contínuo na produção de automóveis e comerciais leves a partir de 1967, porém a fabricação de ônibus e caminhões apresenta variações crescentes e decrescentes nos níveis de produção. Até então, mesmo essas duas categorias – ônibus e caminhões – tiveram um papel importante nessa época, e fizeram uso exclusivamente do sistema rodoviário, e mesmo assim, seus índices de produção não superaram as outras duas categorias. Em decorrência dessa desproporção na fabricação entre categorias, nota-se um aumento de 419% entre a produção de 1968 e 1974 na categoria automóveis, entretanto para os comerciais leves e caminhões no mesmo período, esse aumento representa cerca de 19%. Por outro lado, a fabricação de ônibus alcança cerca de 12% nesse período – de 1968 e 1974 - em análise.

Em vista dessa produção total anual crescente e positiva em todo período, alguns importantes elementos estavam interligados a esses resultados, para que esse novo ciclo de crescimento comercial e industrial fosse possível. Em primeiro lugar, pelo lado da demanda, houve uma concentração de renda e a criação de novas possibilidades de financiamento ao consumidor. Já no lado da oferta, a indústria passou por uma reestruturação, seguida de inúmeros investimentos com a finalidade de criar uma nova capacidade de produção e ingresso de novos modelos de carros no mercado. Outro fator aliado ao governo dessa época, foi a presença do capital estrangeiro inserido, na qual contribuiu para a flexibilização das taxas de juros, além de facilitar a tomada de crédito para aquisição de automóveis. Tal linha de crédito direta ao consumidor foi usada como medida para compensar a crise dos anos anteriores, bem como instaurar e impulsionar o consumo. Cabe ressaltar nesse período em estudo, a execução de programas governamentais para o desenvolvimento de setores de base: como a indústria química, petroquímica, siderúrgica, e o setor automobilístico, na qual também desfrutou de benefícios conjuntamente com os outros setores já citados (CAMARGO, 2006; CATTO, 2015).

Consequentemente, o setor automobilístico foi remodelado e atingiu sucessivas taxas médias de crescimento, juntamente com a entrada da General Motors (GM) em 1968, no seguimento de produção de automóveis, tendo destaque. Nesta fase positiva da indústria produtora, houve uma expansão na diferenciação do produto, com o desenvolvimento de novos modelos de veículos de passageiro, de tal modo que as firmas começam a empreender em outros segmentos de mercado. Com o ingresso e oferta de diferentes modelos de veículos no comércio, proporcionou novas formas de competição pela diversificação de produtos. De acordo com Camargo (2006) em 1970 foram cerca de 32 novos modelos de carros ofertados e

posteriormente em 1974, esse total sobe para 57 modelos disponíveis ao público consumidor. A partir desse momento a concentração de mercado de algumas fabricantes começa a se reduzir, e nessa oportunidade, a atuação das montadoras americanas começa a expandir-se gradualmente (CAMARGO, 2006; CATTO, 2015).

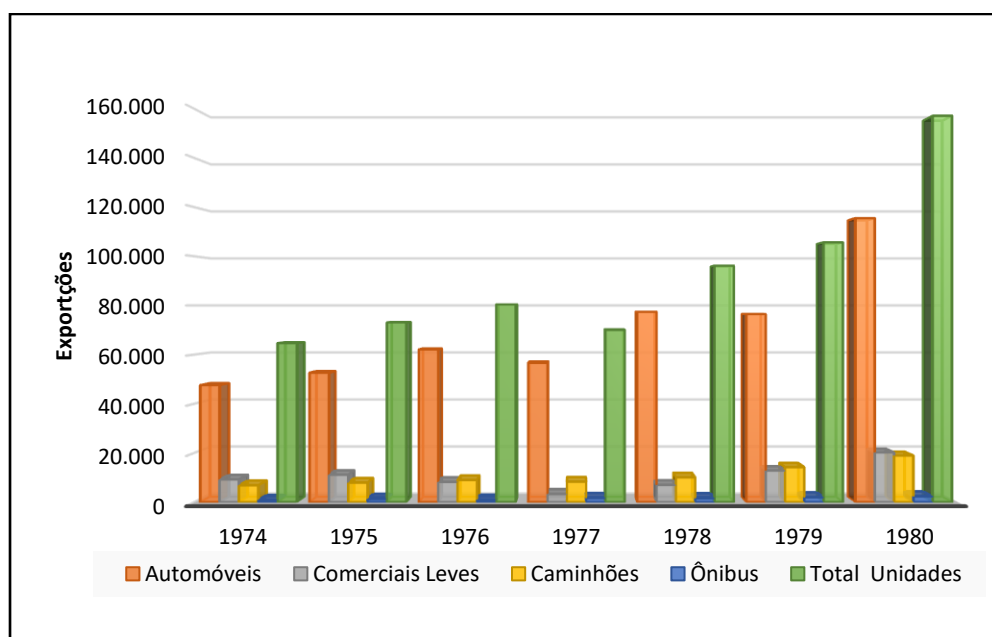
Outro elemento importante para o progresso da indústria automobilística desse período foram os ajustes e acertos para a inauguração da montadora Fiat no Brasil, pelo general Ernesto Geisel em 1976, no município de Betim no estado de Minas Gerais. Esta montadora em 1972 começou suas pesquisas de mercado no Brasil, afim de escolher entre os modelos Fiat 126, 127 ou 128 para ser produzido em solo brasileiro. Logo, em 1973 foi formalizada junto ao governo de Minas Gerais, a construção da fábrica da Fiat e o modelo 127 foi escolhido para produção no país, e logo mais, uma nova estrutura – como motor mais potente e suspensão reforçada - seria adaptação ideal para as condições brasileiras, dando origem ao modelo 147. Desde então, as quatro grandes montadoras – Fiat, Ford, General Motors e Volkswagen – estavam em funcionamento no Brasil. No entendimento de Camargo (2006) com entrada da Fiat no segmento de automóveis pequenos, a Volkswagen começa a perder sua participação no mercado em decorrência do aumento de competitividade nessa categoria. Além disso, a General Motors consolidou-se como a segunda maior produtora nesse período, deixando a Ford em terceiro, enquanto a Fiat substituiu a Chrysler no quarto lugar (ANFAVEA, 2006; CATTO, 2015).

No entanto, ao analisar o período 1974 a 1980, encontramos o término do Milagre Econômico do regime militar e um mercado de automóveis em início de declínio a partir de 1974. Essa nova conjuntura abrangeu uma série de fatores, são eles: primeiramente há uma crise nos preços do petróleo a nível internacional somada ao esgotamento do Milagre Econômico, gerando uma diminuição nos índices de vendas de automóveis, como também um excedente na produção que precisaria ser readequado; o produto interno bruto (PIB) teve redução em suas taxas anuais; já as políticas industriais e de incentivo nesse momento precisaram ser revistas com o intuito de mudar a estratégia em relação a substituição de importações, com ênfase às indústrias de bens de capital e básicas, combinadas a novas medidas de impulsionar às exportações. Como forma de combater e solucionar futuros problemas de excedentes de produção, foi instituído em 15 de maio de 1972 um programa de incentivo à exportação, no qual foi denominado plano de – Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação - o Befiex, no mandato do presidente Médici. Esse programa estabeleceu metas de exportação, para aquelas montadoras que efetivassem seus objetivos,

poderiam contar com incentivos, como exemplo: a redução dos custos – através da eliminação de alguns tributos – sobre os produtos exportáveis, reduzindo seus preços e tornando-os mais competitivos no mercado internacional (ANFAVEA, 2006; CAMARGO, 2006; CATTO, 2015).

O gráfico 1, a seguir apresenta os índices de exportações de veículos e categorias, levando em consideração a dimensão do mercado brasileiro nesse período em estudo.

Gráfico 1 - Exportações de automóveis (1974-1980)



Fonte: ANFAVEA, p.83, 2010. Org: Elaboração própria, com base nos dados do anuário da ANFAVEA.

Conforme o gráfico 1, no ano de 1974 foram exportados cerca de 47.591 automóveis, 9.275 comerciais leves, 6.896 caminhões e 916 ônibus. Durante 1974 a 1980 os índices se expandiram gradualmente em todas as categorias, alcançando em 1980 o patamar de 115.482 automóveis, 20.235 comerciais leves, 18.977 caminhões e 2.391 ônibus. Desde então, houve um aumento bem expressivo nas exportações nesse período entre anos, resultando em 243% nos automóveis, 220% nos comerciais leves, e 260% a 280% nos ônibus e caminhões. De acordo com Guimarães (1989) a produção de veículos e demais categorias – com exceção do ano de 1977 – manteve-se em ritmo ascendente, porém as vendas no mercado interno e o continuo aumento no nível de exportações sustentaram o lento crescimento da indústria, bem como contribuíram com o escoamento desse excesso de produção (CAMARGO, 2006; ANFAVEA, 2010).

Em decorrência desse ritmo de exportações, as maiores montadoras – principalmente as de capital estrangeiro - assinaram acordos para futuras exportações pelo programa Befiex, para permitir exportar motores montados, como também suas partes e componentes separadamente, em contrapartida buscaram importar autopeças, de tal forma que as empresas nacionais produtoras de autopeças fossem afetadas. Em seguida, no ano de 1978 ficou notável pela intensa competição pela diferenciação do produto e modelos de veículos – alcançando a média de 70 novos modelos disponíveis -, sendo assim, um importante instrumento no processo de competitividade entre fabricantes e montadoras. No entanto, o fator preço entre oligopólios diferenciados teve pouco efeito, pelo fato de todos grandes produtores terem capacidade de resposta quando há uma alteração de preços por parte de outra firma, uma vez que, uma possível rigidez nos preços não possa ser mantida pelo surgimento constante de inovações nos processos e produtos, dificultando possibilidades de manter a uniformidade dos preços a longo prazo. Logo, futuras alterações nos preços foram resultantes de políticas adotadas pelo governo em exercício, visando manter e controlar os preços na tentativa de segurar uma possível concorrência entre os produtores (CAMARGO, 2006; ANFAVEA, 2010).

A partir dos anos oitenta, observa-se um período de difícil situação para a indústria automobilística, denominada de *década perdida*, marcado por um processo de estagflação, combinado a uma forte recessão. A indústria brasileira percorreu neste momento, muitas dificuldades oriundas dos desequilíbrios macroeconômicos, mais ainda com a contração da produção industrial como um todo. Por outro lado, o mercado brasileiro e a sua estrutura nesta década sofreram com a instabilidade tanto pelo lado da oferta como o lado da demanda, e a produção de veículos do país caiu rapidamente de 1.165.174 mil unidades – entre automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões - em 1980 para 780.833 mil unidades produzidas em 1981, tendo uma redução em média de 33% nos índices de produção. Até o ano de 1985, o volume de produção das montadoras no país permanece estagnado com média produtiva entre 800 a 960 mil unidades/ano. Inesperadamente, a taxa média de crescimento do PIB nesse período ficou em torno de 2% ao ano, e as taxas de inflação possivelmente ultrapassaram os dois dígitos nesse período em estudo. A queda na produção de automóveis estaria interligada na acentuada redução da demanda interna, levando posteriormente algumas montadoras a constituir acordos operacionais entre montadoras como forma de superar essa fase momentânea do país (CAMARGO, 2006; ANFAVEA, 2015; CATTO, 2015).

Uma das alternativas propostas como saída temporária dessa crise foi o aumento das exportações pelo Biefex, possibilitando exportar em média 20% da produção anual da década de 1980. Cabe destacar nessa análise, a participação da Volkswagen com 82.869 unidades exportadas entre automóveis e comerciais leves no ano de 1981, e a Fiat com 103.677 unidades em 1982. Além disso, houve dois fatores relevantes nessa fase: primeiramente foi o surgimento dos veículos a álcool em 1984, atingindo cerca de 90% das vendas no seu ano de lançamento. Tal acontecimento deu-se a partir da criação do projeto Proálcool em 1975, e como forma também de difundir o modelo movido a álcool e inseri-lo como alternativa mais acessível em comparação a principal fonte de energia da época, o petróleo e seus altos preços no mercado internacional. O segundo fator de relevância foi referente à estratégia internacional das empresas – que buscou integrar o lançamento do carro mundial e evidenciar as importantes mudanças tecnológicas – de inovações de processo e produto - que ocorreram na indústria automobilística mundial (CAMARGO, 2006; ANFAVEA, 2010; CATTO, 2015).

A partir de 1985, as exportações começam a ter um expressivo aumento, decorrente de incentivos do governo e da estratégia das empresas multinacionais em direcionar uma política de descentralização e regionalização de suas atividades de produção. Como resultado disso, há um aumento expressivo da produtividade e a inclusão de inovações referente ao funcionamento dos motores, novos materiais e tecnologias para a produção de veículos movidos a álcool, como citado anteriormente. Logo depois com o progresso das inovações, a demanda por automóveis de maior tamanho e melhor qualidade se expandiu, como reflexo do aumento da concentração de renda do público consumidor. Fato este, responsável pelo crescimento do processo competitivo entre as montadoras, na busca pela diferenciação e melhor qualidade de seus produtos. Por outro lado, o fator preço desse período foi limitado pela ação do governo de José Sarney (1985 a 1990) na tentativa de coordenar uma política de preços alinhada as empresas daquele momento. Todavia ao longo dessa década em estudo, houve variações nos preços, decorrentes das diferentes políticas e planos de estabilização aplicados no governo de João Figueiredo (1979 a 1985) e governo Sarney, porém não houve expressiva redução nos preços dos veículos em geral (CAMARGO, 2006; CATTO, 2015).

Ainda nesse período em análise, as subsidiárias das montadoras adotaram estratégias inteligentes e competitivas, conforme orientações de suas matrizes e lançaram no mercado brasileiro o *carro mundial*. A Ford e a General Motors como pioneiras neste período entre 1980 a 1985 lançam respectivamente o Ford Escort e o GM Monza ao mercado. Diante disso, como resposta a Volkswagen desenvolve o modelo Gol, e a Fiat investe na produção do Fiat

Uno. Outra oportunidade percebida pelas empresas produtoras de veículos, foi de um novo mercado para veículos pesados, devido as dimensões do mercado doméstico do país, a um custo razoável de produção nessa categoria, tornando o Brasil um importante produtor e exportador de ônibus e caminhões. Contudo, mesmo com esse aumento na produção e lançamento de novos modelos ao mercado, a Volkswagen apresenta queda no seu grau de participação no mercado em termos de vendas desde a época de 1968 quando ocorreu a entrada da Ford e GM no país; posteriormente com a chegada da Fiat a partir de 1976 e sua crescente competitividade; e a partir dos anos oitenta, a crise atrapalhou o desempenho e a situação da montadora no mercado (CAMARGO, 2006; CATTO, 2015).

Como forma de solucionar esse difícil processo, foi instituído através de um acordo operacional em 1987 a *Autolatina*, uma associação entra as montadoras Ford e Volkswagen nos mercados brasileiro e argentino, com duração até 1996. Essa associação teve por finalidade integrar fábricas e operações, compartilhando tecnologias e custos, bem como, buscou aumentar a eficiência e a potencialização das operações entre participantes. Logo, Autolatina atendeu cerca de 55% do mercado, e procurou preservar as duas empresas, sem qualquer tipo de fusão ou incorporação por parte de nenhuma das duas. Entretanto, um fator contraditório desse período em análise está relacionado a defasagem dos modelos produzidos nacionalmente e a baixa incorporação de novas tecnologias nos veículos, apesar de as montadoras já apresentaram algumas melhorias e aperfeiçoamentos a nível mundial. De acordo com essas características, as plantas de produção compradas da Europa e Estado Unidos da América (EUA) e instaladas no Brasil eram consideradas antigas e ultrapassadas nos seus países de origem, prejudicando futuros incentivos a importação de veículos brasileiros a outros países (CAMARGO, 2006; CATTO, 2015).

Em visto disso, possíveis importações de veículos brasileiros para países industrializados não eram vistas como satisfatórias, pela ausência de itens, equipamentos e acessórios mais modernos nas linhas de montagens nacionais, inclusive a não adequação nas regras de segurança dificultava-os para serem liberados a exportação. Uma solução intermediária para os automóveis brasileiros foi exporta-los para países em desenvolvimento daquele período, no qual os critérios de avaliação e requisitos condizem com o necessário para tais países. Logo, iminentes exportações de veículos brasileiros para os mercados europeus e norte-americanos não eram questionáveis, pois o público consumidor de automóveis nesses países era exigente em termos de inovações (CAMARGO, 2006; CATTO, 2015).

Dadas essas características, observaremos a partir da tabela 3, o desenvolvimento da indústria automobilística brasileira nas áreas de produção, licenciamentos, exportação, faturamentos e número de empregos ativos no setor, com o intuito de complementar e implementar esses resultados junto a análise já exposta dos anos 1960, 1970 e 1980. A tabela 3, foi dividida em três períodos, de dez anos cada período, com a finalidade de ilustrar o desempenho do setor dentro de seus momentos e características específicas em sua linha histórica:

Tabela 3 - Produção, licenciamento, exportação, faturamentos e empregos (1960-1980) - Somatórios totais.

Anos	Produção**	Licenciamentos ¹	Exportações ²	Faturamentos* Milhões US\$	Empregos ³
1960 a 1969	2.096.415	2.085.762	1.015	2.913	480.755
1970 a 1979	8.241.539	7.692.938	530.127	41.441	997.463
1980 a 1989	9.591.595	7.376.428	2.218.981	69.118	1.149.623

Fonte: ANFAVEA, p.38,40,54,59 e 70, 2018. Org: Elaboração própria, com base nos dados do anuário da ANFAVEA. Obs.: *Faturamentos sem Impostos/Valores convertidos em dólar pela taxa média de cada ano. ** Produção de autoveículos e categorias em (CKD). (1) Licenciamento de nacionais e importados novos. (2) Exportações totais de autoveículos e categorias em (CKD)/ (3) Pessoas empregadas (ativas) no setor.

Conforme a tabela 3, observamos que os níveis de produção e licenciamentos, de automóveis e categorias entre 1960 a 1969 são muito semelhantes, bem como as exportações, faturamentos líquidos e número de empregos ativos no setor demonstram baixos resultados, pelo fato desse período ser marcado por incertezas em questão de governança, redução nas taxas de crescimento da demanda por veículos, difícil situação em termos das políticas econômicas, fiscais e monetárias. No entanto, no segundo período de 1970 a 1979, na qual o Milagre Econômico era presente, a produção de autoveículos e categorias cresceu em média 293,1%, e as vendas (licenciamentos) atingiram um crescimento de médio de 268,9%, porém as exportações passaram de 1.015 unidades exportadas de 1960-1969 (pois nesse período houve somente exportações de ônibus, e caminhões), para 530.127 unidades (todas categorias exportadas), apresentando um crescimento muito positivo, juntamente com suporte do Bifíex. Na questão dos faturamentos líquidos, os resultados entre os dois primeiros períodos foram

muitos distintos e positivos, passando de US\$ 2,9 bilhões, para US\$ 41,4 bilhões de dólares. No que diz respeito ao número de empregos do setor, entre 1960-69 foram 480.755 pessoas ativas nas atividades do setor, já para 1970-79 houve um aumento de empregos, totalizando cerca de 997.463 pessoas ativas, com crescimento médio de 107,5%. No terceiro período no qual se presencia a década perdida, o desempenho da indústria automotiva nacional mostrou-se pouco tímida, pois a produção de automóveis e categorias cresce apenas 16,4% em comparação ao segundo período, no entanto os licenciamentos tem redução de apenas 4,1%, já as exportações apresentam uma elevação média de 318,2% em seus resultados, favorecendo o aumento dos faturamentos líquidos do setor em torno de 66,8%, e o número de empregos ativos nesse momento cresceu 15,2% (ANFAVEA, 2018).

4.2 A ABERTURA COMERCIAL E AS MUDANÇAS NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO A PARTIR DE 1990.

E foi a partir da década de 1990 que começaram a ocorrer mudanças muito significativas para a indústria automobilística brasileira, no qual favoreceram este setor de tal importância e representatividade para o mercado nacional. Naquele momento, o presidente em exercício Fernando Collor de Melo (1990-1992) encontrava-se receoso com a situação da economia ainda bastante fechada, e a indústria automobilística apresentando baixos níveis de produção e competitividade internacional. Na perspectiva do presidente, os carros brasileiros retratavam o atraso de nossa indústria em relação a implantação de novas tecnologias, expansão e modernização das plantas fabris, técnicas operacionais e organizacionais, e melhores níveis de eficiência industrial. Em outras palavras, este governo entendia que o protecionismo praticado anteriormente pelos outros governantes teve por finalidade proteger o setor das concorrências do exterior e promover subsídios e isenções, como forma de alavancar a indústria automobilística. Porém, essas atitudes promoveram como consequência uma baixa produtividade e atraso tecnológico, tornando-o menos competitivo. No entanto, com essa situação delicada da economia, o Presidente Collor buscou implementar uma política econômica recessiva, como também, decidiu pela abertura comercial aos países em desenvolvimento e reduzir os privilégios do estado na tentativa de fomentar o desenvolvimento, produtividade e competitividade industrial do país (CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008; SANTOS, 2009; CATTO, 2015; UTZIG, 2015).

Em decorrência dessa decisão do governo Federal, o processo de liberalização comercial buscou primeiramente incentivar a concorrência e a competitividade da indústria de

automóveis brasileira até então considerada estagnada, como também reparar os efeitos causados pelo velho modelo de industrialização por substituição de importações. Logo, com esse processo de abertura econômica iniciado, surgiu muitas preocupações, incertezas e riscos para o setor automobilístico brasileiro, pois o mesmo não apresentava um produto final padrão com os requisitos mínimos necessários (tecnologia, qualidade e design) em comparação aos carros importados da indústria de automóveis internacional. Neste sentido, não haveria uma concorrência equilibrada principalmente para indústria nacional. Em outras palavras, no parecer de Giambiagi (2005, p.146) “as políticas de intensificação da abertura econômica e de privatização do governo Collor se inseriram no contexto da chamada nova Política Industrial e de Comércio Exterior (Pice)” (CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008; SANTOS, 2009; CATTO, 2015; UTZIG, 2015).

De fato, com a aplicação dessas medidas recessivas, grandes mudanças iriam acontecer no contexto do cenário nacional: primeiramente pela quebra do protecionismo estatal sobre as empresas já instaladas no território nacional; diminuição constante das tarifas médias de importação dentre os anos 1987 a 1994, proporcionando maiores níveis de importação; oportunidade de ingresso de novas montadoras e seus produtos com melhor acabamento e eficiência; como também o aumento por investimentos estrangeiros diretos direcionados a indústria e segmentos. Logo, com a redução da proteção do estado sob as montadoras instaladas no Brasil, refletiu no enfraquecimento da proteção da reserva de mercado e nos privilégios adquiridos das quatro maiores indústrias automobilísticas – General Motors, Ford, Volkswagen e Fiat – na década de 1990. Isso fez com que essas indústrias perdessem em certa parcela seu poder de explorar preços elevados no mercado, devido ao seu atraso tecnológico em seus veículos e na linha de produção e montagem. Em decorrência dessa situação, exigiu das mesmas uma reestruturação administrativa e organizacional por completa, como também a formação da Câmara Setorial da Indústria Automobilística para contribuir em prol do setor (BAER, 2009; CATTO, 2015; UTZIG, 2015).

O processo de reestruturação da indústria de automóveis nacional priorizou grandes investimentos em novas formas de inovações tecnológicas e mercadológicas. Logo, investiu no aprimoramento e modernização dos seus equipamentos da área eletrônica, conseqüentemente, novas tecnologias foram criadas e inseridas dentro dos processos de produção: como o ingresso de vários equipamentos assistidos por computador; ampliação da automatização em cada setor e/ou área de montagem; surgimento da robotização para a realização de tarefas antes desempenhadas por trabalhador. A ampliação do uso de robôs

dentro do processo de produção foi um reflexo do crescimento da automação nas plantas fabris das montadoras, permitindo o alcance de novos padrões de qualidade do produto e o aumento da produtividade. Em contrapartida, o aumento da mecanização nos processos, reduziu o número de trabalhadores no setor automobilístico (SANTOS, 2009; CATTO, 2015; UTZIG, 2015).

Por outro lado, as mudanças administrativas e organizacionais ocorridas na estrutura das montadoras, proporcionaram também benefícios positivos para o complexo produtivo em geral. Em síntese, promoveram: o crescimento da capacitação da mão de obra; redefinição do layout das plantas fabris; adesão da prática de engenharia simultânea, na execução de projeto de um determinado produto e os seus processos relacionados; compartilhamento de novos conhecimentos e plataformas entre modelos idênticos; inclusão da diversificação na produção; melhor e eficiente utilização de economias de escopo; melhora e aperfeiçoamento na comunicação e relacionamento entre fornecedores, produtores de componentes, concessionárias e matrizes; estímulos a instalação e fixação de firmas produtoras e fornecedoras de autopeças mais próximas das grandes montadoras; e a criação de depósitos de componentes, peças e módulos, no interior da própria indústria. Sem dúvidas, esses novos aspectos e fatores atribuídos as atividades de produção impactaram positivamente na rotina de produção das fábricas (UTZIG, 2015). Vale ressaltar que o setor de autopeças passou por várias etapas e processos de modernização, e suas atividades são de grande relevância para o funcionamento do setor automobilístico.

O setor de autopeças nesse período era formado por empresas bastante diversificadas em termos de capacidade tecnológica, gestão e padrões de qualidade e produtividade. No entanto, algumas dessas empresas estavam passando por um período delicado, pois apresentavam baixos níveis de investimento em tecnologia, nas suas técnicas de produção e modernização, como resultado um nível reduzido nas vendas, forçando repasses de custos nos preços finais de seus produtos. Devido aos reflexos impostos pela abertura comercial - internacionalização e aumento repentino da competitividade - pressionaram as empresas instaladas no país a se capacitar e qualificar para as novas exigências colocadas pela indústria automobilística, como forma de permanecerem como fornecedoras, mediante uma política geral de seleção e desempenho de determinado produto. Porém, outro fator relevante e preocupante foi o aumento das importações de autopeças, atividade na qual aumentou as exigências sob as empresas nacionais em relação aos critérios de preço, qualidade e prazos de entrega (SANTOS; PINHÃO, 2000).

Todavia, o processo de desverticalização da produção de veículos, projetou alguns impactos positivos para essas empresas locais, pois agregou em sua produção a montagem de diversificados tipos de componentes específicos e individuais, peças distintas, criação e desenvolvimentos de sistemas/módulos mais abrangentes, permitiu aos fornecedores a transferência do desenho, engenharia e características específicas de determinado produto/peça, bem como a logística de entrega desses itens. O complexo desempenho dessas atividades teve um papel importante e amplamente definido na colaboração e desenvolvimento de plataforma de base para o seguimento de veículos (SANTOS; PINHÃO, 2000).

Logo, mais tarde as empresas nacionais de autopeças precisariam aprimorar/desenvolver suas estruturas, e uma das formas de perdurar no mercado foi a de realizar associações (*joint ventures*) e acordos de tecnologias com empresas estrangeiras para adquirir novos conhecimentos a respeito de modelos de veículos internacionais, com a finalidade de atender futuras e específicas demandas. Esses processos de fusões e aquisições realizadas, reduziu muito a participação no mercado das empresas nacionais presentes, como efeito proporcionou mudanças nesse ramo. Em contrapartida alavancou a entrada de capital estrangeiro no país em forma de investimentos, bem como expandiu a inclusão de um número significativo de novas montadoras, fortalecendo as suas linhas de atuação e consolidando novas oportunidades de espaço no mercado. Por outro lado, no que diz respeito as mudanças provocadas nesse segmento, elas procuraram abordar: a exigência e segurança no recebimento e montagens de sistemas e componentes com qualidade - reivindicando uma rede de fornecedores preparadas com programas de controle de qualidade implementados -; melhores preços; exigência de certificados de qualidade sob os produtos; redução progressiva de fornecedores (tornando-os mais enxutos, competitivos e maior em termos de escala, finanças e geográficos); e o empenho para que toda cadeia produtiva trabalhe de forma sincronizada (SANTOS; PINHÃO, 2000).

Em suma, algumas características relevantes sobre o setor de autopeças e suas divisões na concepção de SANTOS e PINHÃO (2000):

- Que as empresas nacionais atuantes são fornecedores limitados de componentes, como: peças plásticas, de borracha, acabamentos das carrocerias, peças centrais – como as de direção e suspensão -; no entanto
- as empresas estrangeiras são as maiores detentoras de conteúdos tecnológicos e dominantes no mercado mundial, e os seus segmentos de produção são

diversificados, como, por exemplo: motores a diesel, sistema de alimentação de combustível, eletrônicos, elétricos, freios, ar condicionado, caixa de direção, equipamentos de som, kits de embreagens, caixas de marcha, rolamentos, pneus e vidros; e o

- reconhecimento importante de outras empresas (oriundas de fusões) especializadas na produção de componentes de motor – anel, bronzina, pistão e fundidos -, amortecedores, freios e material de fricção, longarinas, eixos e semieixos, rodas, faróis, lanternas, e sistema de exaustão; e
- a presença das próprias montadoras com seus grupos de fabricantes internos, com uma série de produtos como fundidos, painel de instrumentos, assentos, estampados leves, médios e pesados, sistemas de direção, transmissão, escapamentos, molas e motor.

Diante dessas características apontadas, o setor de autopeças continua a passar por modificações e melhorias na sua estrutura, tecnologia e logística, através da centralização de novos segmentos e empresas de atuação global, para suprir futuras expectativas de aumento da produção, como também manter-se competitiva diante da entrada de novas fabricantes, por intervenção de compras, investimentos diretos ou crescimento das frações de produtos. Na concepção de Mariano (2009) no caso do Brasil, as empresas com maior bagagem tecnológicas são, sobretudo, transnacionais e de primeiro nível, no qual buscam maiores margens de negociação de preços com as montadoras e seus fornecedores, com a finalidade de arrecadar grandes lucros e ter melhor domínio na relação entre empresas (SANTOS; PINHÃO, 2000).

Além disso, outro ponto importante a ser comentado a respeito da reestruturação na indústria automobilística no Brasil, está interligado as ideias e o modo de produção de veículos japoneses. A indústria brasileira foi bastante motivada pelas ideias provenientes das montadoras japonesas, na qual as mesmas já vinham implantando um projeto de veículo com características eficientes e econômicas, juntamente com um novo conceito de responsabilidade social e ambiental. Os veículos projetados pelos nipônicos teriam um menor porte, com um peso total bruto mais leve, e equipados com motores de menor cilindrada, com objetivo de reduzir o consumo de combustível. Em seu interior, teriam um acabamento simples e diferenciado, buscando ser econômico e eficaz no seu uso; e na parte de motorização, foi inserido o alumínio na fabricação de componentes para motores mais leves, e também o uso do plástico na confecção de derivados. Certamente a aplicação desses

procedimentos foi de essencial importância na finalidade de redução de peso e custos no projeto (SANTOS, 2009; CATTO, 2015).

No entanto, outra característica importante desse modelo japonês, aborda um sistema de produção enxuto, no qual caracteriza-se por produzir apenas o essencial, na quantidade exata e no momento necessário. Logo, contribuí também: na diminuição de custos de produção; não acumula estoque; elimina qualquer excedente nas esferas organizacionais; busca racionalizar a força de trabalho e direcioná-la de forma exata e centralizada de acordo com a proporcionalidade de trabalho exigida; busca constante por aprimoramento; tornando-se um modelo flexível e ajustável conforme diferentes momentos da economia. Na concepção de Ferro (1990) este modelo citado foi intitulado de Toyotismo, e sua referência veio através do engenheiro da Toyota, Taiichi Ohno, no qual foi responsável pela criação e aperfeiçoamento desse sistema dinâmico entre os anos 1945 até 1972, até ser difundido em âmbito global (OHNO, 1988, CATTO, 2015).

No que diz respeito a Câmara Setorial, sua constituição ocorreu no ano de 1988, no mandato de José Sarney (1985-1990) com a finalidade de formular alternativas e soluções para momentos adversos de instabilidade econômica. Essa instituição também contribuiu nas seguintes medidas: buscou impulsionar a competitividade da indústria automobilística dentre os anos 1991 a 1995; identificar possíveis desajustes em alguns setores da economia; fomentar estratégias no contexto de políticas industriais; e firmar acordos entre governo, empresários e a classe de trabalhadores. No entanto, neste período analisado – a crise política e econômica instaurada no mandato Collor – foi necessário reconstituir laços com o capital nacional, com objetivo de estabelecer novas medidas para o setor industrial automotivo. De fato, medidas como: melhor controle da cadeia de produção, reajustes nas matérias-primas, crescimento da participação da classe trabalhadora e a expansão do número de câmaras para diversos setores (LUEDEMANN, 2003; CASOTTI; GOLDENSTEIN, 2008; SANTOS, 2009; UTZIG, 2015). Conforme Luedemann (2003) discorre sobre a situação preocupante do setor automobilístico nesse momento.

Impulsionados pela intensificação da crise instaurada pelos planos Collor I e II, entre 1990-1991, e o fechamento da fábrica de motores da Ford no início de 1992, representantes das montadoras, de empresas de autopeças, distribuidores, sindicatos e governo firmaram um acordo para reverter o quadro recessivo no setor, no âmbito do primeiro acordo da Câmara Setorial da Indústria Automotiva. (LUEDEMANN, 2003, p.143)

Portanto, durante o governo do presidente Fernando Collor de Mello, a Câmara Setorial da Indústria Automobilística teve como meta, recuperar o ritmo de vendas de automóveis, preservar empregos e evitar a desindustrialização desse setor. Dessa forma, o Brasil

começaria novamente um diálogo entre governo, empresários e trabalhadores. A primeira iniciativa proposta pela Câmara Setorial da Indústria Automobilística foi assinada em março de 1992, através do primeiro acordo e contou com a participação de algumas entidades representativas: Sindicato dos Metalúrgicos do ABC Paulista, sindicato representativo dos trabalhadores, os revendedores de veículos, os setores de autopeças, as montadoras e o governo. Nesse ínterim, foi proposto pelo acordo: a defesa sob o controle de preços e das importações por parte do governo; redução de impostos e lucros ao longo de toda a cadeia produtiva; correção dos salários e manutenção dos níveis de emprego; e redução no preço dos automóveis em até 22% pelo período de 90 dias. Todavia, esse acordo teve de ser prorrogado até 31/12/1992, pelo processo de impeachment de Fernando Collor. Contudo, com a posse do vice-presidente Itamar Franco em (29/12/1992 a 01/01/1995) as câmaras setoriais são vistas com mais importância em meios de negociação tripartite (LEUDEMANN, 2003; SANTOS, 2009; TORRES, 2011; UTZIG, 2015).

No parecer de Utzig (2015) para alcançar a meta de redução de 22% no preço dos carros, foi necessário reduzir as alíquotas de IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) em 12%, no setor produtivo também houve reduções de margens de lucros, pelas montadoras no total de 4,5%, pelos fornecedores de autopeças em 3% e 2,5% na comercialização pelos concessionários. Em vista disso, para Leudemann (2003) essas medidas também favoreceram: acordos salariais para a classe trabalhadora do setor entre os meses de abril à junho de 1992; proporcionaram a manutenção do emprego entre os períodos de 30/06/1992 a 31/7/1993; correções salariais mensais a partir dos índices FIPE/Dieese; crescimento de salários especificados para montadoras e autopeças, com base em correções mensais a partir do INPS (Instituto Nacional de Previdência Social); reabertura de financiamento e consórcios, com redução no Imposto sobre Operações de Créditos (IOC); e a instituição de programa para estimular as exportações.

Em decorrência dos resultados positivos em relação ao primeiro acordo, foi dada continuidade nas políticas setoriais do complexo automotivo. Logo, o segundo Acordo Setorial foi assinado em fevereiro de 1993, estabelecendo um Protocolo de Intenções entre governo e montadoras. Tal protocolo teve como medidas: proporcionar metas de produção de veículos populares de 1000 cilindradas, aumentar os investimentos para a modernização e ampliação da capacidade produtiva, redução de 6% no IPI, incentivar a redução de 10% no valor dos automóveis – rateada margens de lucros e reduções de tributos entre montadoras, fornecedores e distribuidores – criação de mais postos de trabalho, aumento real dos salários e

possível proposta de redução nas alíquotas de ICMS de aproximadamente 12%. No que diz respeito a redução do ICMS, foi sugerido ao Confaz (Conselho Nacional de Política Fazendária) a manutenção dessa alíquota, porém não foi atendido por alguns estados essa determinação, uma vez que o Estado de São Paulo e Minas Gerais – detentores de maior concentração das montadoras – juntamente com Assembleia Legislativa determinaram a redução dessa alíquota por tempo indeterminado, pressionando os outros estados a reconsiderarem (LEUDEMANN, 2003; SANTOS, 2009; UTZIG 2015).

Para Leudemann (2003) outras negociações mais específicas foram executadas nesse segundo acordo, firmado entre governo, montadoras e classe trabalhadoras. O Protocolo de Intenções estimulou a meta de produção de 1,2 mil veículos no ano de 1993 chegando até 2 mil unidades até o ano 2000; direcionou investimentos de US\$ 20 bilhões para reestruturação e capacidade produtiva das montadoras e autopeças; melhorou condições de financiamentos para compra de automóveis, caminhões, ônibus e tratores; promoveu consórcios de carros leves de 50 a 80 meses e veículos pesados de 60 a 100 meses; aumento real de até 20% nos salários – rateado em três anos (1993, 1994, 1995) no mês de abril de cada ano; e geração de 90 mil empregos nos diversos setores – quatro mil postos de trabalho nas montadoras, cinco mil na comercialização, onze mil no sistema financeiro e setenta mil nos setores correlatos.

No entanto, houve um terceiro acordo através da Câmara Setorial, com negociações em meados de janeiro de 1995, no qual foi assinado em fevereiro do mesmo ano. Tal acordo proibiu a importação de veículos usados, reduziu gradativamente a alíquota de importação em 2% a.a. até chegar a 20% no ano 2000, com o intuito de resolver possíveis problemas de desabastecimento do mercado interno – essa atitude provocou um aumento repentino nas importações e trouxe efeitos de inversão na balança comercial de superavitária para deficitária. Outros fatores abordados neste acordo, está interligado a aceleração da depreciação de bens de capital novos, máquinas e equipamentos; e a formação de associações de trabalho com medidas de curto prazo, para o cumprimento de normas de redução de tributos e custos. Todavia, o Protocolo de Intenções impulsionou de forma rápida as vendas de veículos, com pouca contrapartida do lado da oferta (LEUDEMANN, 2003; UTZIG 2015).

Além dos três acordos firmados, outro fator positivo e de destaque advindo da Câmara Setorial foi o descontingenciamento do crédito para pessoas físicas em operações com automóveis, ônibus e caminhões, aumentando a oferta de créditos, e também a liberação de US\$ de 150 milhões pelo BNDES para futuros financiamentos de caminhões leves e médios, em 1992. Ademais, essas medidas favoreceram respostas econômicas e políticas rápidas,

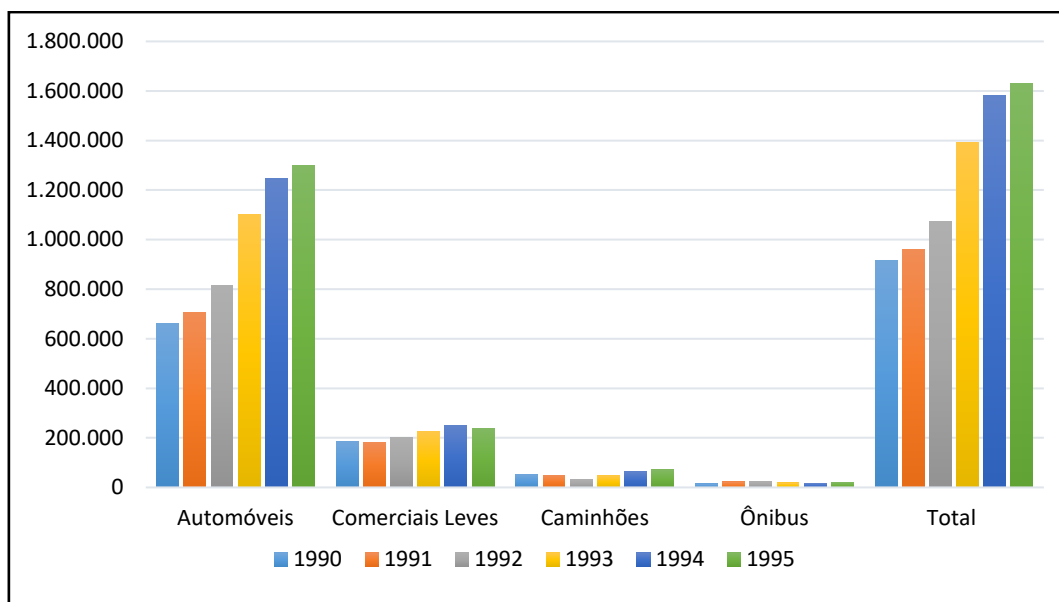
contribuindo para o alívio das pressões de curto prazo do setor. Quando Itamar Franco (1992 a 1995) assume a presidência da república, após impeachment de Collor, em seu mandato procura avançar nas políticas para a indústria automobilística, definindo novas metas de produção, emprego e investimento para o setor. Como já mencionado no segundo acordo da Câmara Setorial, buscou reduzir 10% no valor dos veículos, mediante diminuição de 6% no IPI, de 3% nos lucros das montadoras, de 1,2% do setor de autopeças e de 0,8% das concessionárias. Todavia, Itamar exigiu como contrapartida, aumento do salário real até o ano de 1995; o comprometimento de aumento da produção; e a ampliação nos prazos para financiamento e consórcios com a intenção de favorecer aquisição de veículo pelas empresas e famílias (TORRES, 2011).

Neste mesmo período, com a aprovação do Decreto 799 de 17/03/1993 teve por finalidade o incentivo à produção de carro populares, e tinha como pauta mais uma vez, a redução da alíquota de IPI de 8% para 0,1% e estavam inclusos nesse programa de incentivo carros com motores até mil cilindradas. Apesar de as quatro montadoras com maior concentração de produção – Fiat, Ford, Volkswagen e Chevrolet - já terem certo nível de competitividade entre ambas, a Fiat tem uma certa vantagem nessa questão por ter um modelo de carro popular de baixa cilindrada com as especificações já estabelecidas, enquanto as demais ainda não eram detentoras de um modelo com as características necessárias, para concorrer nesse segmento de forma semelhante. Em vista disso, as outras montadoras preferiram modificar e adaptar seus modelos já lançados no mercado, com a finalidade de inseri-los no mercado em versões básicas e econômicas – baixo custo, menor cilindrada, ausência de acessórios -. Nesse ínterim, a Fiat relança o modelo Uno Mille com 994 cilindradas – modelo considerado mais barato do mercado -, em contrapartida os modelos lançados pelos concorrentes foram: pela GM o Chevette Júnior, versão com motor de 1000 cilindradas; a Ford com Escort Hobby adaptado em 1994; a VW optou por relançar o Fusca e adaptar o Gol para – versão Gol 1000 - (LAUDEMANN, 2003; TORRES, 2011).

Surpreendentemente, esses veículos de baixa cilindrada tiveram boa aceitação pelos seus consumidores, principalmente pelo baixo preço para se adquirir e no maior aproveitamento de combustível e economia, proveniente desses motores. A demanda dos consumidores por esses modelos mais econômicos teve um aumento significativo no número de licenciamentos nessa categoria, com 27% em 1993, crescendo para 40% em 1994, e chegando a mais de 70% do total de automóveis licenciados a partir do ano 2001. Logo, o

gráfico 2, a seguir representa a evolução da produção de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus a partir da abertura comercial em 1990 até o ano de 1995.

Gráfico 2 - Produção de autoveículos e categorias (1990-1995)



Fonte: ANFAVEA, p.62, 2010. Org: Elaboração própria, com base nos dados do anuário da ANFAVEA.

Nota-se que a produção de automóveis a partir da abertura comercial teve uma maior resposta na sua produção, tendo a produção aumentada de 663 mil unidades fabricadas em 1990, para 1 milhão e 100 mil unidades em 1993, representando um aumento médio de 65% entre anos. Já a produção de veículos comerciais leves também apresentou uma melhora em sua produção, passando de 185 mil unidades em 1990, para pouco mais de 224 mil unidades produzidas em 1993, apresentando um crescimento na produção de 21,5%. Nos segmentos de caminhões e ônibus houve um aumento de produção em 1991, chegando em torno de 72 mil unidades produzidas, atingindo cerca de 9% em relação ao ano de 1990, que marcou produção média de 66 mil unidades, porém sofreu com uma redução de 22% em 1992, alcançando em torno de 56 mil unidades fabricadas neste ano. Conseqüentemente, em 1993 os dois segmentos conseguem recuperar parte de sua produção, em torno de 19%, totalizando a média de 66.770 unidades, que é o equivalente da produção de 1990. Entretanto, entre os anos de 1993 a 1995 houve um acréscimo de 18% na fabricação de automóveis, atingindo a totalidade de 1 milhão e 297 mil unidades, já para os comerciais leves houve apenas um leve aumento de 7%, totalizando uma produção total de 239 mil unidades, e para os dois últimos segmentos esse aumento atingiu cerca de 38% na produção, com o total de 92 mil unidades fabricadas. A

partir de 1995, com futuros projetos de montadoras para serem aprovados até o ano de 1997 e com vigência até 1999, no qual constituíram bases para a formulação do Regime Automotivo Brasileiro (RAB) e que posteriormente seriam reeditadas e convertidas em lei (LUEDEMANN, 2003; TORRES, 2011; SANTOS, RODRIGO SILVEIRA DOS et al, 2021).

4.2.3. O Regime Automotivo Brasileiro (RAB): suas contribuições a partir de 1995

O Regime Automotivo Brasileiro (RAB) na concepção de Júnior (2011) originou-se dentro do Plano Real, com a função de atrair recursos e consolidar o setor automotivo. Suas metas iniciais foram: continuar o funcionamento das indústrias de autopeças e grandes montadoras fixadas no país; reestruturar e modernizar as empresas brasileiras desse segmento; motivar novas empresas a construir novas plantas industriais; consolidar o Mercosul através de parcerias e acordos comerciais; reforçar a participação e posição do Brasil nos segmentos; e cativar a alocação de recursos e investimentos em diferentes regiões do país. Com esse propósito, o Regime Automotivo foi criado em 13 de junho de 1995 e estabelecido através MP n° 1.024/95, com o objetivo de incentivar o setor automotivo nacional, através da elevação da produção, das exportações brasileiras, bem como captar investimentos estrangeiros diretos (IED) para alavancar o setor automobilístico brasileiro. A constituição do regime foi elaborada através da convergência entre interesses do governo FHC (Fernando Henrique Cardoso, 1995-2003) e as empresas produtoras de veículos, na tentativa de resguardar e defender as mesmas das possíveis ameaças como: novas importações destinadas ao setor e de novos concorrentes entrantes no país, como também reforçou o poder de barganha de fornecedores, sindicatos e governo (LUEDEMANN, 2003; CAMARGO, 2006; SANTOS, RODRIGO SILVEIRA DOS et al, 2021).

Mediante ao exposto, no entendimento de Quadros et al (2000) algumas medidas de incentivo, e contrapartidas nas exportações foram aplicadas e corrigidas com funcionamento do Regime Automotivo Brasileiro: primeiramente no contexto das *medidas*, houve redução de 50% do imposto de importação de veículos para montadoras que estivessem incluídas e participassem do programa, tendo como ponto de partida o ano de 1996 com uma alíquota normal de 70% sendo reduzida para 35%; já em 1997 de 63% passaria para 31,5%; e nos anos de 1998/99 de 49% passaria para 24,5%. No que diz respeito ao imposto para importação de bens de capital o desconto atingiu 90%, iniciando com alíquota normal de 14% (média) para uma taxa de 2% a.a. entre anos 1996 a 1999. Já para autopeças, componentes, pneumáticos e matérias-primas o imposto de importação teve redução decrescentes, começando com uma

taxa média entre anos de 16%, e em 1996 se reduz para 2,4%; em 1997 atinge 4,8%; passando para 7,2% em 1998; e logo em 1999 atinge 9,6%.

Por outro lado, as *contrapartidas* abordaram o índice de nacionalização dos bens de capital, matérias-primas, autopeças, agregados de peças e veículos, com média de nacionalização em 60% - tal índice era medido pela proporção de valor entre insumos produzidos no Brasil e o valor total líquido, de insumos utilizados na produção da empresa. A compra dos bens de capital – máquinas e equipamentos – de produção brasileira não poderiam ser inferiores a compra de bens (em dólares) de capital importados, porém em 1998 e 1999 o valor das compras precisaria ser 1,5 vezes o valor das importações; logo para aquisição de matérias-primas brasileiras o valor não poderia ser inferior a compra dos mesmo importados e sua vigência foi até 1999; nas autopeças as importações teriam de ser até 2/3 das exportações líquidas, com validade até 1999; já para agregados de peças e veículos, as importações de ambas incluídas as provenientes dos países do Mercosul não poderiam ser superior ao valor das vendas líquidas; e para nacionalização de 60% tanto para novas empresas ou novas linhas (com crescimento da capacidade) das empresas instaladas, os índices são calculados com base em uma média de três anos, a contar da data de instalação (QUADROS et al, 2000).

Esse pacote de incentivos e correções foi adotado e denominado de Decreto nº 1.761 de 1995. A finalidade desta manobra era incentivar novos investimentos para o setor, com a tentativa de reduzir o preço final dos produtos e possibilitar a oportunidade de importar peças e componentes com menores valores. Foram criadas cotas de importações vinculadas as firmas que obtivessem um bom desempenho exportador. Entretanto, para as futuras empresas – *Newcomers* – que viessem se instalar no país brasileiro ou as já estabelecidas que buscassem aumentar sua capacidade instalada para a fabricação de novos modelos ou para construções de novas fábricas teriam em um prazo de três anos, podendo compensar suas importações, sendo beneficiadas com tal condição (LUEDEMANN, 2003; TORRES, 2011; SANTOS, RODRIGO SILVEIRA DOS et al, 2021).

Em destaque nesse processo, temos o papel do BNDES na política de modernização da indústria automotiva, através do financiamento às indústrias montadoras e seus fornecedores, estimulando a nacionalização dos componentes, aquisição de máquinas e equipamentos, programas de qualidades, nova organização da produção e implantação de novas fábricas no país. Entre os anos 1995 a 2001 o banco participou como parceiro financeiro em 12 projetos, na qual abordavam a modernização das linhas de montagem, como também produzir e lançar novos modelos de motores e automóveis. No que diz respeito ao volume de recursos

movimentados, veremos através da tabela 4, a relação de investimentos realizados durante o novo regime automotivo sob o governo de FHC:

Tabela 4 - Investimentos no setor automobilístico (1994-2001)

ANO	Valor em Milhões de US\$
1994	1.195
1995	1.694
1996	2.359
1997	2.092
1998	2.335
1999	1.791
2000	1.651
2001	1.750
Total	14.867

Fonte: ANFAVEA, p.42, 2015.

Conforme a relação de investimentos realizados durante o período do Regime Automotivo Brasileiro (RAB), a tabela mostra um aumento nos investimentos a partir do ano de 1994, em comparação ao padrão dos anos anteriores – US\$ 886 milhões em 1993 e US\$ 908 milhões em 1992. A partir de 1995 esses investimentos aumentam, alcançando uma média anual de US\$ 1,7 a US\$ 2,3 bilhões, tendo níveis de investimentos em destaque no ano de 1996 a 1999. O BNDES voltado aos projetos e no atendimento à indústria automotiva, apoiou nesse período de 1996/99 investimentos em torno de US\$ 8,6 bilhões, sendo US\$ 7,2 bilhões referentes aos fabricantes de veículos e US\$ 1,4 bilhões ao segmento de autopeças. No entanto, a maioria desses recursos aprovados (cerca de 78%) foram destinados ao complexo automotivo, para projetos de implantação, proporcionando oportunidades de trabalho direta para o setor. Dos 12 projetos aprovados pelo BNDES, cerca de nove deles conseguiram a implantação de novas unidades para produção de veículos e motores.

Com a contemplação desses novos projetos de motores, facilitou o aumento da produção dessa peça tão importante, como também proporcionou a demanda pelo restante dos componentes inclusos nos motores que eram ofertadas por outros fornecedores. Em decorrência dessa logística, foi exigido um índice de nacionalização de pelos menos 80%, estimulando ainda mais as encomendas aos fornecedores locais. Porém, para os projetos de veículos o índice de nacionalização precisaria ter no mínimo 70% conforme o modelo de veículo a ser produzido. Todavia, para distintos modelos esse índice poderia alcançar até

90%. Por outro lado, todos projetos criados mediante apoio e suporte do BNDES pretendiam ser de gênero exportador, com uma participação satisfatória de pelos menos 15% e com destino principal ao Mercosul. Ademais, a quantia total de recursos e investimentos aplicados no setor automobilístico brasileiro dentro do período 1994/2001 foi em média US\$ 14,8 bilhões de dólares (SANTOS; PINHÃO, 2000, JÚNIOR, 2011; ANFAVEA, 2015).

Cabe destacar, em semelhante período no Brasil, a criação do Regime Automotivo coincidiu com a formação do Mercado do Cone Sul (Mercosul), e que a partir da assinatura do Protocolo de Ouro Preto, dava-se início a uma parceria entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, para consolidação de um mercado consumidor de mais de 2 milhões de veículos. O protocolo de Ouro preto buscou tratar da regulamentação das futuras importações e exportações, como também deu bases para a formação de um mercado livre e integrado dentro do Mercosul. Nesta integração o Brasil seria o maior exportador de veículos – CKD, Complete Knock-Down – para a América do Sul, enquanto a Argentina seria a maior exportadora para o Brasil. Todavia, os acordos do Regime Automotivo entre interesses do Brasil e Argentina são distintos em algumas partes de produção, como o setor petroquímico, siderurgia, revendedores e de autopeças. Dessa forma, a participação da Argentina dentro do Regime Automotivo consistia em motivar novas empresas para empreenderem no mercado argentino, com a intenção de abastecer a rede estabelecida com o Brasil, por meio das exportações. Porém, a participação do Brasil no Regime Automotivo tinha por finalidade atrair os IEDs, baseado no potencial do mercado brasileiro, retirando tal obrigatoriedade de uma forte integração com a Argentina (LUEDEMANN, 2003; CAMARGO, 2006).

Por outro lado, o Regime Automotivo contribuiu para ampliação das trocas comerciais entre os países integrantes, como também satisfaz o processo das trocas complementares entre as subsidiárias da mesma empresa – quando há uma tendência de especialização de produtos entre os países Brasil e Argentina –. Neste momento, encontravam-se instaladas em solo argentino as seguintes montadoras: Fiat, Ford, GM, Iveco, Renault, Scania, Toyota, PSA, VW e DaimlerChrysler; no Uruguai há produção de veículos CKD para exportação das francesas Renault e PSA; e, no Brasil, além das montadoras mencionadas, operam a Land Rover, Honda, Volvo e Mitsubishi. Para um melhor entendimento, no caso do Brasil, houve uma especialização na produção em veículos compactos – de menor porte (até 1000 cilindradas) e valor unitário, com maior escala de produção - e também na fabricação de veículos pesados como ônibus e caminhões. Visto que, na Argentina ocorreu um aperfeiçoamento de produção nos carros de maior porte e valor monetário, porém com menor escala de produção, como,

exemplo: os comerciais leves. Não obstante, como fator complementar das especializações criadas, houve importações de veículos mais sofisticados – de luxo - entre ambos países. Sem dúvidas, que essas atividades de especialização, importação e exportação de veículos proporcionou uma maior diversificação e diferenciação de produtos, sem arriscar o ciclo dos ganhos de economia de escala (LUEDEMANN, 2003; CAMARGO, 2006).

Logo, esse processo positivo de cooperação entre países do Mercosul colaborou com a situação preocupante do balanço de pagamentos do Brasil, e favoreceu para o equilíbrio da balança comercial da indústria automobilística brasileira, graças ao crescimento do fluxo de comércio entre Brasil e Argentina nesse período. Posteriormente, em março de 1997 houve a conversão das duas Medidas Provisórias relacionadas ao RAB, são elas: a Medida Provisória nº 1024/95 foi convertida na Lei nº 9.449/97, e a Medida Provisória nº 1.532/96 foi convertida na Lei nº 9.440/97. Através da MP nº 1.532/96 e decorrente conversão, foi possível constituir o Regime Automotivo Especial (RAE), o qual proporcionava benefícios especiais e adicionais às *newcomers* que se estabelecessem nos estados e regiões do Centro-Oeste, Norte, Nordeste do país, com o objetivo de promover uma integração regional da economia brasileira, criando possíveis oportunidades de desenvolvimento econômico nessas regiões mais pobres mediante a instalação dessas novas indústrias.

Em vista disso, o período de inscrição nesse programa esteve aberto entre 1997 e 1999, e a duração dos incentivos será até meados de 2010. O propósito de surgimento do RAE foi em relação a forte concentração do setor automobilístico apenas nas regiões Sudeste e Sul do país, questionando ao RAB possíveis medidas de promover um processo de desregionalização do setor automobilístico brasileiro. Com a presença do RAE, o regime automobilístico brasileiro foi considerado como uma política pública voltada para desconcentração regional e para o avanço da indústria automobilística no país, com a meta de torna-la mais moderna e competitiva para poder atender as futuras demandas do mercado interno e o mercado internacional (TORRES, 2011; LIMA, 2016; RODRIGO SILVEIRA DOS et al, 2021).

Em decorrência do Regime Automotivo Especial, várias isenções e benefícios adicionais foram ofertados para as futuras empresas que viessem se instalar nos estados do Centro-Oeste, Norte e Nordeste, são eles: redução de até 100% da alíquota de importação incidente, na importação de maquinários, equipamentos, ferramental, moldes, modelos para moldes, aparelhos e instrumentos industriais, aparelhos de controle de qualidade novos, acessórios, e peças; bem como isenção de IPI para os mesmos já citados; além disso, redução

de até 45% no IPI para compras de matérias-primas, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados, semiacabados e pneumáticos; isenção de IOF (imposto sobre operações financeiras) para operações de câmbio realizadas para pagamentos de bens importados; isenção de imposto de renda e adicionais, com base nos lucros de empreendimentos; isenção de frete para a renovação da Marinha Mercante; e crédito fácil do IPI, podendo ser ressarcido das contribuições. Além desses incentivos e isenções mencionadas, outros instrumentos foram ofertados pelo governo federal, através do RAB, provocando a denominada *guerra fiscal* entre estados e municípios, na tentativa de atrair novos investimentos pelas montadoras de veículos. Desta maneira, houve uma certa competição entre estados, e algumas renúncias fiscais foram praticadas, como, por exemplo: isenção de ICMS e participação no capital social, por parte dos Estados, e no quesito doação de terrenos e isenção de IPTU (imposto sobre propriedade predial e territorial urbana) foram ofertadas por parte dos municípios (TORRES, 2011; LIMA, 2016; RODRIGO SILVEIRA DOS et al, 2021).

De fato, um dos primeiros estados contemplados foi o Paraná, com a instalação das multinacionais Renault e Audi-Volkswagen, na cidade de São José dos Pinhais, região metropolitana de Curitiba, por outro lado a Bahia conseguiu trazer a nova fábrica da Ford, sendo construída na cidade de Camaçari. No caso do Paraná, houve alguns benefícios como forma de conquistar a vinda das multinacionais, como: uma doação de um terreno de 2,5 milhões de m², desconto de até 25% na energia elétrica, empréstimos sem correção inflacionária, com prazo de até dez anos para pagamentos, e isenção de impostos locais com o mesmo período de carência. Outros dois estados foram contemplados com a instalação de duas unidades produtivas: primeiramente em Santa Catarina, na cidade de Joinville com uma unidade de produção de motores da GM, e a outra em São Paulo, na cidade de Sorocaba, com a fábrica de automóveis da Toyota. De fato, a oferta de incentivos governamentais e pela perspectiva de crescimento da demanda interna a partir de 1996, promoveram a imigração de novas montadoras estrangeiras para o Brasil, que optaram por produzir seus modelos de veículos em território nacional. Porém, houve também melhorias de expansão e modernização para as empresas já fixadas no país. De acordo com Júnior (2011) como forma de comparação, no ano de 1990 existiam cerca de 18 empresas presentes no Brasil, já em 1996 subiu para 25 empresas instaladas; e nos anos 2000 foram cerca de 35 empresas em território nacional, com o propósito de se dirigir para o interior do país e em novas regiões ainda não exploradas pela indústria automotiva (TORRES, 2011).

No entanto, o RAB e a *guerra fiscal* promoveram alguns efeitos no país. Inicialmente, o estado de São Paulo era responsável por cerca de 75% da produção nacional, enquanto Minas Gerais ficava com 24% da produção, e o restante não mais que 1% era dividido entre os estados do Rio Grande do Sul e Paraná. Entretanto, para o estado de Goiás houve investimentos por parte da Mitsubishi em 1998, e no estado do Ceará a marca Troller teve uma pequena participação em meados de 1995, com a produção de Jipes, sendo em 2007 absorvida pela Ford. A partir da tabela 5, veremos uma nova localização geográfica das indústrias automobilísticas participantes do RAE e RAB dentre os anos de 1996 a 2001, com a intenção de observar a nova distribuição das indústrias nos estados contemplados.

Tabela 5 - Novas plantas industriais e suas localizações geográficas (1996-2001)

Empresa	Anos	Tipo de Veículo/Componente	Cidade/Estado
VW	1996	Caminhões e ônibus	Resende - RJ
	1996	Motores	São Carlos - SP
Honda	1997	Automóveis	Sumaré-SP
Volvo	97/99/2000	Caminhões (Expansão)	Curitiba-PR
Toyota	1998	Automóveis	Indaiatuba-SP
Renault		Automóveis e Motores	São José dos Pinhas-PR
Mitsubishi		Comerciais leves	Catalão-GO
International**		Caminhões	Caxias do Sul-RS
Chrysler*		Comerciais leves	Campo Largo-PR
Daimler Chrysler	1999	Automóveis	Juiz de Fora-MG
GM		Componentes	Mogi das Cruzes-SP
VW-Audi		Automóveis	São José dos Pinhas-PR
Fiat	2000	Motores	Betim-MG
		Picapes	Belo Horizonte-MG
Iveco	2000	Comerciais leves, Caminhões, ônibus	Sete Lagoas-MG
		Motores	
GM	2000	Automóveis	Gravataí-RS
Ford	2001	Automóveis e Comerciais leves	Camaçari-BA
Iveco	2001	Comerciais leves, Caminhões, ônibus	Sete Lagoas-MG
Nissan	2001	Comerciais leves	São José dos Pinhas-PR
PSA	2001	Automóveis e Motores	Porto Real-RJ

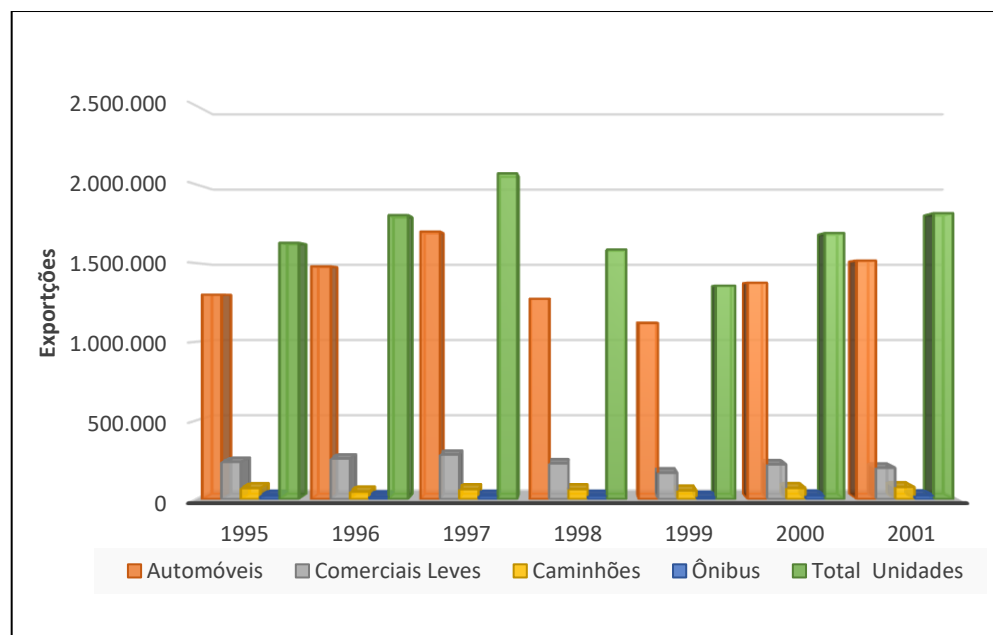
Fonte: Adaptado de Almeida et al. (2006). Org: Elaboração a partir do autor. Notas: *Encerrou as atividades no ano de 2001. ** Encerrou as atividades em 2002 e suas produções foram transferidas para a Fábrica da Agrale, em Caxias do Sul.

Como podemos observar através na tabela 5, houve uma desconcentração regional na indústria automobilística, na qual abrangeu as montadoras – Daimler Chrysler, Chrysler, GM,

Honda, Ford, Fiat, Mitsubishi, International, Iveco, Nissan, PSA, VW, VW-Audi, Toyota, Renault, Volvo, e espalhou as atividades de montagem de veículos, motores, comerciais leves, componentes, caminhões, ônibus, e picapes, dentre os principais estados: de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraná, Goiás, Bahia e Rio Grande do Sul. Nota-se uma redistribuição das fábricas dentro do estado de São Paulo, para Sumaré, Indaiatuba, São Carlos, como também a presença da General Motors na cidade de Gravataí, em Rio Grande do Sul (JÚNIOR, 2011, TORRES, 2011).

Por outro lado, sob o ponto de vista da produção na indústria automobilística durante o período em estudo (1995 a 2001) com o RAB e RAE, veremos através do gráfico 3, os níveis de produção, como também podemos observar algumas oscilações nos montantes anuais, decorrentes de alguns fatores macroeconômicos do período, os quais serão abordados:

Gráfico 3 - Produção total de automóveis e categorias (1995-2001)



Fonte: ANFAVEA, p.57. Org: Elaboração própria, com base nos dados do anuário da ANFAVEA.

Com base na quantidade de investimentos realizados durante o período de 1995 a 1997 já citados anteriormente, na qual ampliou a capacidade de produção brasileira nesse período, podemos observar um desempenho considerável nos níveis de produção em unidades do setor automotivo, alcançando em 1995 a quantia de 1.629.008 unidades produzidas – entre automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus – para 2.069.703 unidades no ano de 1997. Podemos considerar uma taxa média de crescimento de produção entre todas as categorias de 27%. Porém, para os anos de 1998 a 1999, os níveis de produção começam a apresentar uma

queda significativa, atingindo em 1998 a quantia de 1.586.291 veículos produzidos, e em 1999 esse montante diminui para 1.356.714 unidades fabricadas. Se compararmos a produção do ano de 1996 e 1999, teremos uma queda na produção total de veículos – todas categorias - no patamar de 24,8%. Tais resultados impactaram no desempenho do PIB industrial, visto que nos anos 90 a participação era de 10,6%, logo em 1995 atinge cerca de 13,1%. Entretanto em 1996, a participação reajusta para 13,9%, e em 1997 alcança a média de 14,7%, porém para o ano de 1999 essa participação no PIB industrial cai para 12,6%. Na concepção de Lima (2016) esses resultados deixam em evidência o não cumprimento de uma das metas do RAB, que tinha o propósito de aumentar a produção gradual de autoveículos de 1,8 milhão de unidades para cerca de 2,5 milhões até o ano 2000. Conseqüentemente, o ano 2000 apresentou cerca de 1.691.240 unidades produzidas, e para o ano de 2001 o montante de produção da indústria automotiva obteve 1.817.116 veículos fabricados (TORRES, 2011, ANFAVEA, 2015; LIMA, 2016).

Como forma de complementar a análise sobre o setor automobilístico nesse período, observaremos através da tabela 6, o desempenho das atividades na indústria automotiva nacional, nas áreas de licenciamentos, exportações, faturamento e empregos, com o intuito de ilustrar os resultados obtido dentro do período RAB.

Tabela 6- Licenciamentos, exportações, faturamentos e empregos no setor (1995-2001)

Ano	Licenciamentos ¹	Exportações ²	Faturamentos* Milhões US\$	Empregos ³
1995	1.728.380	263.044	22.582	104.614
1996	1.730.788	296.273	24.743	101.857
1997	1.943.458	416.872	27.282	104.941
1998	1.534.952	400.244	25.254	83.049
1999	1.256.953	274.799	14.936	85.100
2000	1.489.481	371.299	18.366	89.134
2001	1.601.282	390.854	16.029	84.834
Total	11.285.294	2.413.385	149.192	653.529

Fonte: ANFAVEA, p.42, 2010; p.38,40,59 e 70, 2018.

Obs.: *Faturamentos sem Impostos/Valores convertidos em dólar pela taxa média de cada ano. (1) Licenciamento de nacionais e importados novos. (2) Exportações totais de autoveículos e categorias em (CKD). (3) Pessoas empregadas (ativas) no setor.

Mediante a tabela 6, nota-se que o desempenho nos licenciamentos até o ano de 1997 se mantém satisfatórios, com 1.943.458 unidades licenciadas nesse ano, tanto quanto, nos quesitos de exportações com 416.872 unidades exportadas; contando com 104.941 empregos

ativos no setor. Logo, a partir de 1998 esses resultados começam apresentar reduções devido à crise internacional. Ao compararmos os anos de 1997 e 1999, houve redução média de 35,3% nos licenciamentos, como também o nível de exportações sofre com redução média de 34%, impactando de forma direta nos números de empregos ativos no setor, com redução de 19.841 vagas (-18,9%). Por outro lado, o faturamento líquido do setor automobilístico desde 1991 vem apresentando crescimento em seus valores, saindo de um patamar de US\$ 9,421 bilhões de dólares em 1991, e chegando a um faturamento de US\$ 24,743 bilhões em 1996, ano em que o Regime Automotivo Brasileiro foi implantado. Logo, que o RAB foi estabelecido, os lucros líquidos em 1997 apresentaram um leve aumento, atingindo o valor de US\$ 27,782 bilhões, mas, porém, a partir de 1998 com as crises internacionais - e suas consequências ao Brasil – impactaram nos níveis de faturamento, chegando a US\$ 25,254 bilhões, e no ápice da crise econômica da economia brasileira em 1999, os lucros líquidos despencam para US\$ 14,936 bilhões. Calcula-se uma perda nos lucros de US\$ 10,318 bilhões, comparando o ano de 1996 com o ano de 1999, totalizando uma queda de 40,9%, demonstrando um resultado negativo da indústria automobilística, visto que a mesma recebia incentivos financeiros proporcionados pelo RAB. Todavia, a partir dos anos 2000 é observado um lento progresso em todas as áreas referentes a tabela 6, porém o desempenho do setor está atrelado ao cenário econômico visto nesse período (ANFAVEA, 2015; LIMA, 2016).

De acordo com esses resultados de produção, licenciamento, exportação, faturamento, e empregos ativos, é muito importante destacar alguns acontecimentos ocorridos dentro do cenário macroeconômico nesse período do Regime Automotivo Brasileiro (RAB) e Regime Automotivo Especial (RAE), para a melhor compreensão e correlação entre indústria automobilística e economia brasileira. Durante a década de 1990 a 2000, o primeiro governo FHC (1994 a 1998) apresentou uma média de crescimento da economia brasileira de 3,8%, enquanto a economia mundial cresceu 4,3% nesse período. Comparando tais taxas, o Brasil cresceu menos que a média mundial, e esse fator acabou por impactar no nível de reservas que o Brasil precisaria para manter um cenário estável. Nesse primeiro governo o Plano Real tinha como metas, sustentar a liberalização comercial e um regime de âncora cambial na tentativa de garantir uma possível estabilização da inflação. Como o Brasil apresentou uma média de crescimento abaixo da média mundial, os níveis de reservas internacionais não foram o suficiente para manter níveis monetários elevados, como também não garantiria nenhuma possibilidade de conversibilidade. Tal fato, desencadeou períodos de altas taxas de juros, e motivou reformas da economia e do Estado, nas quais não propiciaram um ambiente

favorável para o crescimento econômico, além de refletir fortemente no comércio externo do Brasil, decorrente do câmbio supervalorizado, afetando diretamente as negociações da indústria automotiva brasileira, e fazendo com que o número de importações crescesse e as exportações se reduzisse, como também gerou elevados déficit na balança comercial da indústria automobilística brasileira (LIMA, 2016).

No entanto, o segundo mandato de FHC (1999 a 2002) a economia brasileira sob sua gestão apresentou um crescimento de apenas 2,1%, já a economia mundial pontua cerca de 3,4% de taxa média de crescimento. Novamente o país apresenta uma média inferior, e com esses resultados há um aprofundamento do modelo econômico no Brasil, marcado também por contínuas crises internacionais. No que diz respeito as crises internacionais, tais ocorreram em 1995 no México, na Ásia em 1997 e Rússia em 1998, e tinham como propósito fortes ataques especulativos, como fugas de capitais – provocando crises no câmbio, recessões e aumento da fragilidade desses países -. Em decorrência dessas manobras, fortes impactos e reflexos atingiram o Brasil, repercutindo na desvalorização da moeda brasileira, com possível volta da inflação, recessão econômica e conseqüentemente queda nas vendas de automóveis. Essas reduções nas vendas demonstram um fraco desempenho nas exportações, como também a difícil inserção da indústria automobilística nacional ao mercado externo. Como forma de proteção da economia brasileira, o governo brasileiro intensificou o aumento das taxas de juros e inseriu ajustes fiscais mais rígidos com a finalidade de amortecer os reflexos das crises internacionais sobre o Brasil, visto que essa estratégia defensiva provocaria uma forte redução do crescimento econômico do país (LIMA, 2016).

Além disso, outra característica peculiar a respeito das medidas do Regime Automotivo de 1995, foi o suposto protecionismo ao mercado brasileiro automotivo, mediante as providências implantadas pelo RAB. Os governos da Coreia do Sul, Japão, Reino Unido e Alemanha reclamaram junto à Organização Mundial do Comércio (OMC) de tal proteção, e relataram desnecessária essa prática. Outro país que se posicionou contra o RAB, foram os Estados Unidos da América (EUA) sob o argumento de abertura de precedente para outros países estabelecerem medidas protecionistas. Um dos temas mais discutidos nesse momento, foi a respeito das quotas de importação de automóveis através do mercado brasileiro, e a negação dessa atividade pela Anfavea. Esse tema foi discutido em âmbito da OMC entre os anos de (1997-1998), e uma das maneiras de contornar a crise nesses anos, foi através da negociação com os governos do Japão, EUA, União Europeia e na OMC. Em virtude dessa situação, uma maneira de conter as importações – e seus efeitos negativos na

balança comercial brasileira - foi a desvalorização do real frente ao dólar, de tal maneira a contribuir e canalizar um aumento nos fluxos de exportações para a Argentina (parceira do Mercosul). No ano de 1999, a Argentina entrou em processo de renegociação de acordo, pela situação de redução como mercado de destino – das exportações – devido a sua restrição de crescimento econômico e social, porém o acordo foi restabelecido em meados de 30/06/2000 (LUEDEMANN, 2003; LIMA, 2016).

A partir de 2001, foram suspensas as negociações com o governo argentino no acordo sobre veículos e bens de produção, e nesse interim, se estabeleceu um novo acordo automotivo com o Paraguai, liberando as importações de kits CKD ou SKD, como também exportasse autopeças no valor de US\$ 170 milhões, e mais 70 mil veículos para o Brasil, com o propósito de suprimir gradualmente as importações de carros usados para o território nacional. Outros acordos de vendas de veículos foram realizados com o México, China e Índia, na tentativa de aumentar os canais de exportação pelo Brasil. No caso do México, a sua participação aumentou de 0,2% em 1991 para 14,1% em 1999. O crescimento das exportações para o México foi possível através do acordo comercial que pretendia reduzir as taxas de importação entre os dois países. Para o ano de 2002, as negociações sobre acordos bilaterais entre Brasil e Argentina foram restabelecidas, mas, todavia, a difícil situação da crise argentina prejudicou e dificultou o consenso entre ambos países, principalmente nas questões de trocas comerciais. Embora, o período de vigência do RAB ter proporcionado uma maior integração intraempresa e intrabloco, contribuiu a favor das empresas instaladas no Brasil e Argentina (LUEDEMANN, 2003; LIMA, 2016).

Ademais, uma das fragilidades do RAB foi nas renúncias fiscais proporcionadas pela gestão presidencial, estados e municípios. Por exemplo, somente no ano 2000 entre janeiro e novembro, o déficit em não arrecadação foi de US\$ 200 milhões. Outro ponto fraco, se constitui por não ter sido um sistema articulado com um projeto de longo prazo com a finalidade de promover mudanças nas estruturas que viessem a proporcionar o desenvolvimento de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) e Ciência e Tecnologia (C&T) internamente. Paralelamente, o RAB não logrou todos os seus objetivos propostos, mas proporcionou um processo de reestruturação das indústrias de automóveis e autopeças do país durante seu período de vigência.

5. A EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL NOS GOVERNOS LULA E DILMA ROUSSEFF: ENTRE 2003 A 2016

Neste capítulo, será discutido o desenvolvimento do setor automotivo brasileiro dentro dos períodos distintos de Governo Lula (2003 a 2011) e Dilma Rousseff (2011 a 2016), e as políticas industriais estabelecidas em cada período e seus efeitos sobre a indústria automobilística nacional. Inclusive serão abordadas as características e metas dos Programas Inovar-Auto (2013 a 2017) e Rota 2030 a partir de 2018, como também as variáveis de desempenho do setor nos dois períodos e seus resultados, com a finalidade de consolidar uma melhor compreensão a respeito da indústria nestes períodos.

5.1. A REESTRUTURAÇÃO DA SETOR AUTOMOTIVO A PARTIR DO GOVERNO LULA 2003-2011.

Embora com o cenário econômico não muito favorável às mudanças neste período, devido ao fraco desempenho econômico nos anos anteriores de 2001-03, como também as turbulências internas e externas presentes no país e o cenário de dificuldades econômicas – contingente de desempregados, pressão na redução de salários, existência de mão de obra ociosa nas firmas, etc. Além disso, às desconfianças e especulações em relação aos candidatos as eleições presidenciais em 2002 marcaram época, de um lado Luís Inácio Lula da Silva do Partido dos Trabalhadores – PT, contra José Serra do PSDB. Logo, José Serra é derrotado nas eleições por ‘Lula’, na qual o novo presidente assume o cargo em janeiro de 2003, momento em que o país brasileiro passava também por apertos em relação a conjuntura econômica internacional – com os principais parceiros comerciais atravessando um período de dificuldades internas -. A Argentina vinha com forte problemas de crise na qual culminou com o fim do sistema de paridade cambial, queda do seu Presidente da República, decretando moratória da dívida externa e suspensão das operações financeiras e recessões. Entretanto, outro parceiro comercial, os Estados Unidos reduziram seus níveis de importações devido a uma lenta e progressiva desaceleração de sua economia, vista desde 2001. Outro fator ligado a esse momento foi a adversidade de mudanças na orientação política econômica no Brasil, como também a preocupação sob a formação da equipe econômica do Governo Lula, das alianças político-partidárias e para que todos os compromissos e obrigações da política econômica aplicada pelo Governo FHC permanecessem e fossem cumpridas (COSTA, 2008).

Mas, porém, havia um espaço para a realização de modificações em relação as práticas da gestão do FHC. Primeiramente, no âmbito das mudanças, Lula suspendeu o processo de privatizações, e o BNDES cessou os financiamentos para aquisição de empresas públicas pelo capital estrangeiro, e começou priorizar novas linhas de créditos para novos investimentos por empresas nacionais. Outra importante mudança ocorrida na política externa com o novo governo Lula, foi a constituição de um bloco econômico regional ou bloco político de nações com interesses em comuns, com as finalidades de: canalizar interesses de uma nação em desenvolvimento, para que sejam avaliados e considerados em esfera internacional; e também avaliar futuras oportunidades de negócios através dos fóruns internacionais, mediante os avanços da integração dos blocos. Como resultado, o Brasil conseguiu articular o alinhamento de acordos e interesses externos, para o país. Mediante essa posição, foram acordados: o crescimento da integração com países da América do Sul, formação da União das Nações Sul-Americanas (Unasul), parceria com o G-20 com a finalidade de atuar juntamente na Organização Mundial do Comércio (OMC), e renovação com a nova liderança com países do MERCOSUL, e também um melhor relacionamento com os países da Arábia, África, China, Rússia e Índia (COSTA, 2008).

Em decorrência desses acordos e parcerias firmados, ambos facilitaram o aumento das vendas (exportações brasileiras) para o exterior, através da abertura de novos mercados. Porém, outros dois aspectos que contribuíram para o crescimento das vendas, são eles: o primeiro tem relação ao incentivo do Governo Lula em criar programas de promoção às exportações; e o segundo através de um cenário oportuno da economia local e mundial, visto através do PIB mundial, na qual passou de 2,5% em 2003, para 3,8% no ano de 2004. Em relação ao cenário econômico nesse momento, na concepção de FILHO (2005, p.126) as políticas econômicas adotadas nos dois primeiros anos da Presidência de Lula se concentraram em delegar ao BACEN (Banco Central) dos preparativos para aplicação de uma política monetária recessiva, conforme a expectativa de inflação no país, bem como a implantação de metas de superávit primários, conforme acordos com o FMI – Fundo Monetário Internacional. Em contraste, a política monetária nesse período, oriunda da gestão anterior, buscou orientação ao FMI e se baseava nas doutrinas neoclássicas, sob a visão de que a inflação gerada era proveniente do excesso de moeda em circulação na economia. Diante dessa situação o Banco Central procurou utilizar o sistema de metas de inflação para estabilizar a economia, e um dos instrumentos utilizados para retirar parte da moeda em circulação foi a taxa de juros – como ancora de preços - com o propósito de conter a demanda

agregada. Porém, com o uso da taxa de juros alguns efeitos na economia foram vistos: como a redução nos níveis de investimentos do país, menor criação de postos de trabalho e dificuldades nas atividades econômicas (FILHO, 2005; COSTA, 2008).

Já o contexto de política fiscal nesse período firmou acordo com o FMI e requeria um equilíbrio no balanço de pagamentos, e posterior superávit de em média 4,25% do PIB. A execução de taxas de juros elevadas estimulou capitais especulativos externos e interno, buscando compensar as disparidades em relação a dívida pública. Outra prática exercida foi a contenção de gastos públicos, em busca de reduzir a inflação através do controle das despesas do estado e do acordo firmado com FMI. Como resultado, houve um melhor controle sob as despesas estatais, bem como, uma melhora positiva no saldo da balança comercial em conjunto com inserção dos capitais especulativos e aumento na carga de tributos, gerando assim superávits primários. A economia nesse primeiro mandato de Lula apresentou um ritmo de crescimento positivo, através das políticas econômicas aplicadas (COSTA, 2008).

No primeiro mandato de Lula, houve um encontro de especialistas em política industrial, tecnológica e de comércio exterior, com a finalidade de formular um conjunto de medidas e programas de política voltados ao setor industrial. A partir desse encontro foi elaborado em 26/11/2003 um documento chamado “Diretrizes de Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior – PITCE”, na qual foi lançado oficialmente em março de 2004. A PITCE foi estruturada sob 57 medidas distribuídas em 11 programas de política, apoiada em três eixos principais e distintos, são eles: I) Linhas de ação horizontais (com foco em inovação e desenvolvimento tecnológico; modernização industrial, inserção externa; ambiente institucional/e aumento da produção); II) Opções estratégicas (que inclui semicondutores, softwares, bens de capital e fármacos); III) Atividades portadoras de futuro (como nanotecnologia, biotecnologia, biomassa, e energias renováveis). Todavia, houve mais dois macros programas mobilizadores nesse período: I) Indústria Forte – que tinha por finalidades fortalecer e expandir a base industrial brasileira –, II) Inova Brasil – visando o aumento da capacidade inovadora das empresas do país –, em suma ambos programas buscaram aumentar a eficiência da estrutura de produção, expandir e impulsionar a capacidade de inovar das empresas brasileiras com o intuito de alavancar os níveis de exportações do Brasil. Esses objetivos e suas características seriam a base para uma melhor inserção do Brasil no comércio internacional, através do desenvolvimento dos setores brasileiros, com metas de desenvolver as vantagens competitivas e tornassem setores mais

dinâmicos para entrar e disputar no mercado internacional (CANO; SILVA, 2010; LAVOR FILHO, 2014).

De acordo com Toni (2007) algumas das principais características que a PITCE apresentou, foram: I) estímulo a competitividade voltada ao mercado externo e geração de saldos positivos (superavitários) na balança comercial; II) avanço das cadeias produtivas e setores específicos com alto padrão tecnológico; III) incentivos tributários e fiscais aos setores específicos, medidas para segurança jurídica dos contratos e melhoras nos ambientes de negócios; e IV) impulsionar o desenvolvimento da região. Entretanto, outras ações articuladas e iniciativas foram realizadas através da implementação da PITCE, são elas: programas de apoio e suporte para pequenas e médias empresas; isenção de IPI para bens de capital; igualdade tributária para produtos importados e produzidos no país; isenção de contribuição para PIS/Pasep e Cofins para aquisição de máquinas e equipamentos por empresas exportadoras, que exportassem pelo menos 80% de sua produção; e ações articuladas na promoção de exportações. No que diz respeito a esse conjunto de renúncias fiscais no período de 2004 a 2006, foram consideradas como forma de incentivo, e as medidas e ações abordadas serão apresentadas na tabela 7.

Tabela 7 - Impactos da Desoneração Fiscal através da PITCE - 2004 a 2006 (R\$ bilhões)

Medidas/Ações - Discriminação	2004	2005	2006
Estímulo - ao investimento produtivo	0,65	3,4	6,11
Estímulo - à poupança de longo prazo	0,77	2	2,15
Estímulo - à micro e pequena empresa	0	0,3	1,35
Incentivo - à produção	0	0,1	0,6
Corte - tributos para as famílias (Imposto de renda)	0,5	2,3	4,03
Corte - tributos da cesta básica e incentivo à produção de alimentos	3,33	5	5
Total	5,25	13,1	19,24

Fonte: Ministério da Fazenda. Extraído: Salerno e Daher (2006, p.35)

Conforme a tabela 7, dentro do primeiro mandato do Presidente Lula, no ano de 2004 as isenções fiscais totalizaram cerca de R\$ 5,25 bilhões de reais, no entanto em 2005 esse montante aumenta, atingindo R\$ 13,1 bilhões, e no final da primeira gestão de governo em 2006, os incentivos encerram em R\$ 19,24 bilhões de reais. Esse conjunto de medidas e/ou ações abordam estímulos para micro e pequena empresa, aos investimentos produtivos, a formação de poupança a longo prazo, bem como cortes nos tributos relacionados ao imposto de renda e a direitos básicos da família. Essa quantia de renúncia fiscal obtida, representou um

esforço no sentido de agir e transformar os conceitos de Política Industrial (CANO; SILVA, 2010).

No que se refere às empresas de menor porte, a PITCE proporcionou a elas instrumentos para suporte, através de: linhas de apoio à inovação da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP) e do BNDES – por meio de financiamentos à investimentos, linhas especiais para capital de giro – junto também a Caixa Econômica Federal (CEF), mudanças na legislação e programas de apoio para o desenvolvimento gerencial e organizacional. Outro fator positivo oriundo da PITCE foi a criação do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI), com foco na articulação público-privada com alto nível de representação, como também, a constituição da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), decorrente da Lei 11.080 de 30/12/2004, e da construção de uma estrutura voltada a promover a inovação, com o apoio da aprovação da Lei de Inovação 10.973, de 02/12/04 e de sua regulamentação (Decreto 5.563, de 11/10/2005). A ABDI tinha como propósito executar políticas de desenvolvimento industrial, voltadas a geração de empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e tecnologia. No entendimento de Suzigan e Furtado (2006) a PITCE buscou dar forças aos setores já estabelecidos e aumentar a cadeia de setores beneficiados (já citados anteriormente) com essa política de longo prazo, com foco na inovação e agregação da tecnologia aos produtos brasileiros, na qual são fundamentais para toda indústria e economia (CANO; SILVA, 2010; LAVOR FILHO, 2014).

Em continuidade, o segundo mandato do Presidente Lula (2007 a 2011) buscou trabalhar na formulação de uma nova fase da PITCE (Fase II) com o propósito de aprimorar esse programa, juntamente com outros programas do governo com a meta de recuperar a capacidade do Estado de elaborar e coordenar políticas. Em meados de maio de 2008 é lançado pelo governo federal um novo programa de promoção a indústria brasileira, com mais exigências no sentido de profundidade, articulações, metas e controles, abrangências, aumento do número de setores e instrumentos de incentivos. A constituição desse novo programa tinha a preocupação em dialogar com o setor privado com a intenção de implantar uma visão voltada a competitividade dos mais diversos setores da economia brasileira (CANO; SILVA, 2010).

Dadas essas características, o novo programa foi denominado de Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), tendo como base e/ou apoio os diversos tipos de medidas – fiscal, tributária, financeira, jurídica, regulação, apoio técnico e poder de compra por parte do governo). A PDP teve por objetivo central, manter e prover um ciclo de desenvolvimento

produtivo, com apoios de investimentos, inovação, competitividade das firmas e empresas, com foco no aumento das exportações. Essa nova política contempla 24 setores da economia, na qual foram organizados em 3 grupos de programas distintos, são eles: No primeiro grupo, estão os “*programas para consolidar e expandir a liderança*” nos setores do Brasil, abrangendo um total de 7 programas (aeronáutico, petróleo, gás, petroquímico, bioetanol, mineração, celulose e papel, siderurgia e carnes). No segundo grupo, estão os “*programas para fortalecer a competitividade*”, contemplando 11 áreas, incluindo o complexo automotivo, bens de capital, industrial naval, setor têxtil, confecções, artefatos, madeira e móveis, agroindústrias, construção civil, complexos de serviços e plásticos. No entanto, o terceiro grupo abrange os “*programas mobilizadores em áreas estratégicas*” sendo 6 programas: nanotecnologia, tecnologia de informação, comunicação, energia nuclear, biotecnologia e complexo industrial de defesa e saúde (CANO; SILVA, 2010).

Dentro destes três grupos de programas, existiu outro grupo chamado “*destaques estratégicos*”, contendo 6 programas importantes ao Brasil: Promoção às exportações, Regionalização, Micro e pequenas empresas, Produção sustentável, e Integração com América Latina e Caribe, e África. No que diz respeito às exportações, esse programa de destaque estratégico buscou impulsionar a participação das exportações para o ano de 2010, com a meta de chegar a 1,25% do total de exportações mundiais (tendo como base o ano de 2007 com 1,18%, marcando US\$ 160,6 bilhões). Essa diferença entre anos 2007 a 2010 (com US\$ 208,8 bilhões) corresponderia a US\$ 48,8 bilhões a mais em exportações, porém exigiria um crescimento médio anual de 9,1% nas vendas externas para os anos de 2008 a 2010. Outro compromisso firmado pelo governo foi de ampliar o número de micros e pequenas empresas exportadoras, de 11.792 empresas em 2006, para 12.971 empresas em 2010 (crescimento de 10%) (CANO; SILVA, 2010).

Em visto disso, a PDP e programas tiveram parceria firmada com o BNDES para agilizar e desburocratizar financiamentos e significativas contribuições de recursos para financiar o setor de indústria e serviços entre 2008 a 2010, com previsão de desembolso de até R\$ 210,4 bilhões para estes segmentos. Além disso, a PDP previa taxas especiais para as empresas interessadas nas linhas de crédito do BNDES com foco em P&D (Pesquisa e Desenvolvimento). Essa nova política proporcionou reduções no *spread* básico do conjunto de linhas de financiamento do BNDES para 1,1% ao ano, já na linha para comercialização de bens de capital de 1,5% foi para 0,9% ao ano, como também duplicou (de cinco para dez anos) o prazo para a indústria nos financiamentos via Finame (Agência Especial de

Financiamentos Industrial). Outras medidas tributárias foram aplicadas como forma de estimular os investimentos, são elas: depreciação acelerada do prazo e crédito de 25% do valor ao ano da CSLL (Contribuição Social sobre o Lucros Líquidos); redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); e eliminação do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) de 0,38% nas operações de créditos do Finame, Finep (Financiadora de Estudos e Projetos) e BNDES (CANO; SILVA, 2010).

Logo, a PDP teve alguns desafios ao longo do período, mas buscou manter suas metas estabelecidas, como, exemplo: aumento das capacidades de produção e serviços ofertados no país, alavancar a capacidade de inovação tecnológica nos diversos setores, manter o vigor do balanço de pagamentos, fortalecer e desenvolver as pequenas e médias empresas brasileiras. Como alternativa de apoio a esses desafios, foi proposto políticas em três níveis: primeiramente ações sistêmicas para geração de externalidades positivas; em segundo, os destaques estratégicos para coordenar o desenvolvimento a longo prazo no Brasil; e terceiro, os programas estruturantes para conduzir os sistemas de produção, levando em conta a diversidade produtiva brasileira. Posteriormente, essa nova política sofreu com efeitos da crise internacional vista em 2008, na qual propagou alguns efeitos negativos sobre as decisões de investimentos, resultando em implicações diretas sobre o nível de atividade econômica e também na redução das exportações brasileiras. Cabe ressaltar, que a crise internacional exigiu adoção de um conjunto de políticas anticíclicas visando reduzir os efeitos da crise sobre a economia brasileira neste período.

Conforme essa contextualização do primeiro e segundo mandato do Governo Lula (2003-2011) em relação à PITCE, PDP e políticas econômica, fiscal, tributária e industrial abordadas nesse contexto, tornará mais claro o encadeamento de ideias a respeito do setor automobilístico (em específico) e a sua recuperação mediante as políticas industriais formuladas, principalmente através das políticas setoriais voltadas a indústria de autoveículos. A partir dos incentivos oriundos das políticas sociais e industriais, o setor automobilístico começa apresentar uma certa alavancagem, observado através de alguns elementos: aumento do poder de compra dos brasileiros, por meio de políticas sociais; crédito facilitado em larga escala; aumento de modalidades de pagamentos; e como resultado um crescimento acentuado nas vendas de automóveis no país. Primeiramente a respeito da facilidade de crédito, pode-se dizer que essa prática proporcionou ao público alvo, um longo prazo para quitar sua dívida, chegando entre 60 a 72 parcelas para a quitação da mesma. Outro fator de grande ênfase, está relacionado as modalidades de pagamentos (À Vista, Leasing, Financiado e Consórcio)

quando relacionada a compra de veículos. Cabe ressaltar, que a modalidade ‘Financiamento’ é um dos métodos mais utilizados nesse período em estudo – entre 2003 a 2011 - para adquirir um veículo de categoria ‘popular’ novo ou usado no Brasil (CATTO, 2015).

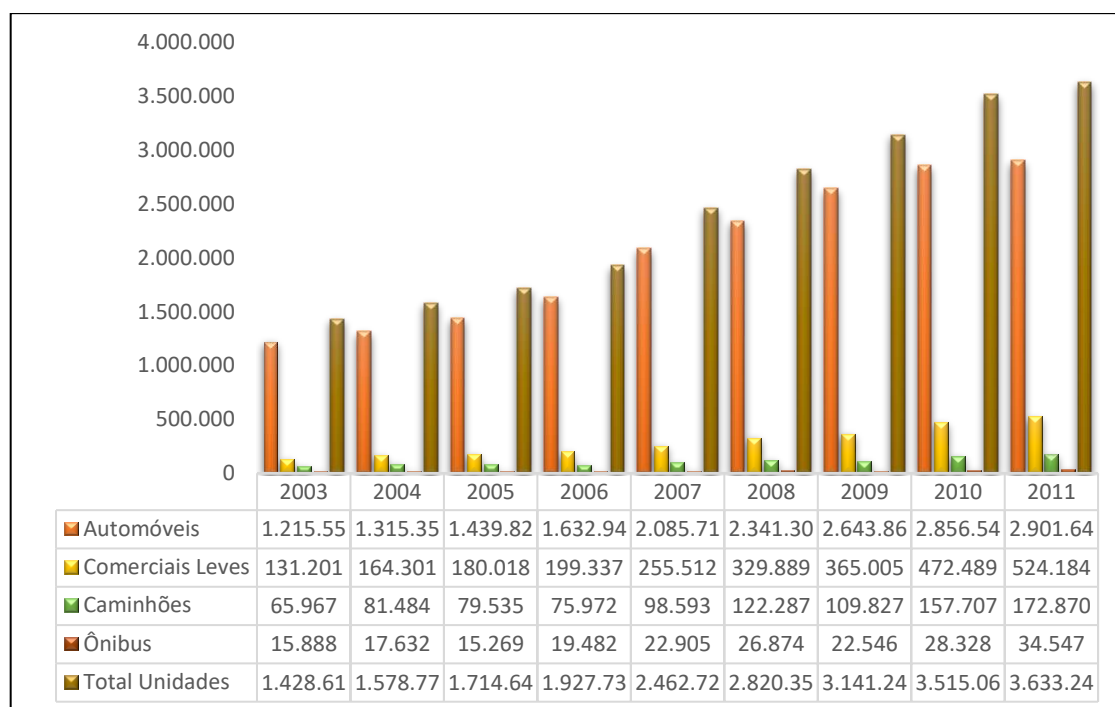
Diante disso, no período entre 2004 a 2007 a modalidade de pagamento ‘À Vista’ na aquisição de veículos apresentou uma média de 33,2%, já por meio do ‘Leasing’ (arrendamento) no mesmo período, a média entre anos atingiu 18,25%, mas se ressalta que somente em 2006 essa modalidade alcançou 18% e em 2007 essa opção de compra cresce para 30% (porcentagem individual de cada ano), representando um aumento bem considerável entre esses dois anos. Por outro lado, a escolha por ‘Consórcio’ teve menor demanda, atingindo média de apenas 6,25%, todavia a escolha por ‘Financiamentos’ de veículos apresentou média de escolha de 42,25% nesses anos, sendo a alternativa mais procurada pelo público-alvo. Posteriormente, para os anos de 2008 a 2011 (já no segundo mandato Lula), há um considerável aumento das compras através do Leasing para o ano de 2008 com 38% de escolha nessa modalidade, ao passo que nesse ano os financiamentos diretos diminuíram, atingindo apenas 22% das negociações, devido à crise financeira internacional ocorrida neste mesmo ano. Conseqüentemente, a partir desse instante houve uma variação no momento de escolha nas modalidades de pagamentos dos veículos, pois em 2009 as compras através de Leasing começam a reduzir, entretanto a opção de Financiamento retoma elevada preferência (CATTO, 2015).

Dessa forma, a escolha por financiamentos entre 2008 a 2011 atingiu a média de 37,7%, com destaque singulares para os anos 2010 com 46% e 2011 com 50% nessa modalidade de compra. Entretanto, para as negociações à vista, esse percentual médio manteve-se semelhante aos anos anteriores, atingindo 37,5%, e na modalidade de consórcios a média diminuiu para 5,5%. Porém, as compras por Leasing a partir de 2009 diminuem drasticamente, partindo de 23% em 2009, passando a 11% em 2010, chegando a 5% em 2011. No entanto, essas médias são consideradas temporárias, conforme a situação do consumidor de veículos nesse período em estudo. Percebe-se que a demanda por financiamentos diretos para aquisição de veículos é a opção mais favorável ao consumidor, enquanto as compras à vista e por consórcio se mantêm lineares nesse período. Esse crescimento dos financiamentos está correlacionado a facilitação do crédito (que poderia ser pago em até 60 a 72 prestações), oriundo das políticas sociais implantadas na gestão Lula (CATTO, 2015).

Outra característica importante conquistada através dessa política, foi o aumento do poder de compra do consumidor brasileiro, na qual proporcionou a 39,5 milhões de brasileiros

a ascensão à classe média entre os anos de 2003 a maio de 2011. Diante disso, a renda per capita nesse período também cresceu, para mais de 30%, e a taxa de desemprego diminuiu de 13% em 2002, para 6% em 2011. Fatores como estes foram determinantes para a expansão do setor de bens de consumo duráveis no Brasil, trazendo impactos diretos na produção de veículos e na quantidade de licenciamentos ocorridos, proporcionando a indústria automobilística bons resultados nos faturamentos líquidos. Conforme o gráfico 4, vejamos o número de licenciamentos de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus nesse período de 2003 a 2011:

Gráfico 4 - Licenciamento de automóveis novos e categorias (2003-2011)



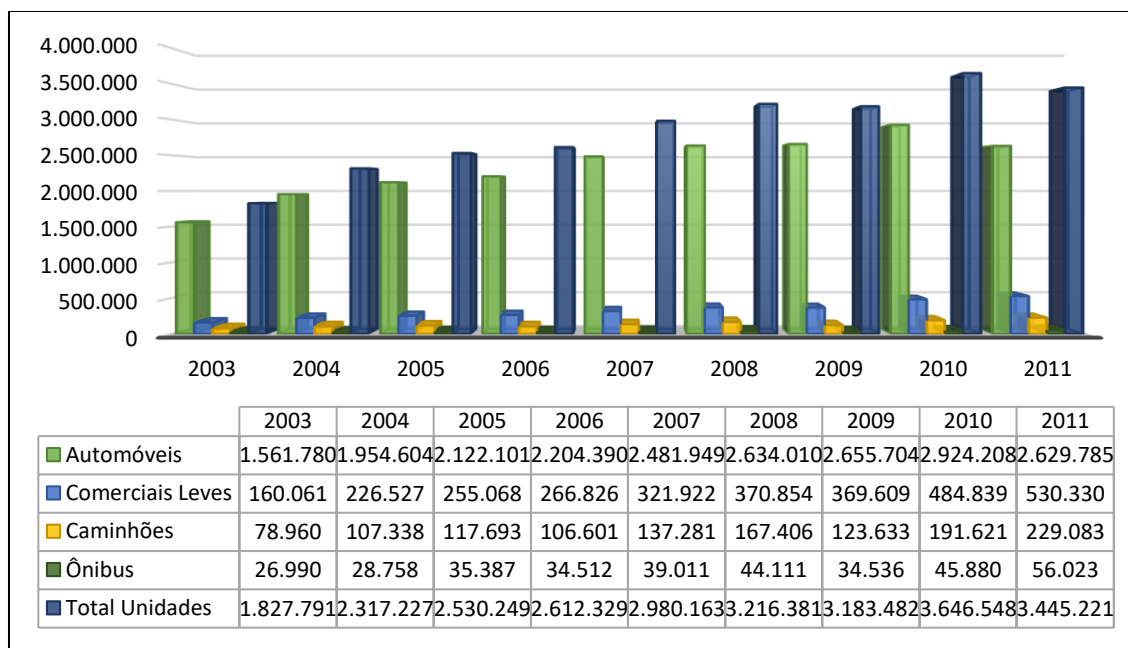
Fonte: ANFAVEA, p.61, 2015. Org: elaboração própria, através do anuário ANFAVEA.

No gráfico 4, percebe-se um aumento progressivo no número de licenciamentos de automóveis e categorias - comerciais leves, caminhões e ônibus – a partir de 2003 a 2011 (dois mandatos do governo Lula). Cabe destacar que no início do governo Lula em 2003 o licenciamento de automóveis e categorias atingiu cerca de 1.428.610 unidades, porém em 2006 no final de seu primeiro mandato, o número total de licenciamentos cresceu e alcançou 1.927.738 unidades, totalizando um aumento de 35%. No entanto, no segundo mandato de 2007 a 2011, o número de licenciamentos nesse período teve uma forte expansão de 47,6%, tendo em 2007 um total de 2.462.728 unidades, e para o ano de 2011 os licenciamentos superaram as 3.633.248 unidades licenciadas. Entretanto, as outras categorias também apresentaram um crescimento favorável até 2011, visto que para os comerciais leves, entre

2003 a 2011 os licenciamentos passam de 131.201 unidades para 524.184 unidades, tendo um aumento de 300% entre anos. Já para os caminhões nesse período, o aumento nos licenciamentos chegou a 162%, passando de 65.967 unidades para 172.870 unidades licenciadas. Da mesma forma, os ônibus licenciados apresentam um crescimento de 118%, tendo inicialmente 15.888 unidades, passando em 2011 um total de 34.547 unidades licenciadas. Logo nesse período referido, o somatório total de veículos licenciados foi de cerca de 22 milhões de unidades (ANFAVEA, 2015; CATTO, 2015).

Antes de examinarmos as tabelas 8 e 9 referentes aos investimentos e faturamentos líquidos da indústria automobilística brasileira, vejamos o gráfico 5 que ilustra o somatório da produção total interna da indústria de automóveis e categorias no Brasil, observando o quantitativo da produção e os reflexos que esses números trazem para o país:

Gráfico 5 - Produção total de autoveículos (2003-2011)



Fonte: ANFAVEA, p.57, 2015. Org: elaboração própria, através do anuário ANFAVEA.

Através do gráfico 5, no qual mostra os somatórios da produção na indústria de autoveículos e categorias na gestão Lula, deixa claro o constante crescimento em todas as categorias de veículos até meados de 2008, com destaque para linha de automóveis, que no ano de 2003 apresentou 1.561.780 unidades produzidas, e atingindo em 2008 a quantia de 2.634.010 unidades, marcando um crescimento de 68,7%. Para os próximos anos de 2009 a 2011, a produção de automóveis cresce até 2010, registrando uma produção de 2.655.704 unidades em 2009, e para 2010 uma soma de 2.924.208 unidades, representando aumento de

10,2%. Porém em 2011, a produção de automóveis diminuiu, atingindo a quantia de 2.629.785 unidades. Para as demais categorias – comerciais leves, caminhões e ônibus – o aumento de produção teve semelhantes características a produção de automóveis, com pequenas variações apenas em 2008, devido à crise financeira internacional. Em visto disso, os comerciais leves em 2003 têm produção de 160.061 unidades, com crescente produção ao longo do período até registrar em 2011 a soma de 530.330 unidades produzidas, registrando um aumento na produção de 231,5% entre anos (ANFAVEA, 2015).

Por outro lado, a produção de caminhões exibiu 78.960 unidades em 2003, chegando em 2011 com um aumento de 191%, totalizando 229.083 unidades fabricadas. Já para os ônibus fabricados, a produção de 2003 a 2011 cresceu razoavelmente, mostrando 26.990 unidades fabricadas em 2003, e logo em 2011 essa produção atinge apenas 56.023 unidades, tendo aumento de 108% nesse período. Todavia, o total de unidades produzidas em todas as categorias no período do governo Lula (2003-2011) em análise, encerrou em cerca de 25.759.391 unidades produzidas. Neste sentido, cabe lembrar que esses resultados de produção só foram possíveis através dos investimentos realizados sob a indústria automobilística brasileira e seus parceiros (ANFAVEA, 2015; CATTO, 2015).

Conforme a tabela 8, veremos a quantia de investimentos realizados sob o setor de automóveis no Brasil, e os seus reflexos na produção de automóveis e categorias vistos anteriormente:

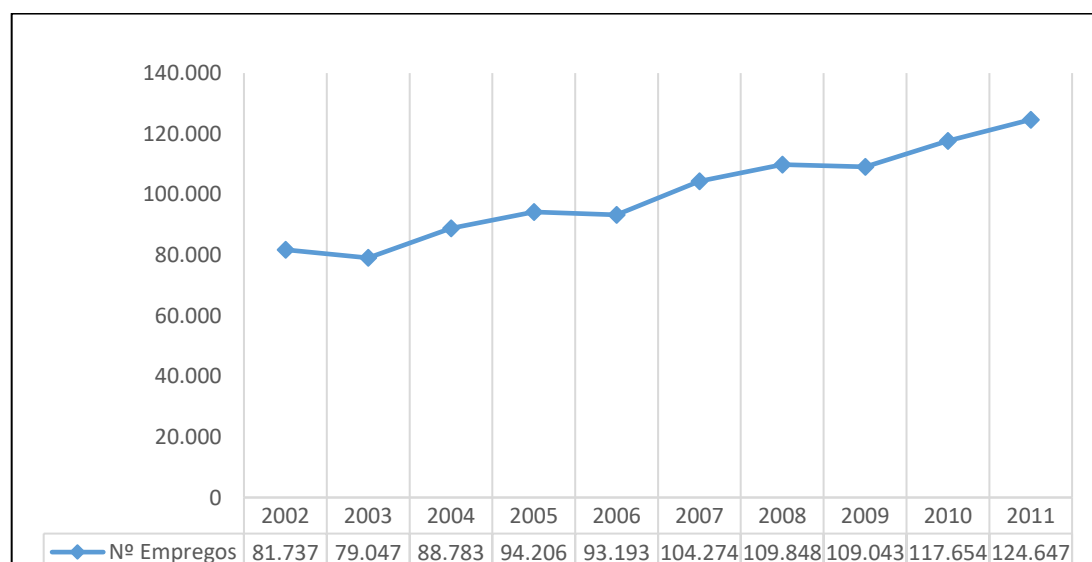
Tabela 8- Investimentos - Indústria Brasileira (2003-2011)

Ano	Autoveículos- Em Milhões de US\$
2003	673
2004	739
2005	1.050
2006	1.451
2007	1.965
2008	2.913
2009	2.518
2010	3.654
2011	4.971
Total	19.934

Fonte: ANFAVEA, p.42, 2015.

A indústria brasileira de automóveis nesse período é altamente representativa diante ao cenário econômico presenciado, sendo considerada como um termômetro das atividades industrial e econômica do país. Mediante ao exposto, percebe-se que o nível de investimentos vistos na tabela 8, exibe um crescimento constante de recursos aplicados, que percorre do ano de 2003 a 2011. Nota-se que em 2003 os investimentos iniciais somaram cerca de US\$ 673 milhões de dólares, chegando a US\$ 1.451 (um bilhão e quatrocentos e cinquenta e um milhões de dólares) investidos em 2006. Logo, em 2007 essa quantia cresce e atinge US\$ 1.965 bilhões, na qual se expande e alcança em 2011 a soma de US\$ 4.971 bilhões investidos no setor. Com isso, os volumes totais de recursos investidos foi cerca de US\$ 19.934 bilhões. Esse aumento constante nos níveis de investimentos coincide com o crescimento da representatividade da indústria automobilística na formação do PIB Industrial. Isto acontece, porque os investimentos são voltados à expansão da produção, através do aumento da capacidade de produção das plantas industriais já instaladas, ou mesmo a instalação de novas plantas. Através dessas expansões das plantas industriais das fabricas e montadoras, foi possível manter e gerar novas oportunidades de trabalho formal dentro desses setores, tendo em vista a relevância dessa geração de renda para as pessoas empregadas nessas atividades (ANFAVEA, 2015; CATTO, 2015). Conforme o gráfico 6, veremos o número de pessoas empregadas na indústria automobilística nesse período em análise:

Gráfico 6- Empregos no setor (2002-2011)



Fonte: ANFAVEA, p. 40, 2018. Obs.: Posição em 31 de dezembro de cada ano. A partir de 1997, as pessoas tem contratos de trabalho firmados com as empresas, através da Consolidação das Leis de Trabalho (CLT)

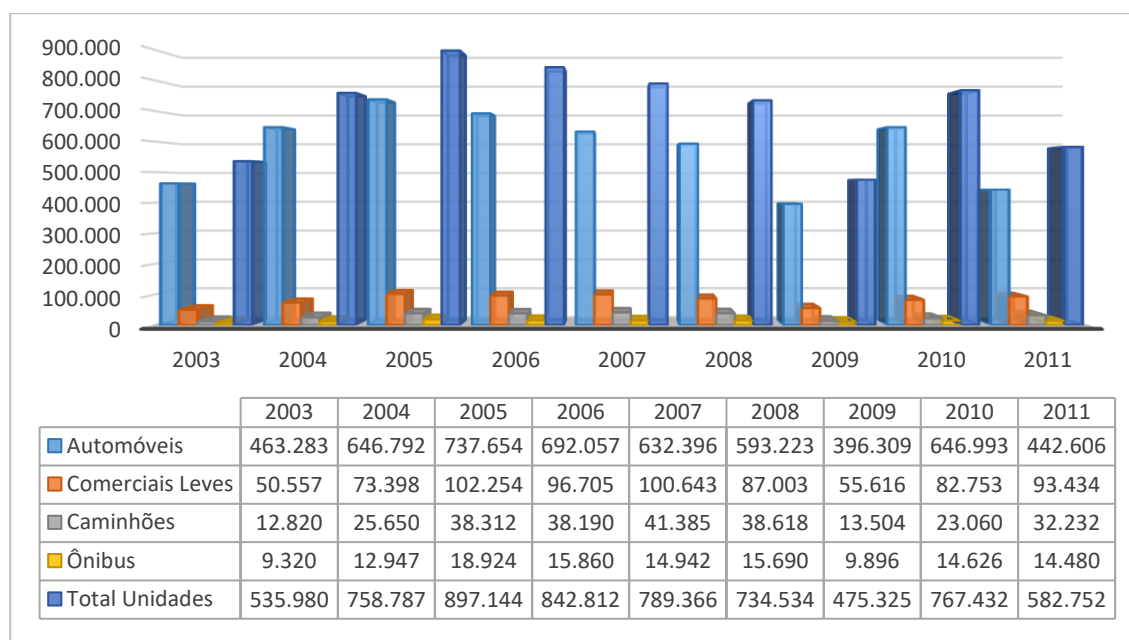
Conforme o gráfico 6, vemos que o número de pessoas empregadas à indústria automobilística no período de Governo Lula, apresentou um constante crescimento no número de postos de trabalho formais dentro do complexo automobilístico. A partir de 2003 a indústria de autoveículos teve 79.047 pessoas empregadas, porém com os avanços das políticas industriais e investimentos destinados ao setor, favoreceu o aumento do número de trabalhadores, chegando em 2006 ao somatório de 93.193 pessoas ocupadas nos diversos setores relacionados a indústria de automóveis. Nesse período entre anos 2003 a 2006 houve um aumento médio de 18% no número de vagas de trabalho para o setor. Logo mais, com entrada da PDP e seus programas de incentivos aos setores, proporcionaram novas oportunidades de emprego juntamente ao setor de autoveículos, constatando já em 2007 um aumento de 11,9% (10.834) novas vagas de trabalho, entre 2006 a 2007 (com 104.027 pessoas empregadas). Ao final do segundo mandato do presidente Lula, a indústria automobilística atingiu 124.647 empregados formais no setor, destacando um crescimento médio de 20% no número de empregos – em comparação ao número de trabalhadores em 2007 -. Cabe ressaltar a importância dessa expansão de empregados dentro do setor automotivo brasileiro, contribuindo para que todas etapas e metas de produção, montagem, e distribuição de veículos e categorias sejam realizadas dentro dos prazos estipulados (ANFAVEA, 2018).

Consequentemente, esses resultados na produção de veículos brasileiros foram associados ao aumento no consumo de veículos, e do crescimento do mercado brasileiro nesse momento, na qual foi determinante para a entrada de novas montadoras de veículos no país, como, exemplo: a sul-coreana Hyundai e a chinesa Jac-Motors. Com esse aumento da demanda por veículos e categorias, deixa claro que as vendas (demonstradas pelo gráfico 4 dos licenciamentos de automóveis novos) foram muito positivas e satisfatórias para o público consumidor final, proporcionando altas taxas de lucros auferidas pelas montadoras presentes no território nacional. Dessa forma, veremos através do gráfico 7 e tabela 9, a seguir, os somatórios das exportações de autoveículos nacionais e categorias, como também dos faturamentos líquidos do setor automobilístico no mandato Lula (ANFAVEA, 2015; CATTO, 2015).

Conforme o gráfico 7, referente ao número de exportações realizadas pelas montadoras no país, apresenta um crescimento total de unidades exportadas até o ano de 2005, com 897.144 unidades vendidas e exportadas. A partir dos anos 2006 a 2009 essa quantia exportada sofre uma redução de cerca de 47% (entre anos 2005 a 2009) apresentando até o ano de 2011 variações em seus níveis de exportação, resultando neste ano um total de

582.752 veículos exportados. Cabe destacar neste gráfico, a categoria ‘automóveis’ com maior número de unidades exportadas – 5.251.313 unidades - em todo período, porém, com níveis distintos em cada ano. Para as demais categorias (comerciais leves, caminhões e ônibus) também tem semelhantes características com a categoria de automóveis, visto que, os comerciais leves atingem em todo período um total de 742.363 unidades, já os caminhões somam 263.771 unidades, e para a categoria dos ônibus foram apenas 126.685 unidades vendidas e exportadas.

Gráfico 7- Exportações totais de autoveículos (2003-2011)



Fonte: ANFAVEA, p.71, 2015. Org: elaboração própria, através do anuário ANFAVEA.

No período referido, as exportações totais do setor automobilístico alcançaram as 6.384.132 unidades, e proporcionaram conjuntamente aos licenciamentos, bons resultados nos faturamentos líquidos do setor, nos quais serão apresentados na tabela 9, a seguir (ANFAVEA, 2015; CATTO, 2015).

Tabela 9 - Faturamento líquido - Indústria de automóveis brasileira (2003-2011)

Ano	Autoveículos -Milhões de US\$
2003	15.698
2004	22.306
2005	30.663

2006	37.344
2007	52.316
2008	65.599
2009	62.366
2010	83.116
2011	93.566
Total	462.974

Fonte: ANFAVEA, p.40, 2015.

A tabela 9, exibe com destaque a quantia de lucros ganhos pelo setor automobilístico brasileiro nos anos de 2003 a 2011, decorrentes de um conjunto de fatores, são eles: das políticas industriais instituídas, do potencial mercado brasileiro, do público-alvo consumidor e sua ascensão de classe e facilitação aos créditos, como também dos níveis de venda internas e licenciamentos ocorridos, e das exportações para o mercado internacional. Percebe-se que no período de 2003 a 2008, os lucros líquidos do setor apresentaram um crescimento contínuo de 298%. Logo, em 2009 a soma dos lucros se reduz em 5% (comparado ao ano anterior), porém para os anos seguintes 2010 e 2011 o montante de lucros aumenta novamente em torno de 50% (comparado ao ano de 2009), alcançando lucros na casa de US\$ 93.566 milhões de dólares em 2011. Portanto, a soma total de ganhos pelo setor automobilístico brasileiro, neste período em análise atingiu US\$ 462.974 milhões (ANFAVEA, 2015).

Portanto, ao vermos as características dos dois mandatos do governo Lula, juntamente com a Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (PITCE), e Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP) e programas de promoção a capacidade de inovação das empresas brasileiras, promover o crescimento econômico e avanço no parque industrial, porém, percebe-se que essa totalidade de políticas e atividades executadas nesse período tinham foco mais específicos no desenvolvimento da indústria de bens de capital, e não diretamente a indústria automobilística. Entretanto, alguns resultados esperados pelo PITCE foram insuficientes, pois sua execução enfrentou problemas relacionados a coordenação das ações do governo, rigidez em seu funcionamento, e insuficiência de recursos para implementar em projetos de destaque. Outro fator relevante sobre a PITCE esteve relacionado as dificuldades para se implantar essa política, pois o Banco Central e Ministério da Fazenda se encontravam contrários a essa política industrial e tinha como prioridades um ajuste fiscal rígido a partir de 2003 para alcançar um *superávit* primário de 4,25% (pelo Ministério da Fazenda) e o aumento dos juros por parte do Banco Central (para lograr meta de inflação) sem

levar em consideração as raízes da inflação na economia brasileira nesse período (LIMA, 2016).

Cabe ressaltar que no segundo mandato do governo Lula, houve a execução do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) voltados a expansão da economia brasileira por meio da ascensão dos investimentos em infraestrutura e projetos dentre os anos 2007 a 2010. Além disso, houve adoção de medidas para conter os fortes impactos da crise internacional de 2008, como: estimular os investimentos privados e públicos através da redução das taxas de juros; política de salário mínimo para compor as perdas dos trabalhadores (durante a alta da inflação); concentração de reservas internacionais para reduzir a vulnerabilidade externa da economia frente aos choques externos, e a manutenção do saldo da balança comercial do país com o intuito de amenizar as oscilações cambiais. Nesse interim, pode-se dizer que a economia brasileira apresentou melhoras nos seus indicadores com suporte do PAC e o PDP, porém não alcançou avanços suficientes para tornar o país mais desenvolvido, dinâmico e competitivo perante aos outros países (LIMA, 2016).

A partir da nova gestão de Dilma Rousseff, outro programa de incentivo ao setor automobilístico será constituído, buscando incentivar esse setor de grande relevância para economia brasileira, no qual veremos na próxima seção.

5.2 O INOVAR-AUTO E A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO PERÍODO DILMA ROUSSEFF 2011-2016

A partir deste momento, a Presidente Dilma Rousseff do Partido dos Trabalhadores (PT) eleita em 31 de outubro de 2010, se torna a primeira mulher eleita a presidência da República do Brasil, após derrotar José Serra (PSDB) no segundo turno. Em seu governo, logo de início herdou bons presságios do governo anterior (Lula) - decorrentes de uma taxa de 7,5% de crescimento da economia em 2010, como também uma taxa de desemprego de apenas 5,3%, e um índice de inflação apreensivo em torno de 6,0% - resultados no qual deram um pequeno tempo para a atual presidente situar-se da situação real da economia brasileira. Internamente, o governo Rousseff se deparou com um contexto mais difícil, no qual mostrava-se cada vez mais claro os limites ao modelo de crescimento baseado no mercado interno, e na redistribuição da renda, combinado a manutenção de juros elevados e apreciação cambial, passando a exigir redobrados esforços por parte do governo federal. Por outro lado, no âmbito externo, Dilma Rousseff enfrentou um ambiente desfavorável, devido à crise econômica mundial e os impactos e efeitos sobre seu governo. Outra característica de grande

importância em seu mandato foi o interesse em consolidar o Unasul (União de Nações Sul-Americanas) e fortalecer novamente o Mercosul, mantendo a importância da política sul-americana. Além disso, buscou ampliar a gama de instrumentos a serem utilizados nos contextos de políticas monetária, fiscal e cambial, e melhorar relações com autoridades econômicas em especial com o Ministério da Fazenda, Banco Central do Brasil (BACEN) e BNDES, com a propósito de convergir novos objetivos e impulsionar a implementação e execução de novas políticas (TEIXEIRA; PINTO, 2012; CAGNIN, 2013; CONTRI, 2014; DE OLIVEIRA; DA SILVEIRA, 2015).

Mediante ao exposto, o mandato Dilma recebeu críticas por apresentar reduzidas taxas de crescimento do PIB. Em 2010, antes da Dilma Rousseff ser eleita, o PIB alcança o patamar de 7,5%, após sua eleição em 2011 essas taxas de crescimento do PIB já apresentam uma redução preocupante, alcançando apenas 2,7%. Posteriormente, em 2013 o crescimento do PIB ficou em 2,3%. No entendimento de CONTRI (2014) esse baixo crescimento em 2013 é explicado pela restrição ao crédito, como também pela retração do consumo familiar devido ao aumento do endividamento, decorrente da elevação da taxa de juros, além da redução dos investimentos na economia partir de 2012. O COPOM (Comitê de Política Monetária) responsável por fixar a taxa de juros Selic, apresentou uma nova elevação a partir de 2010, de 8,75 para 10,90 ao final de 2011, apresentando uma nova queda a partir do janeiro de 2012, passando de 10,40 para 7,14 em dezembro/2012. Para o ano de 2013 a taxa Selic tendeu a aumentar do início de 2013 até final de 2014, variando de 7,12 a 11,65. A alta taxa de juros proveniente das variações da taxa Selic, foi um dos fatores de impedimento da dinamização da indústria e do crescimento interno no período Dilma, favorecendo apenas investimentos não produtivos. Atrelado a esses acontecimentos, a desaceleração do consumo vista nesse período, despertou a necessidade de o país buscar formas de crescimento puxada por novos investimentos (ANDRETA, 2014; CONTRI, 2014; BACEN, 2021).

A necessidade de incentivar investimentos através de isenções nesse período poderia ser uma alternativa viável, porém poderia comprometer as receitas do governo Dilma e impactar diretamente na meta de superávit primário e aumentar o endividamento público. Diante disso, houve a tomada de empréstimos pelo Governo ao BNDES, tendo-o como principal incentivador para os futuros investimentos, com o propósito de angariar tal meta de superávit estipulada, dando supostamente ao seu governo a credibilidade necessária, e o controle da dívida pública (outro fator limitador de crescimento nesse momento). Ademais, os gastos da Administração Pública nesse período foram importantes para compensar as quedas

dos investimentos e reduções do consumo já presenciadas. Nesse contexto, a política fiscal precisou manter o equilíbrio entre não permitir novas reduções do crescimento e, ao mesmo tempo, controlar as contas públicas (CONTRI, 2014).

No que diz respeito aos fatores externos interligados a economia brasileira, houve baixas taxas de crescimento mundial, associadas com as desacelerações nas economias da China e Índia, sendo mais um limitador do crescimento em volume das exportações brasileiras. Além das reduções das exportações, no mesmo período ocorreu o aumento das importações, prejudicando o saldo da balança comercial brasileira. O Governo procurou reverter esse quadro, desonerando a folha de pagamentos de alguns setores exportadores, na tentativa de diminuir o número de importações, e impulsionar a competitividade da indústria brasileira na intenção de conquistar bons resultados no setor externo. No entanto, para que essa manobra pudesse funcionar o BACEN precisou estabelecer uma taxa de câmbio favorável, para trazer benefícios para a competitividade nacional no Governo Dilma, contudo essa medida foi sendo realizada gradualmente, em função de possíveis impactos sobre a inflação. No entanto, houve outros fatores responsáveis pelas variações da inflação nesse momento, são eles: a elevação dos preços dos produtos devido ao choque de oferta; alta nos preços dos serviços acima da média dos demais produtos em decorrência das baixas taxas de desemprego; e carência de mão de obra qualificada na indústria, demandando salários acima da produtividade, gerando pressões inflacionárias. No entendimento de Contri (2014) a questão central sobre a inflação brasileira é que ela foi resultante e/ou oriunda dos profundos ajustes estruturais pelos quais a economia do país viria passando nos anos anteriores (ANDRETA, 2014; CONTRI, 2014).

Entretanto, a questão central do Governo Dilma baseou-se em manter uma taxa de juros real compatível com a exigência do mercado financeiro, controlar e administrar inflação e fomentar a competitividade da indústria nacional. Uma das medidas lançadas no período Dilma Rousseff foi a constituição do Plano Brasil Maior (PBM) com objetivo de alavancar e fortalecer a indústria brasileira diante da concorrência dos produtos importados e manter o crescimento sustentável da economia (CONTRI, 2014). Diante disso, veremos com melhor propriedade como o PBM foi consolidado neste período.

5.3 O PLANO BRASIL MAIOR

Durante o primeiro mandato de Dilma Rousseff, foi anunciado através do Governo Federal em 02 de agosto de 2011 o Plano Brasil Maior (PBM) para dar continuidade e

melhorar as medidas relacionadas as políticas industriais já adotadas anteriormente – Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior – PITCE entre 2003 a 2007 e a Política de Desenvolvimento Produtivo – PDP entre 2008 a 2010, e o seu período legal de funcionando foi de 2011 a 2014. O PBM buscou restabelecer a indústria nacional, incluindo o setor automotivo brasileiro, com metas para estimular a eficiência, produtividade e competitividade das indústrias, com foco na participação dos setores para que o produto nacional continuasse crescendo. Esse plano foi elaborado com a intenção de transmitir à indústria nacional uma perspectiva crescente de competitividade diante dos concorrentes, tanto no mercado doméstico quanto no mercado internacional (DIEESE, 2011; LIMA, 2016).

Além disso, o plano PBM apresentou uma política industrial voltada e estruturada nas diretrizes setoriais e temas transversais, definindo um conjunto de ações para determinados grupos de setores, com a finalidade de fortalecer a indústria nacional. Essas diretrizes foram classificadas em três dimensões, são elas: I) Primeira dimensão: desonerações tributárias; estímulo ao investimento e à inovação; financiamento as inovações; e marco legal de inovação. II) Segunda dimensão: comércio exterior; desonerações das exportações; financiamentos e garantias para essas exportações; defesa e promoção comercial; III) Terceira dimensão: regime especial automotivo; defesa do mercado interno e indústria; desonerações da folha de pagamento; compras governamentais; e consonância nas políticas de financiamento. Ainda por cima, outras metas específicas foram estabelecidas através do PBM:

- Aumentos nos investimentos fixos em % do PIB, tendo como base 18,4% em 2010, com meta de 22,4% até 2014.
- Promover o aumento de despesas empresariais para P&D em % do PIB, com base de 0,59% em 2010, com meta de 0,90 até 2014.
- Estímulos a qualificação de Recursos Humanos (RH): para os trabalhadores da indústria completar o nível médio de ensino, tendo 53,7% em 2010, com meta de 65,0% até 2014.
- Fortalecimento das pequenas e médias empresas brasileiras, e aumento em 50% das mesmas: tendo em 2008, 37,1 mil empresas, com meta de 58,0 mil até 2014.
- Aumentos em % da indústria intensiva em conhecimento, com 30,1% em 2009, para meta de 31,5% até 2014.
- Diminuição do consumo de energia por unidade de PIB industrial: passando de 150,7 tep/R\$ milhão em 2010, para 137,0 tep/R\$ milhão até 2014. (consumo

de energia em tonelada equivalente de petróleo – tep por unidade de PIB industrial)

- Diversificação das exportações brasileiras, na tentativa de ampliar a participação do país de 1,36% em 2010, para 1,60% até 2014.

Essas foram algumas das características centrais formuladas para o Plano Brasil Maior do Governo Federal, no primeiro mandato de Dilma Rousseff. Porém, na concepção de Guardado e Bolle (2013) o PBM passou por críticas devido à ausência de estratégias de médio prazo para proporcionar o desenvolvimento da indústria. Pode-se dizer que uma alta carga de tributos, custos em energia, e precária infraestrutura logística, são alguns dos fatores vistos como entraves parciais a expansão das atividades. Todavia, através do Plano Brasil Maior foi possível criar um novo regime automotivo, no qual previa incentivos tributários vinculados a contrapartidas, como: investimentos, agregação ao valor, empregos, eficiência e inovação. A partir de outubro de 2012, foi anunciado pelo governo Dilma a instituição do Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – Inovar-Auto - (DIEESE, 2011; LIMA, 2016).

5.4 O PROGRAMA INOVAR-AUTO E SUAS CONTRIBUIÇÕES A PARTIR DE 2013 A 2017

O Programa Inovar-Auto foi criado através da lei 12.715 de 17 de setembro de 2012, com vigência legal de 1º de janeiro de 2013 a 31 de março de 2017. Logo, no dia 4 de outubro de 2012, o governo federal publica através do Diário Oficial da União, o Decreto nº 7.819/2012 que regulamenta o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, como o novo regime automotivo brasileiro e tinha como meta principal - apoiar o desenvolvimento tecnológico, a inovação, a segurança, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética, e a qualidade dos veículos e autopeças, nos termos do decreto - (CATTO, 2015; RODRIGUES, 2019).

No entendimento de Brasil (2013) o Inovar-Auto buscou criar condições para aumentar a competitividade no setor de autoveículos, investir na produção de veículos mais seguros e econômicos, tanto como investir e impulsionar a cadeia de fornecedores em tecnologia industrial básica, engenharia, pesquisa e desenvolvimento, como também capacitar esses fornecedores. Em vista disso, o programa abrangia uma série de exigências e metas, como por exemplo: maior percentual de nacionalização nas etapas de produção, criação de

novos produtos, processos ou sistemas inovadores; fabricação de autopeças e veículos com maior padrão tecnológico e segurança, melhora na eficiência energética (mais econômicos), e participação no programa de Etiquetagem Veicular. Logo, para se habilitar ao programa Inovar-Auto e gozar dos incentivos previstos, as empresas produtoras de veículos automotores precisariam ser voluntárias, e sua solicitação de participação no programa seria concedida pelo MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior), com validade de até dozes meses, podendo ser renovada até 31 de março de 2017, sendo condicionada ao cumprimento dos prazos e compromissos assumidos.

De fato, alguns modelos de autoveículos e categorias foram demandados pelo programa, são eles: i) veículos para transporte de dez pessoas ou mais; ii) automóveis de passageiros e outros veículos principalmente concebidos para transporte de pessoas, incluindo veículos de uso misto; iii) automóveis de corrida; iv) veículos para transporte de mercadorias; v) veículos para usos especiais (caminhões-guindastes, autosocorro, e veículos de combate a incêndio); vi) tratores; vii) chassis com motor para veículos. Logo após, com aprovação do Decreto nº 7.819/2012, que regulamentou as disposições necessárias para as empresas participar do programa, sendo elas: a) para as que produzissem no país, os produtos precisariam estar classificados nos códigos da Tabela de Incidência do IPI, aprovada pelo Decreto nº 7.660/2011; já para as que não produzissem, mas comercializem no país (tinham o direito a uma cota anual de importação de até 4,8 mil unidades, porém o valor da cota seria calculado a partir de uma média da quantidade de veículos importados nos últimos 3 anos por empresa) e estar dentro dos padrões do primeiro tópico; para empresas que tivessem projeto aprovado de investimentos para instalar no país uma fábrica de produtos e/ou veículos, ou empresas já instaladas, de criar novas plantas ou projetos industriais para fabricar novos modelos de produtos e veículos, desde que fossem habilitadas e tivessem aumento da capacidade instalada.

Por outro lado, para empresas instaladas no território brasileiro, haveria a obrigatoriedade de realizarem: a) gastos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) de no mínimo 0,13% da receita bruta em 2013, com tendência de aumento, passando a 0,30% em 2014 e 0,50% entre anos 2015 a 2017; b) apesar de que era necessário também, investimentos em tecnologia industrial, engenharia, capacitação de fornecedores (sistemistas, autopeças, etc.) começando por 0,5% sobre a receita bruta em 2013; com meta de 0,75 em 2014 e de 1% para os anos 2015, 2016 e 2017; c) Aderir ao Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular, definido pelo MDIC, estabelecido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e

Tecnologia (INMETRO), com participação de outras entidades públicas, com os seguintes percentuais – em 2013 com 36%, passando a 49% em 2014, para 2015 com 64%, para 2016 com 81%, atingindo 100% em 2017 -; d) realização de atividades fabris, e de infraestrutura de engenharia, em pelo menos 80% dos veículos fabricados – em automóveis e comerciais leves, caminhões, produção de chassis com motor -.

Além disso, para aquelas montadoras que se adequassem aos requisitos do programa, seriam concedidos alguns benefícios a partir de 2013, como: geração de créditos presumidos de IPI na média de 30% sobre a base de cálculos prevista na legislação para veículos automotores; quando apresentados modelos de veículos que consumam 15,46% menos (crédito presumido de IPI de mais 1%); enquanto para os modelos que consumam 18,84% menos (crédito presumido de IPI de mais 1%) alcançando o máximo de 32% de créditos presumidos de IPI. No que diz respeito ao crédito presumido de IPI, o mesmo era gerado através de uma base de gastos realizados no país pelas empresas com: i) pesquisa; ii) inovação tecnológica; iii) desenvolvimento tecnológico; iv) insumos estratégicos; v) ferramentaria; vi) recolhimentos ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT); vii) capacitação de fornecedores.

Entretanto, outra medida crucial previa que os veículos fossem produzidos nacionalmente, e o percentual de início seria de 65% de nacionalização nas etapas de produção, tendendo a aumentar de 65% para 80% no decorrer dos anos, totalizando pelo menos 6 das 11 etapas do processo produtivo dos automóveis e comerciais leves, e no caso da produção de caminhões seriam pelo menos 10 das 14 etapas de produção a serem cumpridas até o ano de 2017. Um mecanismo de defesa utilizado pelo país foi a taxa de até 30% da alíquota de IPI sob o valor dos veículos estrangeiros que fossem importados. Todavia, antes da implementação do Inovar-Auto, foi regulamentado através do Decreto nº 7.567/2011 e instituído a taxa média de 37% (IPI de 7% e aumento de IPI de mais 30%) sobre o valor dos veículos nacionais e importados. Essa manobra teve a intenção de pressionar as montadoras internacionais a se instalar no Brasil e as já instaladas a se adequar conforme as medidas do Programa Inovar-Auto (com reduções de até 31,9% de IPI no valor final dos veículos, sendo capaz de influir no preço final, tornando-se um estímulo), para poderem começar a produção de seus modelos nacionalmente e manter as vendas no comércio interno, reduzindo assim o número de importações, conforme a tabela 10 (CATTO, 2015; LIMA, 2016; FONSECA, 2018; RODRIGUES, 2019).

Tabela 10 - Licenciamento veículos novos importados (2011-2017)

Ano	Total
2011	857.892
2012	788.070
2013	706.851
2014	616.998
2015	414.334
2016	273.420
2017	244.088

Fonte: ANFAVEA, p.65, 2018.

Como podemos observar na tabela 10, os licenciamentos de veículos estrangeiros importados pelo Brasil em 2011 marcaram seu melhor índice nesse ano, apresentando 857.892 mil unidades licenciados ao país. Todavia, a partir de 2012 com a criação do Inovar-Auto e suas medidas, acabaram por provocar reduções no número de importações. Deste modo, se compararmos as importações entre 2011 a 2014, temos uma redução média de 28,1% no total de importações. Sob o mesmo ponto de vista, se compararmos de 2014 a 2017, as reduções das importações atingiram uma média 60,4%. Através desses somatórios é possível inferir que o governo brasileiro estava buscando reduzir a entrada da frota de veículos importados, pressionando a produção de veículos diretamente no Brasil (CATTO, 2015; ANFAVEA, 2018).

Em decorrência desses resultados, algumas montadoras negociaram com o governo federal a sua entrada no país, pois eram interessadas nas futuras oportunidades de negociações que o potencial mercado brasileiro demonstrava nesse período. Para as empresas que já estavam instaladas no Brasil, as mesmas anunciaram investimentos nos anos de vigência do Inovar-auto, como também no período correspondente e os valores em dólares ou reais e a destinação pelo qual os investimentos foram anunciados, conforme a tabela 11 que apresenta os investimentos nesse período do Inovar-Auto e posteriormente ao ano de 2017.

Tabela 11 - Investimentos recentes das montadoras no Brasil (2014-2020)

Anos	Grupo/Empresa	Valor	Destinação
2014/2020	General Motors	R\$ 13 Bilhões	Novos veículos e motores, modernização das fábricas de Gravataí - RS e São Caetano do Sul
2016/2020	VW / Audi	R\$ 7 Bilhões	Desenvolvimento da nova família de veículos com a plataforma MQB e produção em São Paulo e no Paraná
2016	MAN Latin America	R\$ 1 Bilhão	Diversificação de portfólio, modernização e aumento da unidade de Resende - RJ.
2016/2020	Scania	R\$ 2,6 Bilhões	Novos produtos, modernização da fábrica em São Bernardo do Campo -SP e da rede de concessionárias.
2017/2019	Volvo	R\$ 1 bilhão	Melhoria da fábrica em Curitiba-PR, desenvolvimento de produtos e aumentos das concessionárias na América Latina.
2014/2024	Renault	R\$ 740 Milhões	Construção de centro de distribuição de peças em Quatro Barras-PR e Desenvolvimento e Produção de novos veículos em São José dos Pinhas-PR.
2016/2018	Nissan	R\$ 750 Milhões	Ampliação de capacidade Industrial de Resende-RJ e introdução de novas linhas de montagem do modelo SUV Kicks.
2013/2020	Jaguar Land Rover	R\$ 750 Milhões	Construção de Fábrica em Itatiaia-Rio de Janeiro.
2017/2019	Iveco	US\$ 120 Milhões	Desenvolvimento de novos produtos na fábrica em Sete Lagoas - MG.
2018/2019	Toyota	R\$ 1,6 Bilhões	Produção do modelo Yaris na fábrica em Sorocaba-SP e aumento da capacidade da fábrica de motores em Porto Feliz-SP.
2018/2022	CAOS/Chery	US\$ 2 Bilhões	Desenvolvimento de automóveis e linhas de produção em Jacareí -SP e Anápolis-GO.
2018/2022	Mercedes-Benz	R\$ 2,4 Bilhões	Modernização das fábricas de veículos comerciais em São Bernardo do Campo - SP e Juiz de Fora - MG; Novos produtos, tecnologias e conectividade

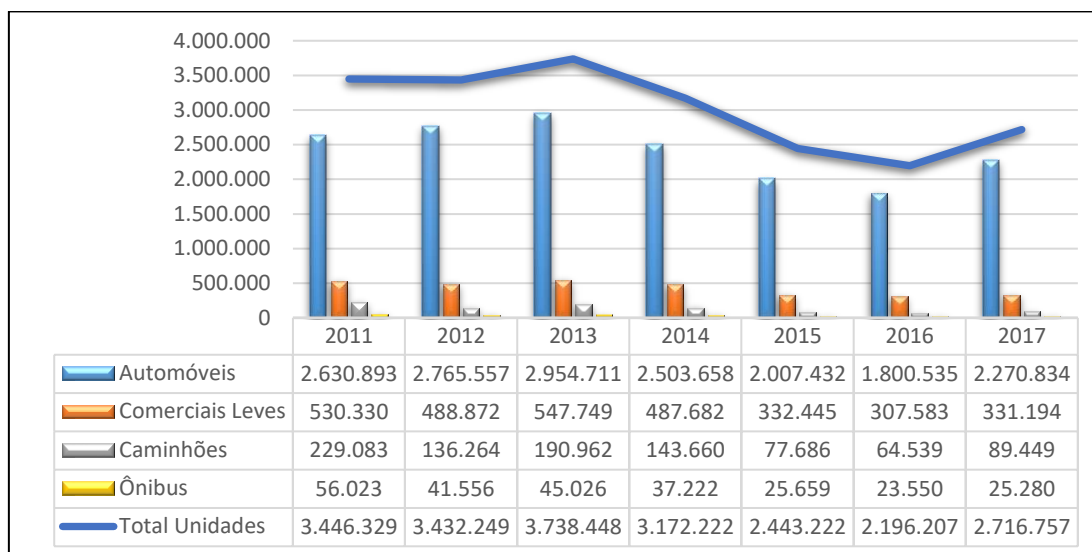
Fonte: REIS (2016 e 2018). **Obs.** Organizado por JUNIOR, 2018.

No caso da montadora BMW, a mesma investiu na construção de uma fábrica em Araquari em Santa Catarina, com investimentos em torno de R\$ 600 milhões e começando

suas atividades de produção desde 2014, outra montadora que investiu cerca de R\$ 7 bilhões para produzir seus veículos na fábrica da VW no Paraná e São Paulo foi a Audi, tendo previsão de início de produção e montagem para 2016. Outras duas montadoras presentes foram: a Mercedes-Benz com investimentos de R\$ 2,4 bilhões para modernização de suas fábricas em São Bernardo do Campo em São Paulo e Juiz de Fora em Minas Gerais, como também proporcionar novos produtos e tecnologias; já a Land-Rover buscou se instalar sua planta industrial na cidade de Itatiaia no Rio de Janeiro, prevendo investimentos de R\$ 750 milhões, com produção prevista para o ano de 2016. Cabe ressaltar através da tabela 11, que o programa Inovar-Auto contribuiu de forma positiva para que a maioria das montadoras buscassem investir em melhorias e modernizações em suas fábricas, bem como construir ou aumentar a capacidade industrial e linhas de produção com foco em novos designers, produtos com tecnologias mais modernas, novos itens em segurança, acessórios, para serem inclusos na montagem de automóveis e categorias (CATTO, 2015; LIMA, 2016; JUNIOR, 2018).

De fato, o programa buscou promover o aperfeiçoamento de produção e dos produtos, e o desenvolvimento tecnológico local, conforme as condições favoráveis de desenvolvimento nacional nesses quesitos fossem percebidas na região e/ou local, ocorreriam as isenções tributárias às montadoras multinacionais. Na concepção de Junior (2018) o Inovar-Auto trouxe impactos consideráveis para o setor automobilístico brasileiro, e muitos dos investimentos listados na tabela 8 foram concretizados, porém alguns deles não compreendem ao período de vigência do programa inovar, sendo executados como forma de recomposição por parte das próprias montadoras nesse período, na qual também é (marcado pela instauração de uma crise econômica entre anos 2015 e 2016, com impactos negativos na fabricação de automóveis, camionetas e categorias, como também no número de empregos nas fábricas, e baixa demanda nos estabelecimentos comerciais).

Mediante as características provenientes do programa Inovar-Auto, podemos compreender melhor o cenário político e econômico ao qual a indústria automobilística brasileira está inserida nesse período de Governo de Dilma Rousseff. A partir desse momento, observaremos como a indústria de automóveis e categorias procedeu suas atividades industriais, vendas, exportações, geração de postos de trabalho, e seus faturamentos, durante esse período de análise. Dessa forma poderemos verificar o comportamento do setor durante a vigência do Inovar-Auto. Observaremos inicialmente, através do gráfico 8, a produção de automóveis e categorias dentro do período de 2012 a 2017:

Gráfico 8 - Produção total de autoveículos e categorias (2011-2017)

Fonte: ANFAVEA, p.54, 2018. **Org:** elaboração própria, através do anuário ANFAVEA.

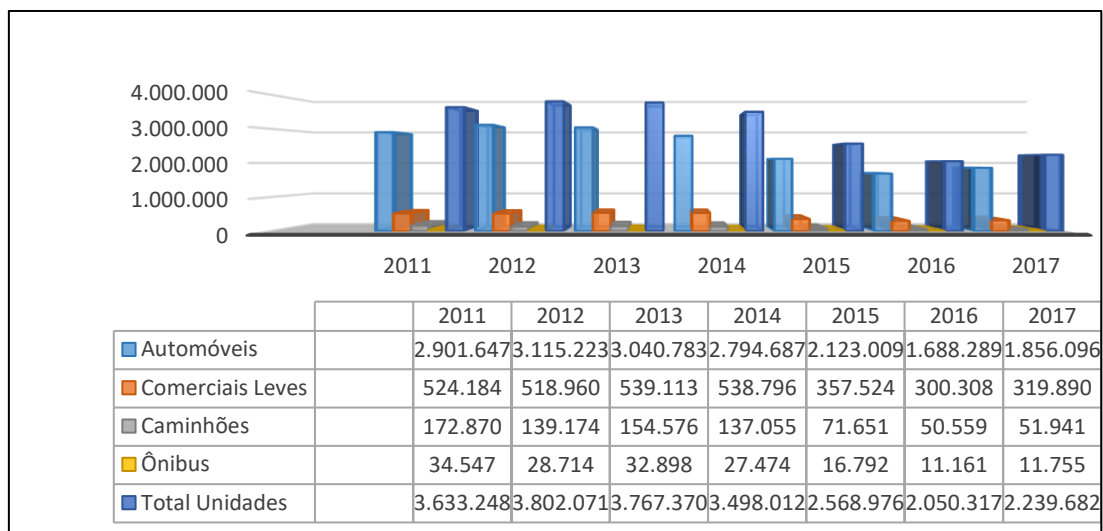
Como podemos observar, no gráfico 8, a produção total de autoveículos e categorias no início de governo Dilma Rousseff em 2011, apresentou bom resultado na produção total entre categorias para o ano de 2011 tendo produção de 3.446.329 unidades fabricadas, com destaque nesse ano para a produção de automóveis com 2.630.893 unidades produzidas (representando cerca de 69% da produção total desse ano). Se compararmos a produção de 2011 a 2013, após a implementação do Inovar-Auto, percebemos um pequeno aumento na produção de automóveis e comerciais leves em 2013, porém para as demais categorias – caminhões e ônibus – a produção se reduz, atingindo nesse ano a produção de 3.738.448 unidades, com aumento de 8,5% entre 2011 a 2013. A partir de 2014, os resultados de produção da indústria automobilística brasileira demonstram claramente uma redução em todas as categorias de autoveículos e demais modelos, em decorrência de uma crise econômica no país que persistiria até início de 2017, trazendo ao Brasil nesse interim reduções no crescimento e produtividade da economia brasileira (ANFAVEA, 2018).

Diante desse período difícil para todos setores e atividades que fazem parte da economia brasileira, é possível observar os impactos dessa recessão no cenário industrial automotivo através dos resultados de produção de automóveis e categorias entre os anos 2014 a 2016. Para o ano de 2014, se observamos o somatório total de produção de 3.172.222 unidades produzidas, atentamos para uma redução de 15,1% em comparação ao ano anterior (2013), todavia para os anos de 2015 e 2016 o cenário de redução nas taxas de produção permanecem, finalizando a produção de 2016 com apenas 2.196.207 unidades. Nesse caso, entre 2014 a 2016 as reduções de produção de carros e demais modelos atingiram média de 30,8%. Logo,

para o ano de 2017 a economia brasileira começa apresentar uma leve retomada de crescimento, no qual percebe-se pelos resultados apresentados para esse ano, com uma produção total de 2.716.757 unidades construídas, indicando uma retomada de produção média de 23,7% entre 2016 a 2017 (ANFAVEA, 2018).

Outra questão importante a ser vista, está relacionada ao número de licenciamentos de autoveículos novos e categorias no período de 2011 a 2017, representado pelo gráfico 9.

Gráfico 9 - Licenciamento de automóveis novos e categorias (2011-2017)



Fonte: ANFAVEA, P.59,2018. Org: Elaboração própria, através do anuário ANFAVEA.

Obs. Consideram-se as vendas de autoveículos Importados a partir de 1990. Os dados até o ano de 2001 se referem a vendas internas no atacado.

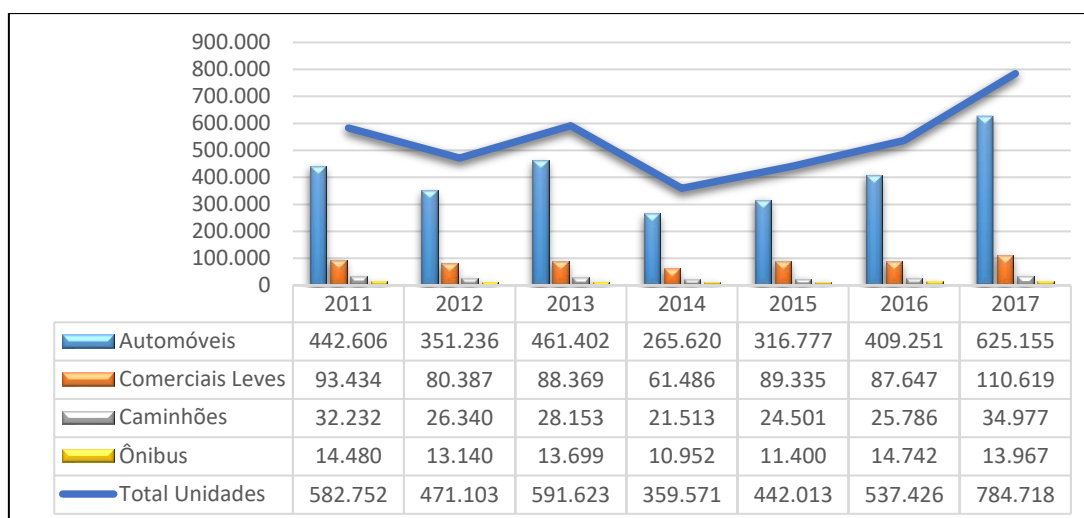
Conforme gráfico 9, podemos visualizar bons resultados nos licenciamentos de veículos novos nacionais e importados, a partir de 2011 a 2014. Graças a uma crescente demanda por veículos, associada aos resultados de mudanças socioeconômicas na população brasileira (como aumento de renda e maior oferta de crédito e acesso ao mesmo), como também de políticas industriais anteriores (até o ano de 2012) com o Regime Automobilístico Brasileiro (RAB). Em 2012, o licenciamento de veículos novos apresentou os melhores resultados, com um total de 3.802.071 unidades licenciadas, com destaque de vendas para os automóveis, com 3.115.223 unidades (representando 77,9% das vendas totais de 2012). Ao compararmos os anos de 2012 e 2014, podemos notar níveis de vendas próximos para os comerciais leves, porém, para as demais categorias houve reduções de licenciamentos nos automóveis, caminhões e ônibus. Em vista disso, o ano de 2014 apresentou uma redução média de 8% no

somatório total de licenciamentos em comparação ao ano e 2012 (ANFAVEA, 2018; RODRIGUES, 2019).

Essas reduções nas vendas são reflexos de uma reversão no cenário econômico, revelando um esgotamento do modelo de crescimento da demanda por oferta de crédito a partir 2013, estabelecendo a partir de então, acentuadas reduções nos níveis gerais de mercado e nos licenciamentos de 2014, 2015 e 2016. Em vista disso, o índice de licenciamento de 2015 apresenta redução de aproximadamente 26,6% em sua totalidade, em comparação ao ano anterior (2014). São resultados derivados do programa Inovar-Auto, devido à queda de participação de veículos importados nos emplacamentos no Brasil, como forma de estratégia de defesa da indústria de automóveis brasileira. Com isso, os veículos importados reduziram sua participação, destacando o baixo nível de licenciamento em 2016, visto através da redução média de 41,4% em comparação ao licenciamento total de 2014 (ANFAVEA, 2018; RODRIGUES, 2019).

Outra perspectiva relacionada ao comportamento da indústria automobilística brasileira, são as exportações totais de autoveículos, no qual iremos analisar através do gráfico 10, no período vigente do Inovar-Auto (2011 a 2017):

Gráfico 10 - Exportações totais de autoveículos (2011-2017)



Fonte: ANFAVEA, p.70, 2018. **Org:** elaboração própria, através do anuário ANFAVEA.

Ao observar o gráfico 10, podemos acompanhar o desempenho das exportações totais de autoveículos no período de vigência do Inovar-Auto, e ressaltar que os somatórios de unidades exportadas nesse período são menores que os números atingidos nos anos de 2004 a 2008 (758.787, 897.144, 842.812, 789.365, 734.534 unidades totais respectivamente

exportadas). Cabe destacar nesse período em análise, o número de unidades exportadas de automóveis e comerciais leves, modelos incorporados ao programa Inovar-Auto. Nesse momento, na concepção de Santos, Rodrigo Silveira dos et al (2021) que apesar das diferenças nos níveis de exportações entre anos, a variação da taxa de câmbio em relação ao Dólar não se mostrava tão significativa para esses dois períodos, tendo uma taxa média de R\$ 2,5306 entre 2012 a 2016, e R\$ 2,2860 entre 2004 e 2008, ou seja, tanto a apreciação ou depreciação da moeda brasileira (real) não promoveu impactos suficientes e positivos para responder pelo número de unidades exportadas pelo Brasil. Ao seu ver, o programa Inovar-Auto não impactou de forma eficaz para alavancar o nível de exportações, permitindo apenas resultados satisfatórios para os anos de 2016 e 2017. Logo, para esses dois anos, os resultados estavam muito relacionados com a rápida depreciação do câmbio nacional em relação ao Dólar (superando a marca de R\$ 4,00 em 2016), (ANFAVEA, 2018; SANTOS, RODRIGO SILVEIRA DOS et al, 2021).

Mediante a essas informações e resultados da indústria automobilística brasileira, por meio dos licenciamentos e exportações de automóveis e categorias, podemos mensurar os faturamentos líquidos do setor através da tabela 12, o qual mostra as movimentações de recursos nesse período.

Tabela 12 - Faturamento Líquido – Indústria Automobilística Brasileira (2011-2017)

Ano	Autoveículos - Milhões de US\$
2011	93.566
2012	83.633
2013	87.294
2014	75.038
2015	45.665
2016	41.336
2017	52.221
Total	478.753

Fonte: ANFAVEA, p.38,2018. Obs.: 1. Faturamento sem impostos. 2. Valores convertidos em dólar pela taxa média de cada ano.

A tabela 12, apresenta bons resultados desde 2011 a 2014, tendo em destaque o ano de 2011, com um dos melhores resultados em questão de faturamento líquido do setor, alcançando cerca de US\$ 93.566 bilhões, frutos do crescimento econômico visto a partir do ano de 2003, conjuntamente com as políticas industriais, monetárias, fiscais e socioeconômicas instituídas e presentes no cenário da economia brasileira. No início da

gestão de Governo Dilma Rousseff, a economia brasileira já vinha dando sinais de fraqueza, decorrente do início de um processo de ajuste fiscal rude e reduções da expansão do crédito ao consumo, causando impactos no faturamento do setor. De acordo com Daudt; Willcox (2018) o faturamento do setor automotivo brasileiro passou a cair, de forma suave, até 2014, quando atingiu US\$ 75.038 bilhões, influenciado pelo recuo na taxa média de crescimento do PIB para 1,7% a.a. neste período de 2011-2014; e, posteriormente, de forma mais acentuada, chegando em 2016 com US\$ 41,3 bilhões, liderado pela forte retração média do PIB de 8% no biênio 2015-2016, seguido de um baixo dinamismo da atividade econômica, com crescimento de apenas 1% do PIB no ano de 2017. Todavia, a movimentação de faturamentos líquidos obtidos pelo setor automobilístico brasileiro atingiu cerca de US\$ 478,7 bilhões de dólares, entre anos 2011 a 2017 (ANFAVEA, 2018; DAUDT; WILLCOX, 2018).

Outra questão de importante relevância no contexto da indústria automobilística brasileira é a questão operacional, o número de trabalhadores diretos no setor automotivo e as oscilações ocorridas neste período de 2011 a 2017, ilustrada na tabela 13.

Tabela 13 - Trabalhadores ativos no setor automotivo (2011–2013)

Ano	Pessoas Empregadas
2011	124.647
2012	132.096
2013	135.343
2014	125.977
2015	117.660
2016	109.530
2017	109.910
Total	855.163

Fonte: ANFAVEA, p.40, 2018. **Obs.:** Posição em 31 de dezembro de cada ano. A partir de 1997, as pessoas tem contratos de trabalho firmados com as empresas, através da Consolidação das Leis de Trabalho (CLT).

Ao observarmos a tabela 13, referente ao número de trabalhadores ativos no setor automotivo brasileiro durante o período Dilma, apresenta um contingente satisfatório de pessoas empregadas durante os anos 2011 a 2013, devido as tendências positivas vistas na produção, licenciamentos e exportações de autoveículos e categorias até o ano de 2013. Ao compararmos o ano de 2011 (124.647 pessoas empregadas) a 2013 com 132.096 pessoas ativas, temos um aumento médio de 6% nos postos de trabalho no setor. A partir de 2014, o setor automobilístico seguiu uma tendência negativa em decorrência da crise econômica

instaurada no país, afetando também os faturamentos líquidos do setor. Diante dessa situação, houve redução de 12,7% (-16.067 vagas) nos postos de trabalho de 2014 até o ano de 2017. Contudo, o setor automobilístico brasileiro contabilizou entre 2011 a 2017 o total de 855.163 trabalhadores vinculados as atividades do setor (ANDRETA, 2014; ANFAVEA, 2018).

Dada as características complementares a respeito da situação de Governo Dilma Rousseff, como também da indústria automobilística brasileira inserida nesse contexto, demonstra especificamente que o plano de cunho produtivo e de investimento em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), o Plano Brasil Maior ficou limitado pelo aperto da renda agregada nacional ao longo de 2012. Visto que, mesmo com a implementação do Brasil Maior e suas diretrizes, pouco impulsionaram a produção de autoveículos em 2013, apesar de que as exportações e empregos mostraram aumentos nesse ano. Ademais, o cenário sob o setor automotivo dava sinais de queda de desempenho a partir de 2014, e os resultados do setor passaram apresentar tendências de baixa na produção, exportação, licenciamentos, números de empregos e faturamentos. Resultados estes, advindos das instabilidades econômicas como a inflação, oscilações das taxas de câmbio e juros, crise econômica internacional, e menor eficiência dos incentivos fiscais temporários dados a indústria. Logo, observou-se que a estabilidade pós-crise do setor, vista a partir do final de 2016 deve-se quase que exclusivamente a essas políticas de incentivo à demanda por automóveis presenciadas durante a gestão de Dilma Rousseff (ANDRETA, 2014).

Portanto, após o termino da vigência do Programa Inovar-Auto em 31/12/2017, houve a instituição de outro programa direcionado ao desenvolvimento do setor automobilístico brasileiro, nomeado de ‘‘Rota 2030 – Mobilidade e Logística’’, elaborado pelo Governo Federal, no período de governo Michel Temer (2016 a 2019).

5.5 O PROGRAMA ROTA 2030 E SUAS CONTRIBUIÇÕES A PARTIR DE 2018

O Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística foi instituído pelo Governo Federal, e apresentado através da Lei nº 13.755 de 10 de dezembro de 2018, sendo sancionado pelo Presidente em exercício Michel Temer (2016-2019). A sua elaboração ocorreu mediante ao contexto no qual o setor automobilístico mundial sinaliza rápidas transformações, seja nos modelos de veículos e na forma de usá-los, seja na forma como produzi-los. Tal programa é sucessor do Programa Inovar-Auto (encerrado em 31/12/2017), e tem como missão entender o comportamento de mercado e ampliar a inserção global da indústria automotiva brasileira, por meio da exportação de veículos e autopeças, como também implantar um regime tributário

especial para importação de autopeças sem produção nacional equivalente. A demanda do programa pela inserção global buscar ser progressiva, permitindo ao Brasil e sua produção de peças e veículos automotores esteja inteiramente inserida no cenário mundial até o término do programa. Diante disso, o programa Rota 2030 tem intenção de contar com princípios de sustentabilidade ambiental e cidadania, fomentando políticas de estímulo à pesquisa e desenvolvimento (P&D) visando atribuir as empresas recursos e instrumentos necessários para alcançar as metas estabelecidas pelo programa, como também dando condições de competitividade para que tais atividades possam acontecer no país (FONSECA, 2018; MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2021; ROTA 2030, 2021).

No que diz respeito as atividades de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), são enquadradas:

- Pesquisa Básica Dirigida: aquisição de conhecimentos destinados a compreensão dos acontecimentos, com foco no desenvolvimento de produtos, processos e sistemas inovadores;
- Pesquisa Aplicada: aprendizagem de novas ideias para o aprimoramento de produtos, sistemas e processos;
- Desenvolvimento Experimental: execução de trabalhos planejados a partir de conhecimentos já existentes, visando comprovar ou demonstrar a viabilidade funcional/técnica de novos sistemas, produtos ou processos ou aperfeiçoamento dos mesmos;
- Projetos Estruturantes: tem por finalidades criar e/ou ampliar o funcionamento dos centros de desenvolvimentos, mediante recursos físicos, tecnológicos, conhecimentos e metodologias;
- Desenvolvimento: trabalhos baseados em conhecimentos obtidos através de experiência prática, com foco na fabricação e desenvolvimento de produtos, processos, meios de produção e serviços mais sofisticados;
- Capacitação de fornecedores: ensino de conceitos em práticas sobre planejamento, estratégias, novos processos de produção, inovação em produtos, conceitos de gestão, trabalho cooperativo, esforço, para atingir melhores resultados;
- Manufatura Básica: desenvolvimento de processos industriais ou manufaturas, com a intenção de promover a integração e interação entre os diversos níveis/etapas produtivas;

- Tecnologia Industrial Básica: envolve a calibração e aferição de máquinas e equipamentos;
- Serviços de apoio técnico: serviços destinados a manutenção ou implantação das instalações ou equipamentos dos centros de desenvolvimento.

Sendo assim, o termo ‘competitividade’ nesse momento não visa somente reduzir custos para impulsionar, mas também desenvolver novas formas de tecnologias para toda a cadeia do setor automobilístico brasileiro, pelo fato de que o desenvolvimento da mesma está atrelado as grandes montadoras globais, cujas suas matrizes e os seus centros de decisões se encontram fora do Brasil. Além disso, investimentos na formulação de novas tecnologias serão a chave para a sobrevivência das empresas já estabelecidas no país, sob o ponto de vista de vantagens competitivas sobre as outras companhias no mercado mundial. Atrelado a essa ideia, o Rota 2030 exige que as empresas tenham parcerias com Instituições Científica, Tecnológica e de Inovação (ICTs), possibilitando oportunidades de troca de conhecimentos entre indústria e universidades, na busca por novas soluções tecnológicas e difusão de conhecimentos entre ambas. Outra característica imposta pelo programa Rota 2030 foi a busca por solucionar as dificuldades vistas na indústria automotiva nacional, como:

- Baixa competitividade da indústria automotiva nacional;
- Defasagem tecnológica nos quesitos de eficiência energética e funcionamento estrutural, tecnologias assistivas à direção, dos produtos nacionais frente aos produtos dos grandes mercados dos países desenvolvidos;
- Existência de ociosidade nos setores da indústria automotiva, necessitando direcionamento para tais atividades;
- Possíveis perdas do conhecimento na formulação de tecnologias que usam biocombustíveis, causando impactos na cadeia produtiva;
- Perdas de investimentos no país, devido a não aprovação em futuros projetos realizados pelas matrizes das empresas instaladas no país.
- Transferências das atividades de P&D para outros polos, tendo impactos no número de postos de trabalho de melhor qualificação;

Mediante a essas dificuldades, o Rota 2030 como política pública de longo prazo tem vigência de quinze anos, sendo divididos em três ciclos quinquenais, com revisões e reorientação de metas e instrumentos a cada cinco anos. O primeiro ciclo será de 2018 a 2022, o segundo de 2023 a 2027 e o último de 2028 a 2032. No entanto, o público-alvo definido

pelo programa serão as montadoras e importadores de veículos, fabricantes de autopeças, e os trabalhadores do setor. Essa política pública confere uma previsão necessária para que as empresas inclusas no programa possam se adaptar e programar os seus investimentos, sendo exigidos das mesmas a quantia de R\$ 5 bilhões de investimentos em P&D, com a promessa de isenções e abatimentos em tributos federais de até R\$ 1,5 bilhões em IRPJ (Imposto de Renda de Pessoa Jurídica) e CSLL (Contribuição Social sobre o Lucro Líquido) a partir do ano de 2019. Contudo, esses benefícios serão proporcionais ao volume de dispêndios realizados no país em P&D, de acordo com o previsto na Medida Provisória nº 843/2018, abrangendo retornos entre 10,2% e 12,5% do valor das despesas realizadas. Como contrapartida, as empresas precisariam se enquadrar nos requisitos obrigatórios previstos, são eles:

- Rotulagem veicular: aprovação de programas de rotulagem veicular de eficiência energética e de segurança com 100% dos modelos de veículos comercializados no país.
- Tecnologia assistivas à direção e desempenho estrutural: o estabelecimento dessas metas anteciparia a disponibilidade de itens de segurança veicular previstos pelo CONTRAN nº 717, de 30 de novembro de 2017.
- Eficiência Energética: aplicação de metas para o aumento da eficiência energética, com intenção de reduzir cerca de 11% o consumo de combustível médio dos veículos até o ano de 2022.

Cabe ressaltar, que esses requisitos são obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no país ou importados. De fato, não será concedido privilégios e/ou vantagens nos encargos tributários aos bens importados. As empresas que atenderem aos critérios estabelecidos farão jus a redução da alíquota de IPI a partir do ano de 2022. Outra diferenciação neste programa está no regime de autopeças não produzidas no país, na qual poderão ser importadas sem obrigação de taxaço - quando não houver produção nacional correspondente - tendo como contrapartida pelos importadores, dispêndios de 2% do valor aduaneiro em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação, como também programas de apoio ao desenvolvimento industrial para o setor automotivo e cadeia. Além disso, o Rota 2030 demanda incentivos para que empresas foquem no uso de energias de propulsão limpa e renovável, exigindo das mesmas projetos de investimentos voltados a instalação no país, bem como linhas de produção de veículos mais tecnológicas. Logo, adere também que empresas tenham projetos de investimentos relativos à instalação de fábrica de veículos leves com capacidade de produção média de 35 mil unidades ao ano, com valor unitário de, no mínimo,

R\$ 23.300,00 por veículo (FONSECA, 2018; GUINZANI, DEOCARLOS et al, 2019; ANPEI, 2021; MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2021; ROTA 2030, 2021).

Dada essas características, nota-se a diferença entre programas – Rota 2030 e a Inovar-Auto -, destacando nesse novo programa, o fim da proteção extra dada aos veículos produzidos no Brasil, de 30 pontos percentuais adicionados no valor do IPI. Diante disso, outra medida estabelecida pelo programa inclui a redução do IPI de 25% para 7% para veículos híbridos e elétricos, e para os demais carros, poderá haver uma redução na alíquota de 1% ou 2% a partir do ano de 2023, se as empresas alcançarem e superarem as metas estabelecidas. Essas exigências irão contribuir para a elaboração de novas propostas (mobilidades, conectividade, eficiência energética, novos itens de segurança nos veículos, adoção de sistemas auxiliares na condução, etiquetas de informações referentes ao consumo e segurança veicular, etc.) afim de modernizar gradualmente a frota brasileira. Todavia, para as empresas que não cumprirem os requisitos legais exigidos pelo Rota 2030, haverá três sanções administrativas, são elas: a primeira aborda o cancelamento da habilitação ao programa, com efeitos retroativos; a segunda trata da suspensão da habilitação; e a terceira aplicará multa de até 2% sobre os faturamentos apurados no mês anterior à infração (GUINZANI, DEOCARLOS et al, 2019; SILVA; VELOSO, 2018; ROTA 2030, 2021).

Mediante ao exposto, observaremos através da tabela 14, os resultados de atividades da indústria automobilística brasileira, nas áreas de produção, licenciamentos, exportação, faturamentos e número de empregos, referente ao período 2018-2020:

Tabela 14 - Produção, Licenciamento, Exportação de autoveículos e categorias (2018-2020) – Somatórios Totais

Ano	Produção**	Licenciamentos ¹	Exportações ²	Faturamentos* Milhões US\$	Empregos ³
2018	2.894.904	2.566.424	643.421	54.055	111.043
2019	2.951.446	2.787.850	440.348	52.020	106.705
2020	2.020.229	2.058.437	330.354		101.223

Fonte: ANFAVEA, p.34,36,48,54 e 65, 2021. **Org:** Elaboração própria, através do anuário ANFAVEA. Obs. *Faturamento sem Imposto/Valores convertidos em dólar pela taxa média de cada ano. **Produção de autoveículos e categorias em (CKD). (1)Licenciamento de nacionais e importados novos. (2) Exportações totais de autoveículos e categorias em (CKD). (3) Pessoas empregadas (ativas) no setor.

Ao analisarmos esses indicadores, observamos uma tendência de queda na produção total de autoveículos e categorias, com redução média de 30,2% (-874.675) unidades

produzidas entre 2018 a 2020. Por outro lado, os licenciamentos totais de automóveis e categorias apresentaram um crescimento de vendas, em comparação aos dois anos anteriores, pois foram licenciados em 2016 (2.050.317 unidades) e 2017 com 2.239.682 unidades. Em vista disso, entre anos 2017 a 2019 houve um crescimento médio de 24,5%, porém no ano de 2019 a 2020 a queda nos licenciamentos chegou a 26,2%. Com semelhantes resultados, as exportações de automóveis e categorias realizadas pelo Brasil, demonstram fortes reduções de 48,7% em suas atividades de exportação. Mediante a esses resultados, consequentemente os faturamentos líquidos da indústria automobilística brasileira não demonstram qualquer forma de crescimento, ficando no patamar médio de US\$ 52,7 bilhões entre 2017 a 2019. Logo, o número de empregos no setor automobilístico também sofreu redução média de 9% (-9.820) vagas de empregos entre 2018 a 2020. Em síntese, os baixos resultados presenciados a partir de 2020 estão relacionados ao processo de intensas transformações que o setor automobilístico nacional passou devido a pandemia do coronavírus (Covid-19), que impactou de forma abrupta a indústria em geral – nos negócios e a competitividade - e sociedade em escala global (ANFAVEA, 2021).

No entendimento de Junior e Santos (2020) o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, trata-se de uma política muito recente, sendo implementado ao final de 2018, porém conta com um grupo de acompanhamento, amparado na Lei nº 13.755/2018, com o propósito de publicar anualmente um relatório de avaliação contendo seus resultados técnicos e econômicos, além dos futuros impactos decorrentes das despesas direcionadas ao programa, nas seguintes áreas: inovação, produção, emprego, investimentos, e agregação de valor. Através do grupo de acompanhamento, serão geradas análises por meio desses indicadores apresentados, com o propósito de verificar gradativamente a efetividade e desempenho do Rota 2030 no longo prazo, pois sua vigência expira em 2032, e no momento o Programa não chegou nem ao final do seu primeiro ciclo em 2023, para revisão e reorientação de metas. Cabe destacar o compromisso do grupo de acompanhamento na formulação dessas análises baseadas nas áreas de interesses do programa, com base e suporte das seguintes instituições: ANFAVEA; SINDIPEÇAS; IBGE; PIA (Pesquisa Industrial Anual); Ministério da Economia, com a plataforma RAIS e CAGED, BNDES e PINTEC. Portanto, ao observar a tabela 14, na qual ilustra os resultados das atividades da indústria automobilística brasileira de 2018 a 2020, deve-se ter cautela no momento de analisar, compreender e executar qualquer tipo de avaliação relacionada ao Programa Rota 2030, podendo ser improcedente, pelo fato do programa estar ativo e implementado à indústria automobilística brasileira a pouco tempo, não sendo possível

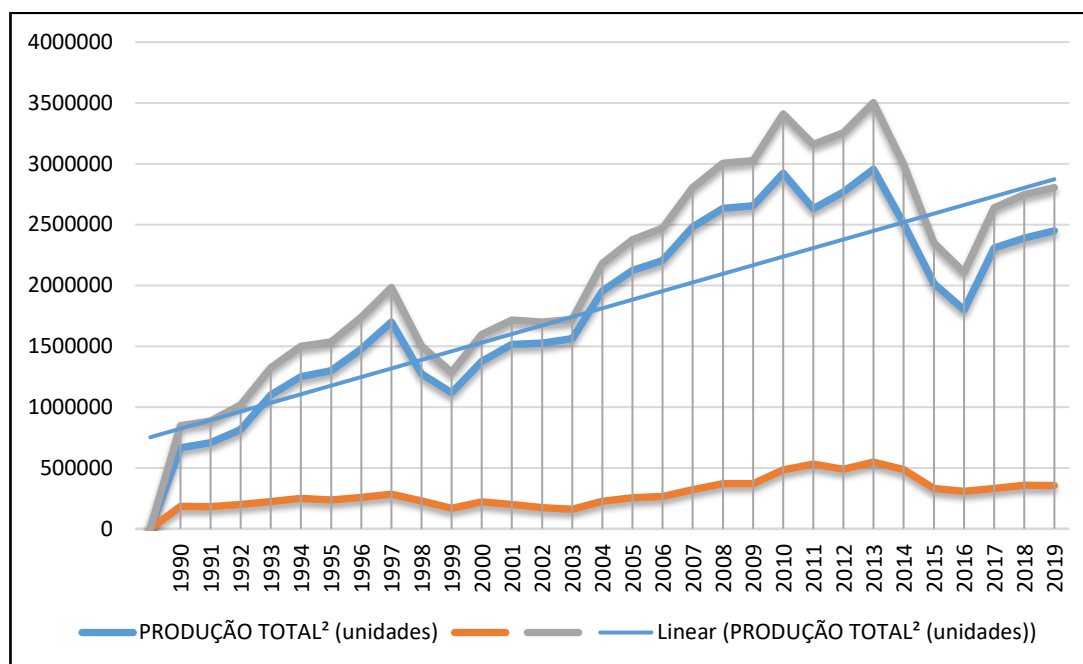
ainda, ter uma ampla visão a respeito dos resultados e desempenhos futuros do setor automobilístico brasileiro (JUNIOR; SANTOS, 2020, ANFAVEA, 2021).

6. ANÁLISE DAS VARIÁVEIS DE DESEMPENHO NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: DE 1990 A 2020.

Neste capítulo serão apresentados os resultados das sete variáveis relacionadas ao desempenho da indústria automobilística brasileira no período de 1990 a 2020, com o intuito de ilustrar o funcionamento, efeitos e oscilações dessas variáveis do setor ao longo do período proposto. As variáveis de produção, investimentos, empregos, produtividade, exportações, licenciamentos e faturamentos, já foram tratadas de modo mais amplo no decorrer deste trabalho, porém nessa seção, serão analisadas individualmente, através de linhas históricas distintas, e cálculos referentes a média bruta por período e taxas de crescimento média do setor, com propósito de entender o vínculo entre as variáveis e externar os cinco períodos específicos que a indústria de automóveis brasileira percorreu até o ano de 2020 e seus resultados. Logo após, será exposto, com base nos índices de concentração - dentro do período de vigência de cada política industrial - as empresas e unidades industriais com maior participação no mercado brasileiro, bem como suas localizações geográficas e físicas atuais, com o propósito de demonstrar o processo de desconcentração regional ocorrido nas empresas de automóveis.

6.1 A EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO DE AUTOMÓVEIS E COMERCIAIS LEVES: ENTRE 1990 A 2020

Ao se observar o gráfico 11, referente a produção total de veículos entre 1990 a 2020, nota-se inicialmente que o processo de abertura comercial ocorrida no Brasil em 1990, e a reestruturação na indústria de automóveis nacional vista a partir desse momento, contribuíram para o aumento da produção de automóveis a partir de 1991. Neste primeiro instante, destaca-se o primeiro período específico entre 1990 a 1994 como período de ‘Abertura Comercial’. Verifica-se nesse intervalo o aumento significativo da competitividade da indústria automobilística, através da produção expressiva no número de veículos e utilitários, decorrente das mudanças ocorridas nos processos de produção e tecnologias. Nesse interim, a produção total de ambos modelos atinge em 1991, 887.912 unidades produzidas, passando a 1.499.817 em 1994, tendo um crescimento de produção em torno de 68,9%.

Gráfico 11 - Produção Total de automóveis e comerciais leves da indústria brasileira entre 1990 a 2020.

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da ANFAVEA, 2021.

Esse crescimento na produção pode ter sido ocasionado pelos acordos firmados entre governo, montadoras e trabalhadores por intermédio das Câmaras Setoriais da Indústria a partir de 1992, e das políticas de incentivos propostas ao setor nesse período. Cabe ressaltar, que a fabricação de automóveis tem grande participação nas linhas de produção, em decorrência do surgimento de veículos populares de baixa cilindrada, econômicos em consumo e valor, a partir de 1993, no qual consagra o modelo de preferência na demanda do público consumidor até meados de 2020.

A partir de 1995, houve a inclusão do Regime Automotivo Brasileiro no cenário industrial automotivo, com efeitos até meados de 2001. Esse momento abrange o segundo período em específico, denominado de ‘RAB e RAE’. Ao observar o gráfico nesse período, nota-se que produção de autoveículos e comerciais leves continuam em crescimento até início de 1997, com um total 1.984.403 unidades produzidas (sendo 1.700.483 unidades de automóveis). A instituição do RAB nesse período buscava impulsionar o setor automotivo brasileiro através de medidas de incentivos fiscais para as empresas e contrapartidas para o crescimento no índice de nacionalização, principalmente de veículos e autopeças nesse período. Sendo assim, de 1995 a 2001 a indústria de automóveis teve suporte do BNDES, como parceiro financeiro em projetos aliados a fábricas e fornecedores. Porém, mesmo assim,

ao longo de 1997 a 1999 ocorreram reduções na fabricação de automóveis e comerciais leves, atingindo apenas 1.286.503 unidades fabricadas em 1999. Essa redução de produção estava atrelada ao cenário econômico brasileiro, que sofreu com a crise internacional instaurada em 1997 na Ásia e em 1998 na Rússia, e os ataques especulativos no qual proporcionaram a fuga de reservas internacionais brasileiras nos anos de 1998 e 1999. Tais impactos balançaram a sustentabilidade da dívida pública e o equilíbrio fiscal brasileiro.

Apesar da difícil situação nesse intervalo, a cooperação entre países do Mercosul colaborou para situação preocupante do balanço de pagamento do Brasil, favorecendo equilíbrio a balança comercial da indústria automobilística brasileira, através do crescimento do comércio – exportações - entre Brasil e Argentina. A partir desse momento, a indústria nacional começa a ter um folego novamente no seu ritmo de produção de carros e utilitários, atingindo em 2001 a produção total de 1.715.995 unidades fabricadas, com aumento na produção de 33,38% entre os anos 1999 e 2001.

Posteriormente, a partir do ano de 2003 a 2011, houve outro período específico, denominado de ‘PITCE e PDP’, durante a gestão de Governo Lula. Essas duas políticas, a PITCE lançada em 2004 e a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP) lançada em 2008, tinham o propósito de estimular a competitividade da indústria nacional brasileira, voltada ao mercado externo e a geração de superávits na balança comercial, bem como apoiar e/ou dar suporte as pequenas e médias empresas por intermédio de financiamentos via BNDES. Além disso, buscaram promover a capacidade de inovação das empresas brasileiras, como também o crescimento econômico e do parque industrial. Deste modo, ambas políticas são de cunho mais abrangentes, voltadas aos diversos setores industriais da economia brasileira, inclusive o complexo automotivo foi contemplado com um programa para fortalecer sua competitividade, com foco no aumento de suas exportações. Diante dessas características, a produção da indústria automotiva nacional tem uma tendência de crescimento forte até o ano de 2010, com uma produção total de veículos e comerciais leves de 3.409.047 unidades fabricadas.

Cabe destacar, que esse bom desempenho de produção está vinculado alguns fatores, são eles: aumento expressivos de investimentos direcionados ao setor automobilístico no período de 2003 a 2011; políticas setoriais voltadas a indústria nacional; políticas sociais focadas no aumento do poder de compra dos brasileiros; facilidade aos créditos e financiamentos pelas famílias, com pagamentos a longo prazo; e novas modalidades de pagamentos no momento de aquisição de veículos. Diante disso, pode-se comparar a produção total de automóveis e comerciais leves no início da Gestão Lula em 2003 com

1.721.841 unidades produzidas, com o ano de 2010, tendo um crescimento de produção total em torno de 97,98%. Esses resultados de produção podem representar o bom cenário econômico presenciado ao decorrer desses anos, sendo considerado um termômetro das atividades industriais e econômicas no país nesse período em específico.

Logo depois, a partir do ano de 2012 a 2017 temos o período específico da Política ‘Inovar-Auto’ durante a gestão de Governo Dilma Rousseff. Ao analisar o gráfico referente ao início de governo Dilma em 2011, nota-se um leve crescimento de 10,82% na produção total de automóveis e utilitários, que saí de 3.161.223 unidades produzidas em 2011 para 3.503.537 no início de 2013 (momento de inclusão da política Inovar-Auto no cenário industrial automotivo brasileiro). Todavia, após a política Inovar-Auto estar ativa e vigente, o gráfico ilustra uma queda acentuada nos níveis de produção de automóveis a partir do ano de 2013 a 2016 (término de gestão Dilma Rousseff). Essa redução de produção está atrelada em alguns fatores internos e externos interligados a economia brasileira.

Os fatores internos vistos como limitadores do crescimento no período de governo Rousseff, são: reduções consecutivas no PIB a partir do ano de 2011; a alta nas taxas de juros, decorrentes das variações da taxa Selic; difícil controle sobre a inflação; restrição aos créditos e financiamentos; retração do consumo das famílias, devido à alta dos endividamentos; alta no número de importações; e taxa de câmbio não competitiva. Por outro lado, os fatores externos interligados a economia brasileira no período Dilma, estão relacionadas as baixas taxas de crescimento mundial, correlacionadas com as desacelerações nas economias Chinesa e Indiana, limitando o crescimento das exportações brasileira, tendo reflexos na balança comercial o país. Como resultado, houve uma crise econômica no país durante os anos 2013 a 2016, com reduções na produção brasileira. Essas reduções na produção totais de veículos e comerciais leves entre os anos 2013 a 2016, atingiram -39,84%.

A partir do ano de 2018 a 2020, tem-se o último período específico que aborda o ‘Programa Rota 2030’ durante o mandato de Michel Temer (2016-2019) e Jair Bolsonaro em 2020. O Programa Rota 2030, tem como meta principal ampliar indústria automotiva brasileira e sua competitividade até meados de 2030, e inseri-la no contexto global, através da implantação de princípios de sustentabilidade ambiental, estímulos a pesquisa e desenvolvimento, visando novas formas de tecnologias para cadeia do setor automobilístico. Mediante ao exposto, nota-se através do gráfico de produção total, um leve crescimento de 6,23% na produção de automóveis e comerciais leves entre os anos 2017 com 2.639.413 unidades produzidas, para 2.803.951 unidades em 2019. De tal modo, a partir de 2017 o

Governo Temer buscava maneiras de recuperar economia brasileira. Com isso, houve a implementação de algumas medidas restritivas, são elas: controle da inflação; aumento de impostos e tributos; cortes de despesas no orçamento anual; na intenção de cumprir a meta fiscal para ano de 2018 com possível superávit primário. No entanto, em 2017 o PIB da economia brasileira apresenta um crescimento de 1,3%, logo em 2018 e 2019 o Produto Interno Bruto cresce em taxas semelhantes de 1,1% ao ano. De fato, esse leve crescimento na produção é atrelado a recuperação do cenário econômico brasileiro. No entanto, a partir do ano de 2020 na gestão de Governo Bolsonaro, o setor automobilístico brasileiro é surpreendido com fortes impactos advindos da pandemia da Covid-19, causando paralisações nas diversas linhas de montagens de automóveis no país, como também acentuou a ausência de insumos e fornecedores, prejudicando a cadeia de fornecimento do setor, consequentemente a produção de autoveículos apresenta -32,06% entre os anos 2019 a 2020.

Para complementar a análise da evolução da produção de automóveis e comerciais leves, observaremos a tabela 15, no qual ilustra as taxas de crescimento médio do setor e a média bruta de produção nesses períodos.

Tabela 15 - Taxas de Crescimento médio do setor

Ano	Período	Produção Média (Unidades)	Taxa Crescimento Média da Produção
1990/1994	Abertura Comercial	1.115.560	10,6624
1995/2002	RAB e REA	1.622.854	2,7182
2003/2011	PITCE, PDP (Gov. Lula)	2.585.555	7,5132
2012/2016	Inovar-Auto (Gov. Dilma)	2.808.724	-1,7537
2018/2020	Rota 2030	2.485.381	-8,6383

Fonte: ANFAVEA (2017; 2020;2021)

A tabela 15, tem por finalidade ilustrar o desempenho da produção total de autoveículos e utilitários do setor automobilístico brasileiro, definido por períodos estabelecidos. Percebe-se inicialmente, que a produção média de veículos que abrange o período de 1990-1994 apresentou um crescimento médio de produção de 1.115.560 unidades nesse período, demonstrando um crescimento produtivo progressivo na produção até 1994, em decorrência da obrigatoriedade de reestruturação das estruturas e aumento da competitividade das empresas montadoras existentes nesse período. No entanto, a produção média do período RAB e RAE cresce cerca de 45,47%, sustentando a ideia que o Regime Automobilístico Brasileiro e suas metas contribuíram de forma positiva nos níveis de produção média durante sua vigência. Logo, no período de Governo Lula (2003-2011) o crescimento médio na produção de

autoveículos aumentou em cerca de 59,32% em comparação ao período anterior, frutos das políticas e incentivos industriais e de um bom cenário da economia brasileira. Todavia, a produção média no período do Inovar-Auto – dentro da Gestão Dilma - apresentou um crescimento de apenas 8,63% considerado pouco satisfatório, em comparação ao período 2003-2011, pelo fato do setor automobilístico nacional vir de um período bom e consolidado na gestão Lula, porém a gestão Dilma enfrentou problemas internos e externos na economia que refletiram na redução da produção a partir de 2014.

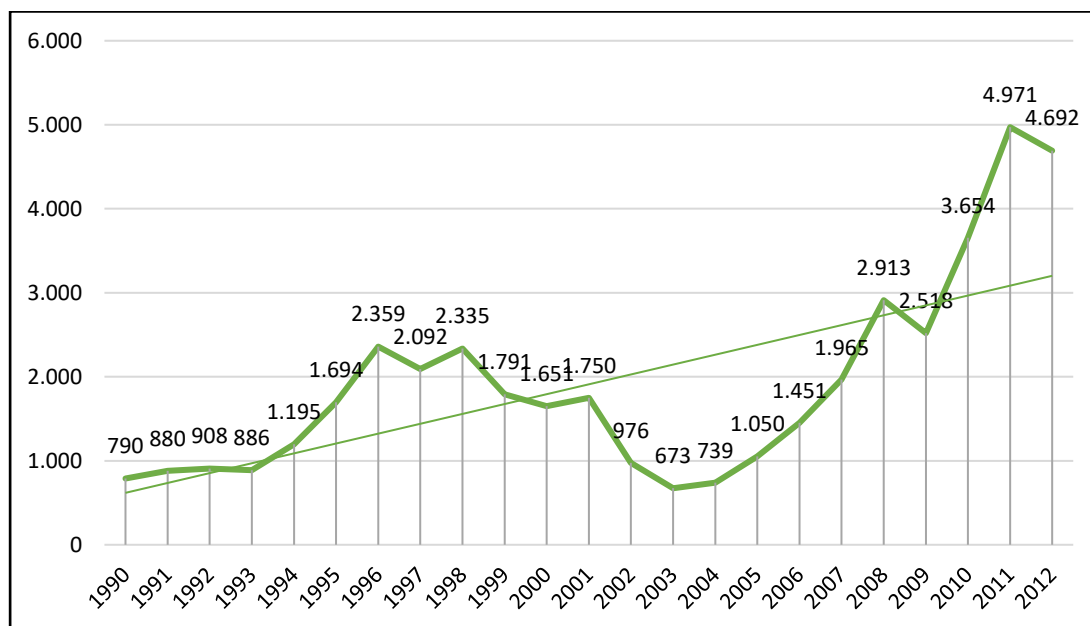
Para o período do Programa Rota 2030 (2018-2020) houve redução na produção de autoveículos, de -11,51% em comparação ao período Inovar-Auto, em decorrência dos fortes impactos da Covid-19 vistos na economia brasileira, refletindo diretamente no desempenho do complexo automotivo. Por outro lado, no contexto da taxa de crescimento média da produção dos cinco períodos específicos, é percebido que o primeiro período de 1990-1994 apresentou o melhor desempenho em crescimento médio, com uma taxa de 10,66. É notável nos outros dois períodos 1995-2002 e 2003-2011, taxas de crescimento média não surpreendentes, principalmente a taxa de 2,71 correspondente ao período do RAB no cenário automotivo, contudo a taxa de 7,51 equivalente ao período Lula representa uma reintegração e recuperação nos níveis de produção de autoveículos nesse período.

Por outro lado, quando observamos os dois últimos períodos correspondentes aos anos 2012-2016 e 2018-2020, notamos um encolhimento nos níveis de produção em ambos períodos. No período referente ao Inovar-Auto, a taxa de crescimento encolheu cerca de -1,75, reflexo das dificuldades internas vistas durante a gestão Rousseff. Logo, para o último período referente ao desempenho do Programa Rota 2030, demonstra através da taxa de -8,63, a preocupante situação de redução dos níveis produtivos do setor automobilístico brasileiro, em consequências do cenário econômico e industrial presenciado nesse período.

6.2. A EVOLUÇÃO DOS INVESTIMENTOS NO SETOR AUTOMOTIVO NACIONAL: ENTRE 1990 A 2012.

Essa seção tem por finalidade abordar a evolução dos investimentos realizados em prol da indústria automobilística brasileira durante os anos 1990 a 2012, com intuito de explicar o volume de recursos destinados a cada período específico, e se houve resultados após sua destinação. Para complementar a análise, será observada, através do gráfico 12, a projeção dos investimentos até o ano de 2012.

Gráfico 12 - Investimentos no setor entre 1990 a 2012.



Fonte: ANFAVEA, 2021.

Ao ser observado o primeiro período de 1990, notamos que o nível de investimentos direcionados ao setor automobilístico nacional é relativamente comparável com a situação das montadoras existentes naquele período inicial de Abertura Comercial, pois as mesmas apresentavam em suas estruturas e linhas de produção, um padrão tecnológico desatualizado em comparação aos países desenvolvidos. Logo, surge a obrigatoriedade de investimentos no setor por parte das empresas, no qual é visto a partir de 1991 a 1994. Nesse pequeno período os investimentos somam cerca de US\$ 4,6 bilhões de dólares.

A partir de 1995-2001 com inclusão do RAB foi possível captar investimentos estrangeiros diretos – para alavancar o setor automotivo -, como também instigar novas empresas a se instalar no país na expectativa que as mesmas investissem grandes volumes de recursos no complexo industrial automotivos, logo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) foi outro membro articulador de investimentos às indústrias montadoras, totalizando nesse período um somatório de US\$ 13,6 bilhões. Cabe ressaltar, que as reduções dos investimentos no setor durante os anos 1998 a 2003 podem estar interligados a crise internacional ocorrida em 1998 e as especulações que causaram a fuga de reservas internacionais brasileiras, com possíveis impactos na moeda doméstica, como também no desempenho da economia.

Logo depois, no período 2003-2012 referentes aos dois mandatos do Governo Lula e início de gestão Dilma Rousseff, retratam uma recuperação surpreendente nos volumes de

recursos direcionados ao setor automotivo nacional. Em visto disso, nesse interim foram direcionados ao setor automotivo cerca de US\$ 24,6 bilhões. Todavia, esses investimentos ao setor faziam parte das estratégias de governo Lula, para impulsionar o desenvolvimento da indústria automobilística nacional, como também a produção e vendas (exportações brasileiras), com a meta de atingir superávits na balança comercial do país.

Como forma de complementar a análise dos investimentos no setor automotivo, foi organizada a tabela 16, com as taxas de crescimento médio, e a média bruta dos investimentos nesses períodos.

Tabela 16 - Taxas de crescimento médio e a média bruta de investimentos.

Ano	Período	Investimentos Médios (US\$ Milhões)	Taxa Crescimento Média de Investimentos
1990/1994	Abertura Comercial	932	15,6513
1995/2002	RAB e REA	1.953	1,4955
2003/2011	PITCE, PDP (Gov. Lula)	2.327	20,469
2012	Inovar-Auto (Gov. Dilma)		
Fonte: ANFAVEA (2017; 2020;2021)			

Fonte: Elaborado pelo autor com bases nos dados da ANFAVEA (2017;2020;2021)

Diante da tabela 16, é notável, no quesito investimentos médios, o crescimento progressivo no volume médio de recursos destinados ao setor automobilístico nacional, nos três períodos observados. No primeiro período referente a Abertura Comercial, a média de investimentos no setor entre 1990-1994 atinge US\$ 932 milhões, volume de recursos considerados satisfatórios em relação ao curto período considerado, como também da situação de desenvolvimento industrial das firmas montadoras nessa época. Entretanto, no período posterior (1995-2002) o regime RAB e REA proporcionaram ao setor automotivo nacional desse período, um crescimento nos investimentos de 109,54%, em comparação ao período anterior (1990-1994), alcançando investimentos de US\$ 1.953 bilhões de dólares nesse momento.

Diante disso, o próximo período é referente aos mandatos e políticas PITCE, PDP na gestão Lula e início de Governo Dilma, no qual apresentam um crescimento de 19,15% nos investimentos médios em comparação ao período RAB e REA (1995-2002). Em vista desse crescimento nos investimentos entre períodos, é perceptível a reintegração e consolidação progressiva nos níveis de recursos destinados ao setor partir do ano de 2003 a 2012.

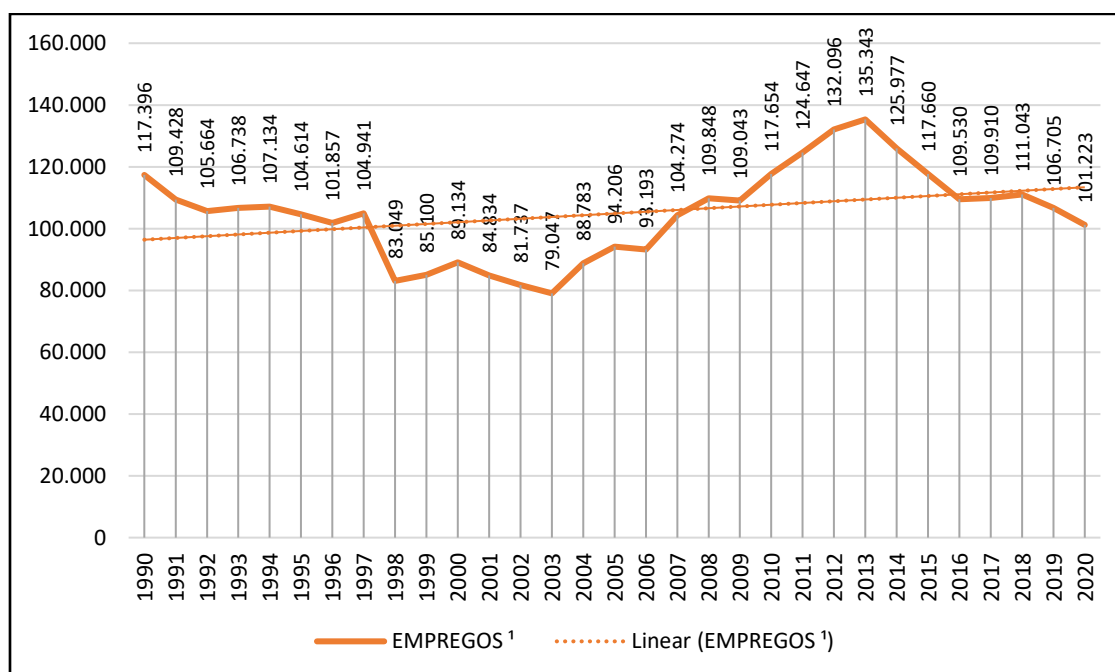
No que diz respeito a taxa de crescimento média dos investimentos, ilustrada nos três períodos específicos da tabela 16, notamos que o melhor período - no qual os volumes de

investimentos foram maiores – foi no decorrer dos anos 2003-2012 relativos a toda gestão Lula, e começo Dilma Rousseff, alcançando a taxa de crescimento de 20,469 nesse período. Cabe destacar nesse momento, o bom comportamento da taxa de crescimento de 15,6513 no período de Abertura Comercial do país. Todavia, a taxa crescimento de 1,4955 referente ao período RAB e RAE, demonstra um resultado tanto quanto insatisfatório percebido através dessa taxa de crescimento nos níveis de investimentos nesses anos. De acordo com esse resultado no período 1995-2002, é observado a pouca eficiência do RAB em influenciar maiores volumes de recursos para o setor.

6.3 A EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE EMPREGOS NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL: ENTRE 1990 A 2020

Essa seção tem como objetivo abordar a evolução no número de empregos diretos a indústria automobilística brasileira entre 1990 a 2020, com o propósito de relacionar o número de empregos ativos com os cinco períodos específicos propostos. Para essa análise, será usado o gráfico 13, com a projeção dos empregos no setor.

Gráfico 13 - Empregos no Setor entre 1990 a 2020.



Fonte: ANFAVEA, 2021.

Conforme o gráfico 13, referente ao número de empregos ativos no setor automotivo brasileiro, ao observa-se o primeiro período de 1990-1994 presencia-se uma redução no

número de vagas, pois em 1990 o setor possuía 117.396 pessoas ativas na indústria automotiva, e ao final de 1994 o somatório de pessoas empregadas chega a 107.134, tendo uma redução de -8,74% (- 10.262 vagas) nesse pequeno período. De fato, a partir desse período deu-se início ao processo de modernização nas estruturas e processos de produção, bem como, o aumento da mecanização e automatização em cada setor das montadoras, reduzindo parcialmente o número de trabalhadores no setor e exigindo dos mesmos, uma melhora na qualificação e capacitação da mão de obra.

Logo no período seguinte 1995-2002 referente ao regime RAB e RAE, demonstra uma tendência de queda até meados de 2002, com redução de -21,86% (- 22.887 vagas) para esse período. Essas diminuições no número de vagas são atreladas ao aumento nos investimentos direcionados ao complexo automotivo, e os efeitos que os avanços tecnológicos trouxeram para as linhas de produção, e uso de equipamentos assistidos por computador nos setores, como também o uso de robotização para execução de inúmeras tarefas. Outro fator articulador responsável por reduzir o número de vagas dentro das empresas montadoras foi o processo de desverticalização da produção de diversos itens, pois permitiu a desvinculação do processo de produção – dentro das firmas – dos seguintes itens: componentes, peças, sistemas, estampagens, módulos, e outros, repassando essa produção desses itens para empresas e fornecedoras distintas.

Logo em seguida, no período de 2003-2011 as políticas de PITCE e PDP, proporcionam o crescimento no número de trabalhadores para o setor automotivo, aumento o percentual de vagas torna de 57,68%, passando de 79.047 empregados em 2003 para 124.647 em 2011. O aumento expressivo no número de trabalhadores no setor automotivo nacional nesse momento é explicado pela elevação no consumo interno e externo de veículos e utilitários pelo público, pelo fato da diversificação dos modelos de carros – pois estavam presentes no país cerca de 12 empresas montadoras - como também no surgimento de novas formas de aquisição de veículos e as facilidades de créditos e financiamentos ofertadas para os pagamentos desses carros.

Porém, para o próximo período referente ao Inovar-Auto 2012-2016 na gestão de Dilma Rousseff, o começo desse período apresentou um crescimento de 8,58% número de vagas entre os anos 2011 a 2013. Todavia, a partir de 2014 a 2016 o setor automobilístico nacional reduz o número de trabalhadores, passando de 125.977 em 2014 para 109.530 em 2016. Essa redução de -13,05 equivalente a - 16.447 vagas no setor automotivo, é associada aos problemas internos de sua gestão, como: crescimento da dívida pública, alta da inflação,

restrições aos créditos, reduções consecutivas do PIB, e dificuldades na estabilidade nas taxas de juros. Assim, para o último período em análise 2018-2020, referente ao Programa Rota 2030, a tendência de queda no número de empregos permanece, pois em 2018 o setor expõe 111.043 empregados. Posteriormente, em 2020 o quadro efetivo de empregados na indústria automotiva apresenta apenas 101.223 funcionários, com queda de -8,84% (- 9.820 postos de trabalho). Neste momento, o setor automotivo sofre com a abrupta queda do mercado em relação a pandemia de coronavírus, tendo reduções nos salários, na jornada de trabalho, e alguns fechamentos de fábricas ocasionaram essas demissões.

Para auxiliar essa análise, será possível ver, através da tabela 17, as taxas de crescimento médio de empregos, e a média bruta de empregos nos períodos de 1990 a 2020.

Tabela 17 - Taxas de crescimento médio de empregos e a média bruta de empregos entre 1990 a 2020.

Ano	Período	Média de Empregos (Pessoas)	Taxa de Crescimento Média da Empregos
1990/1994	Abertura Comercial	109.272	-1,9323
1995/2002	RAB e REA	93.361	-3,0107
2003/2011	PITCE, PDP (Gov. Lula)	100.243	4,9336
2012/2016	Inovar-Auto (Gov. Dilma)	121.753	-1,9418
2018/2020	Rota 2030	106.324	-2,6711

Fonte: Elaborada pelo autor com base nos dados da ANFAVEA (2017; 2020;2021)

Conforme a análise percorrida ao longo dessa seção, observa-se a tabela 17, com a intenção de verificar as taxas relacionadas ao número de empregos no setor automobilístico nos cinco períodos específicos. Inicialmente para o período 1990-1994 referente a Abertura Comercial, a média de empregos permanece em 109.272 funcionários ativos na indústria. Logo depois, no período seguinte de 1995-2002 no qual o Regime Automotivo Brasileiro se encontra vigente, a média de trabalhadores nesse período apresenta uma redução de -14,56 %, resultados dos avanços da indústria automotivas desde de o ano 1990. No entanto, para a gestão Lula, a média de trabalhadores no setor automotivo cresce apenas 7,37%, em comparação ao período anterior, com crescimento considerado razoável para o período de seu mandato.

Posteriormente, no período do programa Inovar-Auto entre 2012-2016 na gestão Dilma, a média de trabalhadores no setor automobilístico atinge as 121.753 pessoas ativas no complexo, indicando uma boa concentração no número de empregados em meios as dificuldades vistas no período de mandato Dilma. Porém, no período de Programa Rota 2030

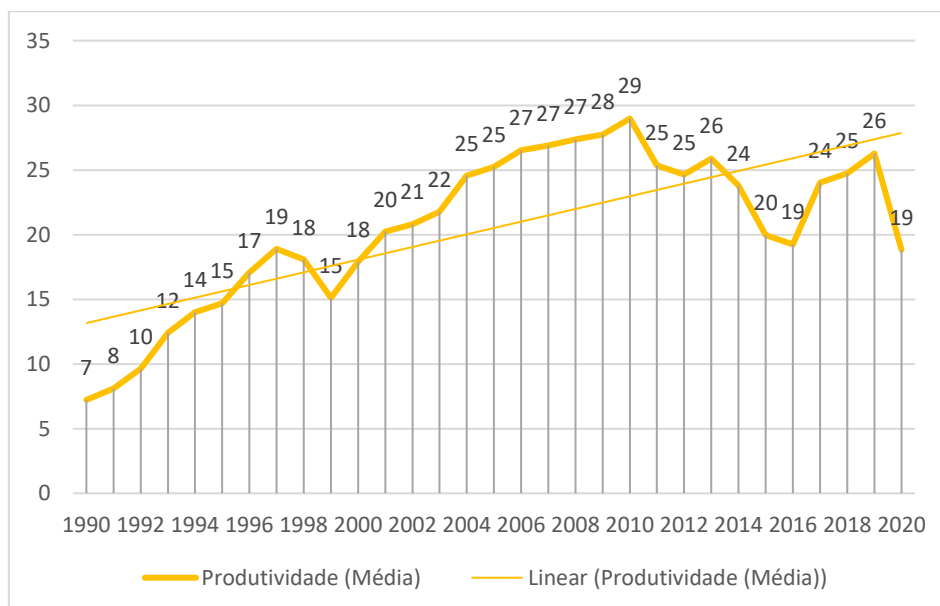
(2018/2020) a média de empregos ativos atinge apenas 106.324 postos de trabalho, com redução de -12,67%, reforçando a ideia dos efeitos oriundos da pandemia de coronavírus sobre cenário nacional.

Em síntese, a taxa de crescimento média de empregos na indústria automobilística brasileira para os períodos 1990-1994; 1995-2002; 2012-2016 e 2018-2020 demonstra, de maneira coerente o encolhimento no número de funcionários dentro das empresas montadoras de autoveículos, devido ao desenvolvimento sucessivo das mesmas ao longo dos anos analisadas ou pelas transições que país atravessa de forma a impactar no setor automotivo. Nesse intervalo, o único período de 2003/2011 demonstrou um crescimento positivo de 4,9336 no crescimento de empregados no setor.

6.4 A EVOLUÇÃO DA PRODUTIVIDADE NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL: ENTRE 1990 A 2020

Esta seção busca explicar os efeitos dos avanços ocorridos dentro do processo produtivo de autoveículos, com o propósito de relacionar a razão entre funcionário e número de carros fabricados. Para auxiliar essa análise, será usado o gráfico 14 com a projeção da produtividade de 1990 a 2020.

Gráfico 14 - Produtividade no setor entre 1990 a 2020.



Fonte: Elaboração própria com base nos dados da ANFAVEA, 2021.

Ao analisar o gráfico 14, referente a produtividade no setor automotivo, observa-se que no primeiro período de Abertura Comercial (1990-1994) a produção de veículos por funcionário nas montadoras é de sete carros no período de 1990, crescendo para doze ao final de 1994. Esse aumento da razão entre produção por funcionário nesse período cresceu em torno de 94%, crescimento considerado progressivo nesse primeiro momento, devido as melhorias nas estruturas, tecnologias, inclusão da mecanização nos processos de produção. No próximo período do Regime Automobilístico Brasileiro (1995-2002) e as suas contribuições ao cenário automobilístico permitiram o crescimento da razão entre produção por funcionário, pois em 1995 essa proporção de produção por funcionário aumenta para quinze unidades em 1995, e ao final desse período em 2002 são produzidos vinte e um veículos por funcionário. Tal crescimento nesse período atinge cerca de 42%, atrelado as novas tecnologias inseridas junto as novas fábricas presentes no país, com novos métodos de produção, equipamentos e sistemas, dinamizando as formas de produzir.

Logo depois, na gestão de Governo Lula, as políticas PITCE e PDP, contribuíram de forma positiva no aumento dessa proporção de produção, pois em 2003 eram produzidos vinte e dois veículos por funcionário, e em 2010 chega-se a vinte e nove unidades por trabalhador, estabelecendo um crescimento de 33,02% no decorrer desses anos. Esse crescimento na produção por funcionário nas empresas montadoras cooperou para a competitividade do setor nesse período.

Todavia, no período do Inovar-Auto (2012-2016) na gestão Dilma, houve uma redução na produtividade do setor devido ao número de desempregos no complexo industrial, atingindo ao equivalente a - 16.447 postos de trabalho. A produtividade nesse período teve queda de aproximadamente -21,92%, passando de vinte e cinco unidades em 2012, para dezenove unidades fabricadas por funcionário em 2016. Houve uma recuperação da produtividade no setor – durante do período Michel Temer - passando de dezenove unidades em 2016, para vinte e cinco veículos fabricados por funcionário em 2018. No entanto, o período do Programa Rota 2030 referente aos anos (2018-2020) a tendencia de queda na produtividade no setor permanece, demonstrando uma redução de - 23,93% do ano de 2018 para o ano de 2020.

Nesse momento, será analisada a tabela 18, referente a produtividade média e a taxa de crescimento média da produtividade (carros/pessoa), com a finalidade de esclarecer os efeitos e impactos no volume de produção de cada funcionário nas empresas montadoras.

Tabela 18 -Produtividade média e Taxa de crescimento média da produtividade (carros/pessoas)

Ano	Período	Produtividade Média (Carros/Pessoa)	Taxa de Crescimento Média da Produtividade
1990/1994	Abertura Comercial	10	12,8084
1995/2002	RAB e REA	17	5,6722
2003/2011	PITCE, PDP (Gov. Lula)	26	2,4254
2012/2016	Inovar-Auto (Gov. Dilma)	23	-0,1308
2018/2020	Rota 2030	23	-6,3829

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da ANFAVEA (2017; 2020; 2021)

De acordo com a análise discorrida no início dessa seção, nota-se que a produtividade média no período (1990-1994) apresenta a produção média de dez veículos fabricados por funcionário, logo, no próximo período RAB a produtividades média de veículos por funcionário cresce para 17 unidades, com crescimento médio de 70% na fabricação entre períodos. Ademais, o período referente aos anos de 2003-2011 apresentou o melhor índice de produção por funcionário, com média de 26 unidades por trabalhador, crescendo 52,9% no ritmo produtivo nesse momento. Todavia, para os dois últimos períodos, Inovar-Auto (2012-2016) e Rota 2030 (2018/2020) apresentaram semelhantes níveis de produção por funcionário, em torno de 23 unidades fabricadas por colaborador, no qual demonstra uma redução produtiva de -11,54% em comparação ao período Lula. Essas reduções representam os efeitos que o setor automobilístico nacional demonstra conforme a situação e realidade do cenário brasileiro nesses dois períodos distintos.

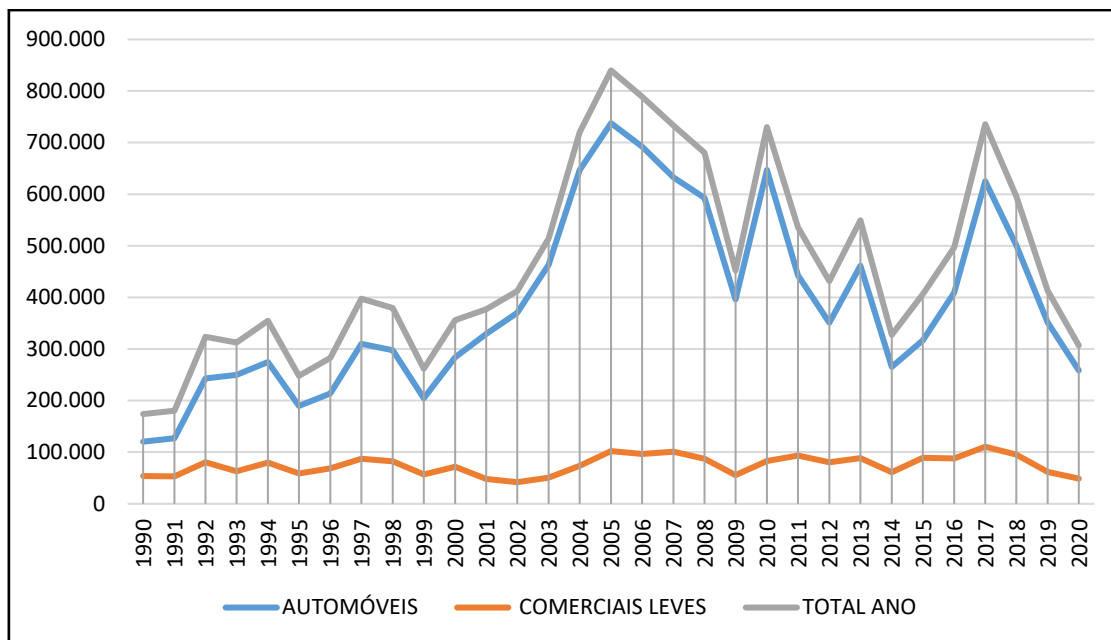
No que diz respeito a taxa de crescimento média da produtividade nestes períodos específicos, em síntese, notamos que o período de Abertura Comercial proporcionou o maior crescimento da razão entre produção e funcionário, com a taxa de 12,8084. Nos demais períodos 1995-2002 e 2003-2011 houve a redução da produtividade dentro das firmas, representadas pelas taxas 5,6722 e 2,4254, com reduções no crescimento produtivo de – 81,06% entre 1990 a 2011. Nos períodos referentes ao Inovar-Auto e Rota 2030 a razão entre produção e funcionários nas empresas montadoras acabam encolhendo, percebidas através das taxas – 0,1308 e -6,3829 nestes períodos.

6.5 A EVOLUÇÃO DAS EXPORTAÇÕES NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL: ENTRE 1990 A 2020

Essa seção irá explicar a evolução das exportações de autoveículos e comerciais leves da indústria automotiva nacional ao longo de 1990 a 2020, com o intuito de demonstrar o

volume de exportações dentro dos cinco períodos específicos propostos. Para facilitar a análise, será usado o gráfico 15, no qual demonstra a projeção das exportações.

Gráfico 15 - Exportações totais entre 1990 a 2020.



Fonte: ANFAVEA, 2021.

Inicialmente, ao observar-se a primeira faixa de tempo (1990-1994) referente ao período de Abertura Comercial, nota-se um crescimento progressivo no volume de exportações do setor automotivo nesse intervalo. Em 1990 foram vendidas cerca de 173.956 unidades de autoveículos e utilitários, e ao final deste período em 1994, foram exportadas 354.811 unidades, demonstrando um crescimento de 103,9% considerado satisfatório em relação ao pequeno período analisado. Esse aumento das vendas é oriundo de alguns novos fatores que começam ser inclusos no complexo automotivo, são eles: dos investimentos em melhorias nas empresas montadoras, bem como no surgimento das novas tecnologias, novos modelos de veículos – com melhor qualidade - disponíveis ao mercado e aumento da produtividade e mão de obra nas empresas, etc. No período seguinte, referente ao RAB e RAE o volume de exportações do Brasil cresce ao longo do período, apresentando um crescimento de 66,05%, passando de 248.210 unidades de autoveículos e utilitários vendidos em 1995, para 412.715 unidades exportadas em 2002. Todavia, nesse intervalo entre anos 1998 a 2000 houve uma redução nas exportações devido à crise internacional (Russa) e os seus impactos no país resultaram na redução das exportações, porém aliança com o Mercosul contribuiu para o escoamento da produção de veículos e utilitários em direção a Argentina.

No entanto, o período referente aos anos de 2003-2011 na gestão Lula e suas políticas de incentivos industriais representam um aumento significativo no volume de exportações de 2003 a 2005. Em 2003 foram vendidas 513.840 unidades de entre autoveículos e utilitários, logo em 200 esse somatório nas vendas atinge 839.908 unidades, com crescimento de 65,4% somente neste primeiro mandato Lula. Porém, a partir de 2006 a início de 2009 houve quedas nas exportações do setor automobilísticos devido as reduções das demandas internacionais, como também nos principais parceiros comerciais do país. As reduções nas exportações de autoveículos nesse momento atingem 42,7%.

A partir dos anos de 2010 a 2013, referentes ao período final do Governo Lula até 2011 e início de Governo Dilma Rousseff ocorre uma tendência de queda acentuada no volume de exportações de veículos e utilitários do país, tal efeito é atrelado a crise financeira mundial a partir de 2009, como também no Mercosul, União Europeia, América Latina e Caribe. Todavia, outras questões internas do país são atreladas a esses efeitos, como as reduções de produção, produtividade, competitividade e números de empregos no setor automotivo nacional e alta da inflação são alguns dos fatores responsáveis pela queda nas vendas.

É notável uma recuperação das exportações entre os anos 2014 com 327.106 unidades vendidas, a 2017 com 735.805 unidades, durante a vigência do Programa Inovar-Auto e suas metas sobre o cenário industrial automobilístico brasileiro, marcando um crescimento no volume de exportação de 124,9% nesse momento. Logo, o período referente ao Programa Rota 2030 (2018/2020) demonstra novamente uma tendência forte de retração nas exportações, devido ao cenário de pandemia presenciado a partir de 2020, e os fortes impactos de desaceleração nos fluxos de comércio internacional ocasionaram a retração de (- 48,51%) das exportações brasileiras.

A partir desse momento será analisada a tabela 19, referente as exportações médias e a taxa de crescimento média das exportações, com a finalidade de demonstrar qual período específico ao longo de 1990 a 2020 apresentou os melhores índices nessa variável.

Tabela 19 - Exportações médias e taxa de crescimento média entre 1990 a 2020

Ano	Período	Exportações Médias (Unidades)	Taxa de Crescimento Média das Exportações
1990/1994	Abertura Comercial	269.106	13,5308
1995/2002	RAB e REA	328.922	5,0157
2003/2011	PITCE, PDP (Gov. Lula)	640.585	6,9396
2012/2016	Inovar-Auto (Gov. Dilma)	491.219	10,33
2018/2020	Rota 2030	438.728	-25,124

Fonte: ANFAVEA (2017; 2020;2021)

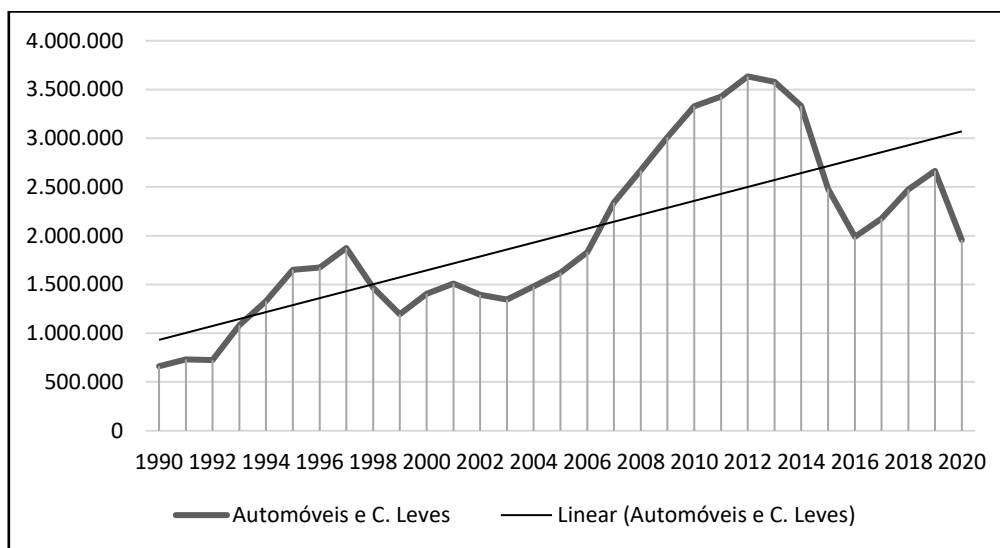
De acordo com análise desenvolvida no início desta seção, observa-se no quesito de exportações médias, que período de Governo Lula apresentou a melhor índice médio de exportações, com 640.585 unidades exportadas. Parte desse resultado é vinculado pelo esforço dessa gestão em impulsionar a competitividade do setor automotivo, como os demais setores do país, através das políticas industriais (PITCE e PDP) e programas de desenvolvimento para distintos setores desse período. Cabe destacar nesse momento, que os períodos RAB E REA, e programas Inovar-Auto e Rota 2030 demonstram volumes de exportações médias progressivas, mediante aos seus respectivos anos e características específicas de cada cenário. No que diz respeito a taxa de crescimento média das exportações, temos como destaque de melhor momento de crescimento das vendas o período de 1990-1994, com taxa de 13,5308, seguida do período Dilma Rousseff de 2012-2016, com a taxa de crescimento das exportações de 10,33.

De fato, o resultado referente ao primeiro período de Abertura da economia deu-se pela melhora no desempenho do cenário brasileiro, como também das mudanças e avanços nas estruturas das empresas presentes no país nesse momento. Por outro lado, no período Dilma, esse resultado positivo do crescimento médio das exportações pode ser representado pela gradual recuperação da economia brasileira entre os anos 2014 a 2017, em relação ao mal desempenho visto em meados de 2012. Todavia o dinamismo e níveis de exportações em cada período específico citado, expõe dependência da situação economia e política do país para alcançar melhores resultados.

6.6 A EVOLUÇÃO DOS LICENCIAMENTOS NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL: ENTRE 1990 A 2020

Essa seção irá abordar a evolução dos licenciamentos de carros e comerciais leves do país, durante a trajetória de 1990 a 2020, com a finalidade de expor o volume de vendas internas conforme o cenário de cada período específico proposto. O gráfico 16, irá contribuir para a análise dessa variável.

Gráfico 16 - Licenciamentos totais de automóveis e comerciais leves, entre 1990 a 2020.



Fonte: Elaboração própria com base nos dados da ANFAVEA, 2021.

Ao observar-se o gráfico 16, referente ao volume de licenciamentos de veículos e comerciais leves do país, nota-se no período 1990 a 1994, um crescimento gradual nas vendas internas, em torno 101,7% nesse intervalo, licenciando em 1990, 661.337 unidades, e ao final de 1994, o total de unidades licenciadas chega em torno de 1.330.459. Tais resultados desses licenciamentos nesse momento são frutos dos incentivos às empresas montadoras para produção de carros populares, com versões mais básicas e motores mais econômicos e eficientes. Neste momento, ocorre o surgimento de novos modelos de autoveículos no mercado, estimulando a demanda por esses bens duráveis.

Para o próximo período referente ao RAB e REA (1995-2002), o volume de licenciamentos apresenta bom desempenho até início de 1997, com crescimento de 13,39% em torno de (5.199.079 unidades licenciadas) entre os três anos. Logo em seguida, houve reduções de 28,12% nas vendas de autoveículos a partir do segundo semestre de 2017 até o ano de 2003, devido aos problemas internos na economia, como menor ritmo da atividade econômica dos trabalhadores, como pela restrição orçamentária das famílias nesse período. A partir do período Lula (2003/2011) ocorreu a recuperação nas vendas de veículos e utilitários, comportamento demonstrado pela tendência de alta através do gráfico. Neste período das políticas sociais, PITCE e PDP, possibilitaram o crescimento da produção de autoveículos por parte das empresas montadoras, como também a ascensão social do público consumidor, contribuindo para expansão da demanda por esses bens duráveis. Diante disso, em 2003 o

número de licenciamentos atingiu cerca de 1.346.755 unidades, passando para 3.425.831 licenciamentos em 2011, demonstrando um crescimento em torno de 154,37% nesse período.

Posterior a esse período, na gestão Dilma, o programa Inovar-Auto buscou dinamizar o setor automobilístico brasileiro e os modelos de veículos durante sua vigência, porém o número de licenciamentos para todo período 2012 a 2016 apresenta uma tendência de queda, impactando no volume de vendas de veículos. As reduções nos licenciamentos nesse momento atingem -45,28%, em decorrência dos problemas econômicos internos na gestão Dilma, como alta taxa de desempregos, restrição orçamentária, endividamento das famílias, e redução da produção e produtividade promoveram a desaceleração das vendas.

Sendo assim, para o último período referente a 2017/2020, período de vigência do Programa Rota 2030 a partir de 2018, apresentou uma recuperação satisfatória nos licenciamentos de veículos, nos anos de mandato de Michel Temer (2016 a 2019) com crescimento de 34,04% nas vendas de automóveis nesses anos. Esse crescimento nas vendas durante o mandato Temer, é associado ao esforço de reintegração da economia brasileira em sua gestão, promovendo ao público consumidor condições favoráveis de negócios – oferta de créditos, baixa taxa de juros - para compra de automóveis, na tentativa de manter aquecida as vendas nesse momento. Logo, em 2020 as vendas de veículos diminuem cerca de 26,66% devido aos reflexos de desaceleração das empresas montadoras, como também do cenário econômico brasileiro em questão da Covid-19.

Para complementar essa análise, será visto através da tabela 20, referente os licenciamentos médios e a taxa de crescimento média dos licenciamentos com a finalidade de demonstrar qual período específico ao longo de 1990 a 2020 apresentou os melhores índices de vendas no mercado.

Tabela 20 - Licenciamento médio e taxa de crescimento médio, entre 1990 a 2020.

Ano	Período	Licenciamentos Médios (Unidades)	Taxa de Crescimento Média dos Licenciamentos
1990/1994	Abertura Comercial	906.055	15,1789
1995/2002	RAB e REA	1.539.366	1,8369
2003/2011	PITCE, PDP (Gov. Lula)	2.245.108	10,7736
2012/2016	Inovar-Auto (Gov. Dilma)	2.865.446	-6,3819
2018/2020	Rota 2030	2.365.249	-1,7405

Fonte: ANFAVEA (2017; 2020;2021)

Diante da análise realizada no início desta seção, observa-se que período associado ao Inovar-Auto apresentou a melhor média de licenciamentos por período específico, licenciando

cerca de 2.865.446 unidades. Apesar das dificuldades econômicas e políticas presentes na gestão Dilma, o programa Inovar-Auto e suas finalidades, proporcionaram condições de suporte nos volumes de vendas, devido a exigência de upgrades nos autoveículos pelo programa. No que diz respeito a taxa de crescimento média dos licenciamentos, o período com melhor índice de crescimento nas vendas de veículos está associado aos anos de 1990 a 1994, referente a Abertura Comercial do país. Esse crescimento pode estar atrelado a grande concentração das somente cinco empresas montadoras presente no país, bem como aos esforços das mesmas na produção de veículos com melhor designer e eficiência naquele momento.

Cabe destacar, nos períodos referentes aos programas Inovar-Auto e Rota 2030, com os índices negativos de -6,3819 e -1,7405, sinalizando o encolhimento dos licenciamentos de veículos nesses dois períodos distintos, por consequências das características internas presenciadas no cenário brasileiro de cada período. Outro momento que merece destaque é associado ao período RAB e REA, no qual apresentou uma taxa de crescimento média de 1,8369 nas vendas, considerada pouco significativa em comparação as metas pretendidas pelo programa.

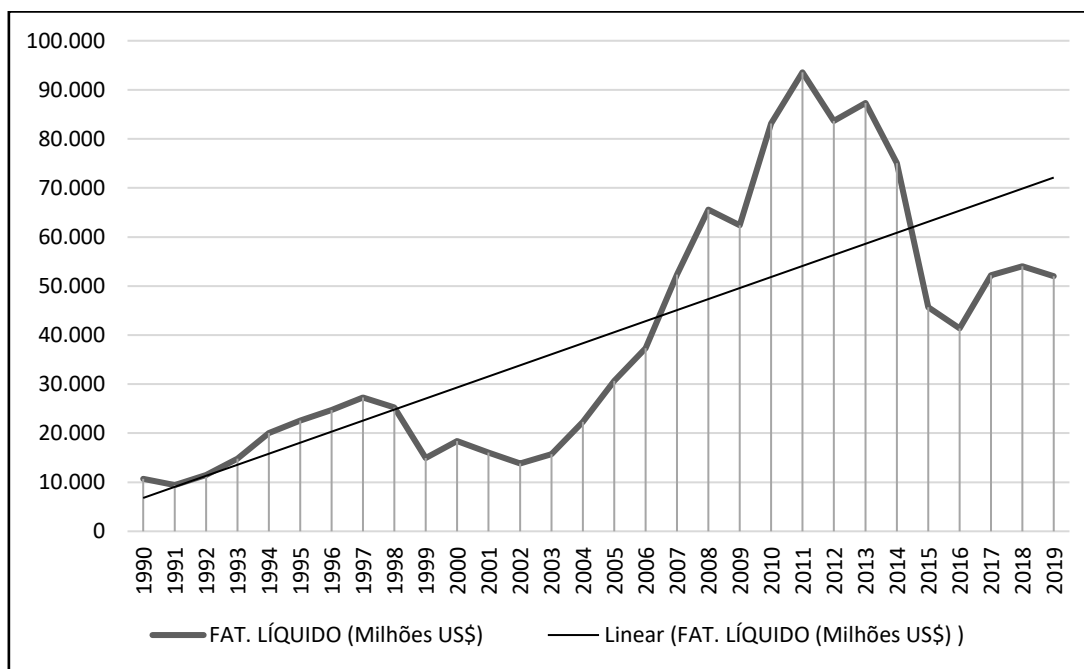
6.7 A EVOLUÇÃO DOS FATURAMENTOS NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NACIONAL: ENTRE 1990 A 2020

Essa última seção irá abordar a evolução dos faturamentos líquidos da indústria automobilística brasileira durante a trajetória de 1990 a 2020, com a finalidade de expor o volume de recursos conquistados pelo setor conforme a cada período específico proposto. Para complementar a análise, será usado o gráfico 17, referente a projeção dos faturamentos.

Em primeiro lugar, antes de começar a análise dos faturamentos líquidos do setor automotivo nacional, cabe ressaltar que o desempenho dessa variável é dependente das outras seis variáveis que já abordamos no decorrer desse capítulo. Para uma melhor compreensão dessa variável, é sugerido uma associação direta com base nas variáveis – licenciamentos e exportações – como também, em relação aos acontecimentos e características distintas de cada período dessas duas variáveis. Contudo, elas representam um peso significativo nos resultados da variável faturamento.

Inicialmente, ao verificar o gráfico, percebe-se no primeiro período referente aos anos 1990-1994 um crescimento de 86,78% nos faturamentos do setor, pois em 1990 os faturamentos obtidos somaram cerca de US\$ 10.708 bilhões, e ao final de 1994 atingem US\$

20.001 bilhões de dólares. No entanto, o segundo período específico relacionado ao RAB e REA (1995/2002) apresenta um leve crescimento de 20,8% nas receitas de 1995 a 1997, logrando cerca de US\$ 74.607 bilhões nesses três anos. Logo, a partir de 1998 a 2003, período relacionado ao final do regime RAB e início de gestão Lula, apresenta reduções de 37,83% (entre 1995 e 2003) nas receitas do setor automotivo. Para o terceiro período, concernente a 2003 a 2011 no Governo Lula, ocorre uma tendência de alta nos faturamentos da indústria automobilística até ano de 2011 - alcançando somente neste ano, cerca de US\$ 93.566 bilhões. Essa tendência de alta nas receitas entre 2003 a 2011 totalizaram ganhos de US\$ 462,9 bilhões ao setor automotivo brasileiro, em decorrência de uma boa fase no cenário nacional. Em contrapartida, no período relacionado ao Programa Inovar-Auto (2012 a 2016) na gestão Dilma, há uma forte tendência de queda no volume de faturamentos do setor, registrando em 2012 US\$ 83.633 bilhões, e ao final de 2016 encolhendo para US\$ 52.220 bilhões, indicando perdas de receitas de aproximadamente 37,56%. Todavia, para o último período (2017 a 2019) referente a gestão de Michel Temer, e ao Programa Rota 2030 e seu período ativo de vigência, houve uma leve recuperação nos níveis de faturamento do setor automotivo até 2018, crescendo apenas 3,51% nesses dois anos. Cabe ressaltar, que esses resultados nos faturamentos líquidos da indústria automobilística nacional são provenientes de uma série de fatores discorridos ao longo desse capítulo, e contribuem para entrada de mais recursos no país, melhorando a economia e gerando melhores possibilidades de renda, refletindo de forma positiva no PIB brasileiro.

Gráfico 17 - Faturamento líquido do setor entre 1990 a 2020.

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da ANFAVE, 2021.

Para auxiliar essa análise será visto a tabela 21, referente aos faturamentos médios e a taxa de crescimento média dos ganhos do setor automotivo, com propósito de demonstrar qual período específico ao longo de 1990 a 2020 apresentou os melhores índices de faturamentos.

Tabela 21 – Faturamento médio e taxa de crescimento média dos ganhos do setor automotivo, entre 1990 a 2020.

Ano	Período	Faturamentos Médios (Em US\$ Bilhões)	Taxa de Crescimento Média dos Faturamentos
1990/1994	Abertura Comercial	13.279	12,3926
1995/2002	RAB e REA	21.313	-2,3784
2003/2011	PITCE, PDP (Gov. Lula)	47.681	24,5827
2012/2016	Inovar-Auto (Gov. Dilma)	64.203	-7,0997
2018/2020	Rota 2030	53.038	-0,1254

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da ANFAVEA (2017; 2020;2021)

Ao analisar a tabela 21, referente as taxas médias e de crescimento média das receitas do setor automotivo, percebe-se que o melhor período nos faturamentos médios do setor foi quando a programa Inovar-Auto estava vigente na gestão Rousseff. Nesse período os faturamentos médios do setor atingiram cerca de US\$ 64.203 bilhões, e tais resultados são interligados as propostas e metas que o programa Inovar-Auto buscou implantar dentro do

cenário automotivo nacional, como também de um complexo automotivo considerado competitivo e consolidado ao longo da trajetória dos últimos dois períodos. Para os demais períodos e seus respectivos índices, são plausíveis pelo fato de a indústria automobilística em cada período apresentar determinadas características e desafios no cenário nacional.

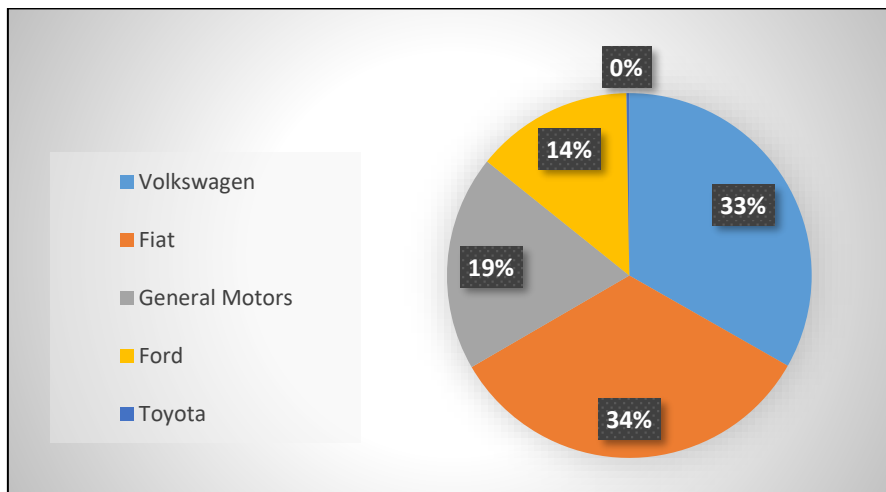
No que diz respeito as taxas de crescimento média dos faturamentos, pode-se afirmar que o período de gestão Lula e as política PITCE e PDP, contribuíram para o crescimento médio de 24,5827 nas receitas do setor, devido aos incentivos de desenvolvimento ofertados aos setores, bem como, aos estímulos nas vendas internas e externas dos veículos e utilitários fabricados no país. Cabe ressaltar nesse momento, os índices negativos nos períodos RAB, Inovar-Auto e Rota 2030, com as taxas de -2,3784, -7,0997 e -0,1254, no qual expressam uma contração nos volumes de receitas do setor, mesmo havendo políticas vigentes e específicas à indústria automobilística brasileira em cada período próprio.

Na próxima seção, será abordado a respeito da participação de mercado – Market Share – das empresas presentes no país a partir de 1990 a 2016.

6.8 O MARKET SHARE DAS EMPRESAS: A PARTIR DE 1990 A 2016

Nessa seção serão apresentadas as empresas automobilísticas com maior participação de mercado na produção de autoveículos e utilitários, partir do ano de 1990 a 2016. Tem como propósito inicial, demonstrar as mudanças ocorridas ao longo dessa análise, bem como, o número de empresas existentes no setor automotivo no período de abertura comercial em 1990, como também para o ano de 2001, quando o Regime Automobilístico Brasileiro (RAB) se encontrava presente no cenário automobilístico do país. Logo depois, para o ano de 2011, quando o setor automobilístico é inserido dentro das políticas PITCE e PDP, e nos programas de incentivos na gestão de Governo Lula, e por fim no ano de 2016, quando a política do Inovar-Auto estava vigente na gestão de Governo Dilma Rousseff.

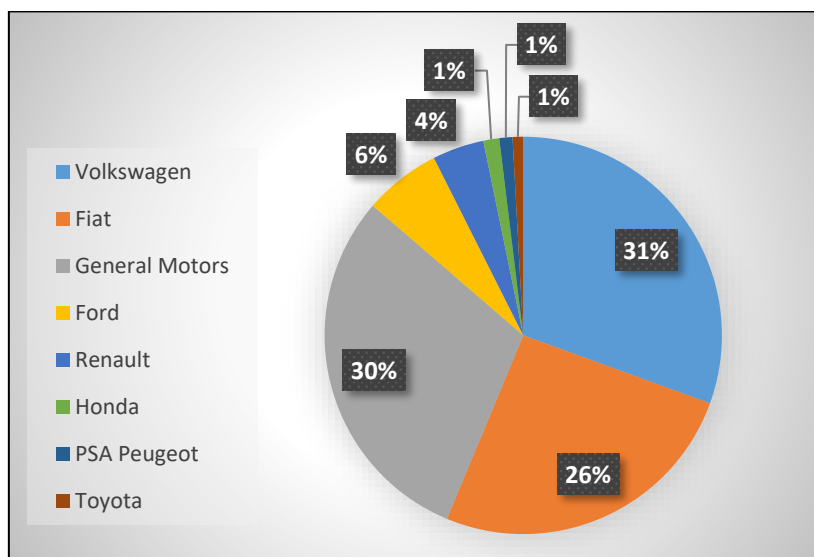
Neste momento, será observado com melhor propriedade o gráfico 18, de Market Share das empresas presentes no ano de 1994:

Gráfico 18 - Market Share das empresas em 1994

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da ANFAVEA, 2021

Nota-se a presença de cinco empresas produtoras de autoveículos e utilitários, são elas: Volkswagen (VW), Fiat, General Motors (GM), Ford e Toyota. Nesse período de abertura comercial as empresas instaladas em território nacional ainda possuíam pequenos traços de privilégios e protecionismo do estado, ao mesmo tempo, suas parcelas de produção eram consideradas altas. Dessa forma, a empresa com maior concentração de produção nesse período é a Fiat com uma parcela de 34% (500.738 unidades), seguida da VW com 33% (498.534 unidades), logo a terceira empresa é a General Motors com 286.832 unidades, somando 19% de produção no país. Por outro lado, a Ford ocupa a quarta posição na produção de autoveículos com 14% (209.970 unidades), e a Toyota apresenta uma mínima participação de 3.734 unidades, marcando apenas 0,25% de produção nesse período. A abertura comercial possibilitou para essas empresas um novo patamar na reestruturação de suas estruturas e investimentos, contribuindo nos avanços para o processo produtivo das mesmas.

O gráfico 19 evidencia as empresas do setor automobilístico presentes no ano de 2001, quando o Regime Automobilístico Brasileiro se faz presente no cenário brasileiro.

Gráfico 19 - Empresas do setor automobilístico no ano de 2001.

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da ANFAVEA, 2021

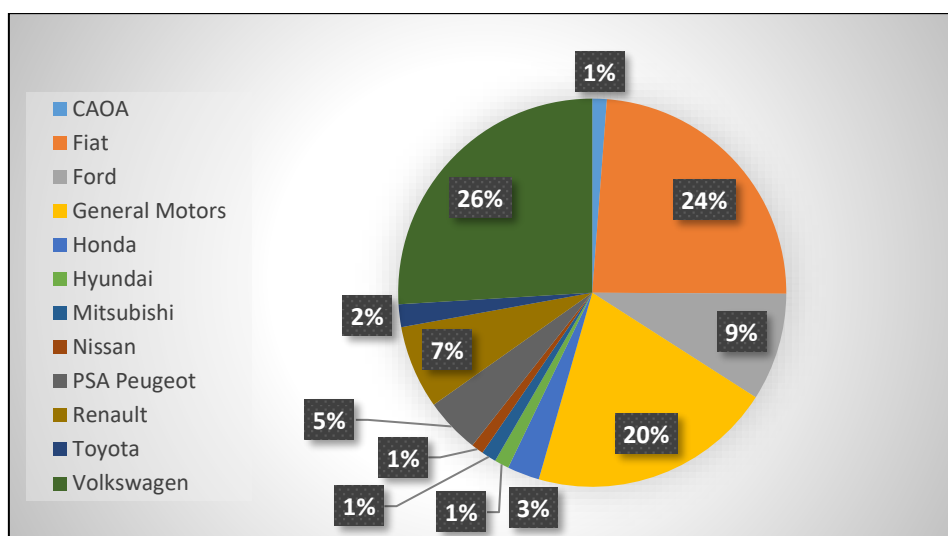
Neste período em específico, percebe-se a evolução dos anos de 1995 a 2001, quando o Regime Automobilístico Brasileiro (RAB) buscou consolidar e auxiliar o funcionamento das empresas montadoras presentes no território nacional, através do avanço industrial e melhora na competitividade do setor, como também instigar novas empresas para que viessem se instalar no Brasil, principalmente em outros estados, através de isenções fiscais e benefícios ofertados pelos estados, com o intuito de atrair essas grandes empresas para se instalar em seus municípios.

Diante disso, pode-se observar no gráfico que ao final do período RAB e REA em 2001, houve a entrada de novas empresas montadoras no país, reduzindo o grau de concentração de produção das primeiras empresas instaladas no Brasil. As novas empresas no país, são: PSA Peugeot, Honda e Renault. Além das já atuantes VW, Fiat, GM e Ford. Nesse período a empresa com maior participação foi a VW com parcela de 31% de produção (518.026 unidades), seguida da GM com 30% (509.411 unidades). Logo em seguida, a terceira empresa com participação de 26%, na produção de 436.218 unidades de autoveículos e comerciais leves no mercado é a Fiat, e a quarta colocada nessa participação de mercado é a Ford com 6% (105.940 unidades). Todavia, as empresas entrantes no país nesse momento ainda têm uma parcela pequena de produção, como é o exemplo da Renault com parcela de 4,19% com 71.108 unidades produzidas, a Honda com parcela de 1,3% com 22.058 unidades, a PSA Peugeot com 1,07% atingindo apenas 18.116 unidades, e a Toyota com produção de 14.649

unidades (1% na parcela de participação). Percebe-se nesse momento, que a política de desconcentração regional proposta pelo RAE tem resultados.

O próximo gráfico (Gráfico 20), ilustra a evolução período de 2003 a 2011, durante a gestão de Governo Lula e as duas políticas mais voltadas ao setor industrial – Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior – PITCE e a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP) – com a finalidade de desenvolver os mais diversos setores industriais (inclusive o setor automobilístico brasileiro) da economia nacional.

Gráfico 20 - Empresas do setor automobilístico no ano de 2011.



Fonte: Elaboração própria com base nos dados da ANFAVEA, 2021

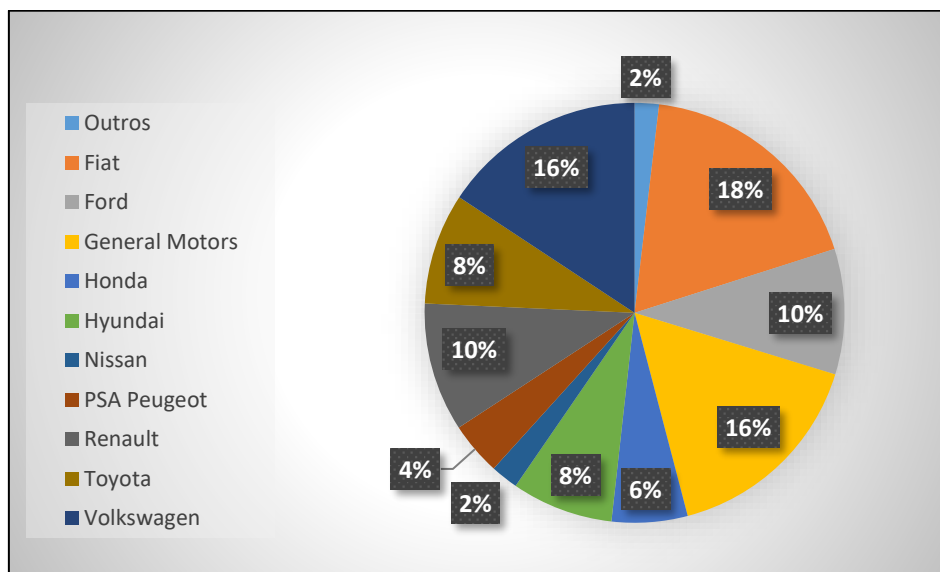
Neste momento, o aumento de empresas fabricantes de autoveículos no Brasil, para um total de doze firmas. As novas firmas vistas no gráfico são: CAOA, Hyundai, Mitsubishi e Nissan. Além, das outras oito empresas já conhecidas do período anterior. Percebe-se que a participação de mercado das três maiores empresas (VW, GM e Fiat) vem se reduzindo desde do período 1995-2001, em decorrência da entrada das novas fabricantes no Brasil. Por outro lado, as empresas Ford, Renault, PSA Peugeot, Honda e Toyota apresentam um crescimento na participação de produção durante o período de 2011. Todavia, ainda permanecem as três empresas com maior Market Share de produção de veículos e utilitários, são elas: a VW com 26% de participação (828.444 unidades), a Fiat com parcela de produção de 24% (762.181 unidades), e a General Motors com 650.846 veículos produzidos, atingindo 20% de participação.

Em seguida, a Ford fica em quarta posição, com 9% de participação com 286.357 unidades, seguida da Renault com 7% (221.733 veículos produzidos), logo mais, a PSA

Peugeot tem produção de 147.185 unidades, com parcela de participação de 5%, a Honda apresenta participação de 3% (85.545 unidades fabricadas) e a Toyota nesse período produz cerca de 60.456 veículos, tendo participação de apenas 2%. Por outro lado, a participação das novas empresas entrantes são baixas em comparação com as empresas já estabelecidas desde o primeiro período 1994. No caso da Hyundai, sua participação foi de apenas 1,21% com 38.635 unidades, seguida da Mitsubishi com 1,24% de participação de mercado, tendo fabricado 39.441 veículos, já a CAO A tem parcela de 1,21% e produziu 38.635 veículos, e a última colocada a Nissan tem apenas 1% na participação nesse ano, com um total de 32.640 unidades fabricadas. Em suma, com os avanços dos programas de incentivo industriais propostos pelo Governo Lula, a indústria automobilística brasileira teve condições suficientes de se reestruturar.

O último gráfico (Gráfico 21), mostra a evolução do período de 2012 a 2016, no qual o Programa Inovar-Auto tem sua total vigência sobre o setor automobilístico nacional durante a gestão de Governo Dilma Rousseff.

Gráfico 21 - Empresas do setor automobilístico no ano de 2016



Fonte: ANFAVEA, 2021

Nota-se que estão presentes as mesmas doze empresas produtoras de autoveículos no país do período anterior, porém a participação de mercado entre as maiores firmas (VW, GM e Fiat) diminuem consideravelmente nesse período de 2012 a 2016. Cabe destacar notavelmente o aumento da participação de mercado das empresas Renault, Ford, Hyundai, Toyota, Honda, e as demais (PSA Peugeot, Nissan e outras) permanecem estáveis nos níveis

de produção nesse momento. Neste período em análise, a Fiat apresenta apenas 16% de participação de produção (376.262 unidades), a GM tem parcela de 16%, com apenas 334.447 veículos fabricados, e a VW produz apenas 324.886 unidades, atingindo 16% de participação na produção. Por outro lado, a Ford tem crescimento na participação nesse ano, totalizando 10% (199.261 veículos fabricados), seguida da Renault com 10% de participação, com produção de 204.889 automóveis. Além disso, a Toyota teve crescimento de participação com 8,5% (177.037 unidades), seguida da Hyundai com também 8% de participação, atingindo 161.756 veículos fabricados, e a Honda nesse ano tem produção de 120.585 automóveis, chegando a 6% de participação no mercado.

Entretanto, as demais empresas com menor participação (PSA Peugeot com 4%, Nissan com 2% e outras empresas com 2%) totalizam uma participação de 8% no mercado, com uma produção total de 166.995 automóveis, entre ambas empresas. Nesse último período em análise, cabe ressaltar que o processo de desconcentração industrial das empresas, proposto pelo RAB e REA, se intensificou ao longo do período analisado, até o ano de 2012 a 2016, como também as frações de participação de cada empresa existente no mercado ficam mais divididas e idênticas ao decorrer dos processos evolutivos que o setor automobilístico nacional precisará atravessar posteriormente ao de 2016.

Na próxima seção, serão analisados os índices de concentração CR4, CR8 e HHI, referente aos mesmos períodos definidos para esta seção.

6.9 OS ÍNDICES DE CONCENTRAÇÃO CR4, CR8 E HHI: NOS ANOS DE 1994, 2001, 2011 E 2016

Nesta seção serão apresentados os cálculos referentes aos índices de concentração das empresas mais participativas da indústria automobilística nacional, nos anos de 1994, 2001, 2011 e 2016. Os indicadores serão: (CR4) razão de concentração das quatro maiores empresas – Volkswagen, Fiat, Ford e General Motors - e (CR8) razão de concentração para as oito maiores empresas - Volkswagen, Fiat, Ford, General Motors, Renault, Honda, PSA Peugeot e Toyota – e o índice de Hirschman-Herfindahl (HHI) das quatro maiores empresas do setor automotivo, conforme os anos destacados para análise, com o propósito de examinar as mudanças no grau de concentração da indústria e apurar se houve desconcentração ao longo dos períodos. Na tabela 22 estão apresentados os índices de concentração para os períodos definidos:

Tabela 22 - Índice de concentração nos anos de 1994, 2001, 2011,2016

Ano	CR4	CR8	HHI	K*
1994	0,9975	1,0000	0,2781	5
2001	0,9150	0,9884	0,2479	11
2011	0,7917	0,9529	0,1739	14
2016	0,6003	0,9192	0,0939	16

Fonte: Elaboração própria com base nos dados da ANFAVEA, 2006, 2010, 2012, 2017

K* = número de firmas fabricantes de automóveis e comerciais leves.

O ano de 1994, relacionado ao período de abertura comercial no Brasil, apresenta um índice de CR4 de 0,9975 sendo classificado como altamente concentrado, pois sua concentração está acima de 99%, pelo fato deste período ter apenas as empresas Volkswagen, Fiat, Ford, e General Motors presentes no país e direcionadas ao setor automobilístico. Para este mesmo período, o cálculo do CR8 teve apenas a participação de cinco empresas, sendo as citadas anteriormente mais a presença da Toyota, no qual seu índice de concentração foi de 1,0000, sendo classificado com a maior proporção de concentração, atingindo a marca de 100% concentrado neste período. No entanto, o grau de concentração do índice HHI de 0,2781 observado no período de 1994, considera a indústria automobilística altamente concentrada, com indícios de menor concorrência entre firmas, e apresentando supostamente características de um oligopólio nesse período em análise.

Logo, os índices de concentração do ano de 2001, abordam a evolução do período de 1995 a 2001, momento em que o Regime Automobilístico Brasileiro (RAB) e Regime Especial Automobilístico (REA) estão vigentes no Brasil. Diante disso, o índice CR4 desse período apresenta redução de -8,27%, passando de 0,9975 em 1994, para 0,9150 em 2001. Porém, mesmo com redução do índice CR4 em 2001, a participação das quatro grandes empresas nesse período é considerada altamente concentrada, pois ainda esse índice de concentração está acima de 90%. Todavia, o índice de concentração CR8 nesse momento atinge o índice de 0,9884, tendo uma redução de -1,15% em comparação ao índice CR8 do ano de 1994. De fato, essa pequena redução no índice CR8 é pouco significativa no contexto geral do ano de 2001, pois ainda assim, a concentração das oito empresas (Volkswagen, Fiat, Ford, General Motors, Renault, Honda, PSA Peugeot e Toyota) é considerada alta, com índice acima 98%. Além disso, o índice Hirschman-Herfindahl nesse momento em 2001, também apresenta queda de -10,88% em comparação ao índice HHI de 1994, devido ao melhoramento nas estruturas das firmas e do crescimento produtivo e da competitividade das mesmas, como

também da entrada de novas empresas produtoras de veículos em território nacional, são elas: Iveco, Mercedes-Benz e Mitsubishi, totalizando onze firmas nesse período. Esses avanços proporcionaram um começo na divisão da parcela de Market Share entre as empresas citadas nessa data.

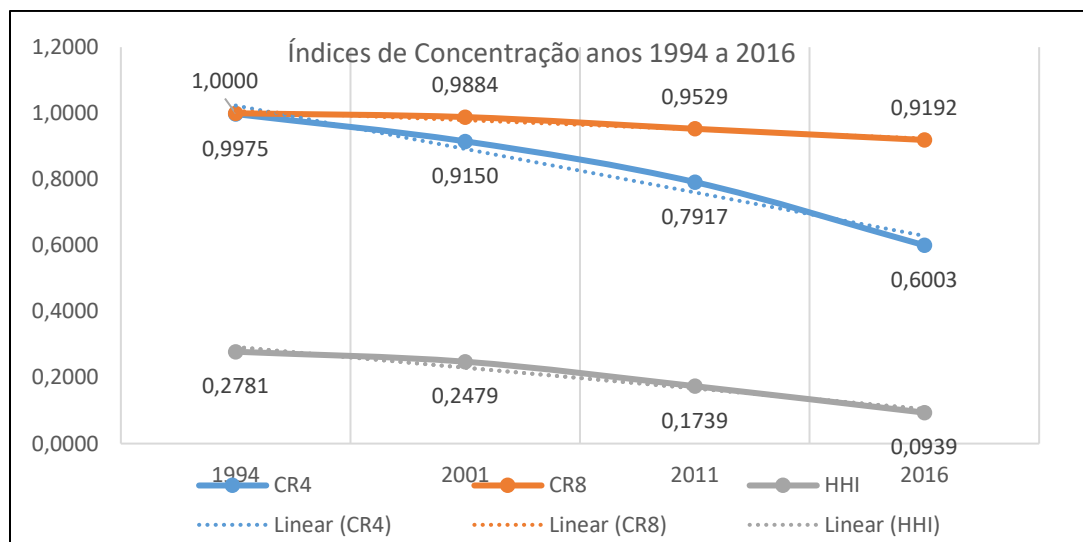
Os índices de concentração do ano de 2011, abordam a evolução no decorrer dos anos de 2003 a 2011, momento em que o cenário automobilístico brasileiro está sobre a gestão de Governo Lula, e as suas políticas de cunho industrial (PITCE, PDP e programas) voltadas aos mais diversos setores da economia. Neste período, observa-se uma queda acentuada no índice de CR4 entre o período 2001 com 0,9150, para 0,7917 em 2011, com redução de aproximadamente -13,47%, em decorrência da perda de participação de mercado das quatro maiores empresas do CR4, bem como da entrada de novas firmas produtoras de veículos nesse período, totalizando quatorze empresas. No entanto, o índice CR4 de 0,7917 desse período ainda se apresenta com concentração alta, em torno de 79%. Já para o índice CR8 de 0,9529 desse ano, tem uma pequena redução de -3,58%, em comparação ao período anterior, pelo fato de as novas empresas produtoras de veículos estarem crescendo em seus níveis de produção e participação de mercado. Porém, o índice CR8 de 2011 permanece altamente concentrado entre as oito maiores empresas do complexo automotivo presentes no país. Algumas mudanças nesse período já são visíveis através do índice HHI de 0,1739, passando de um mercado altamente concentrado, para moderadamente concentrado, com sinais de crescimento da competitividade entre as firmas existentes no mercado.

No entanto, os índices de concentração para o ano de 2016, abordam os avanços entre os anos 2012 a 2016, período no qual a política Inovar-Auto esteve vigente no cenário automotivo nacional sobre a gestão de Governo Dilma Rousseff. Ao compararmos o índice CR4 de 2011 (0,7917) para 2016 com 0,6003, tem-se uma redução de -24,17% nesse índice. Tal redução no CR4 de 2016 mostra claramente a acentuada perda de participação de mercado das quatro maiores empresas ao longo do período 1994 a 2016, mudando de altamente concentrada, para moderadamente concentrada. Entretanto, o índice de concentração CR8 de 2016 apresenta uma leve redução de -3,54%, tal redução é pouco significativa, pois o mercado para essas oito empresas ainda permanece muito concentrado. Logo, ao observar os índices HHI do período de 2011 com 0,1739, para o período de 2016 com 0,0939, temos uma grande redução de - 46% ao decorrer desses períodos, tal acontecimento reforça a ideia de que as empresas presentes nesse momento, produzem mais e tem maior participação no mercado nacional, estão mais competitivas. Desta forma, o índice HHI de 2016 demonstra a passagem

de um mercado moderadamente concentrado no período anterior (2011), para um mercado não concentrado em 2016, com fortes propriedades competitivas a partir desse período analisado.

Como forma de complementar essas análises dos períodos de 1994 a 2016, o gráfico 22 evidencia o comportamento do mercado automobilístico nacional e as mudanças nos índices de concentração ao longo desses períodos.

Gráfico 22 - Índices de Concentração dos anos 1994 a 2016.



Fonte: Elaboração própria com base nos dados da ANFAVEA, 2006; 2010; 2012; 2017.

Ao observar o gráfico 22, referente aos índices de concentração CR4, CR8 e HHI dos quatro blocos de períodos - 1990-1994; 1995-2001; 2003-2011 e 2012-2016 – e as suas evoluções no longo prazo, percebe-se inicialmente nos pontos de partida CR4 e CR8 no período de 1994, uma forte concentração entre as cinco empresas existentes no setor automotivo nacional, bem como um mercado altamente concentrado representado pelo índice HHI, com menores indicativos de concorrência entre firmas. No segundo período em 2001, os índices de concentração CR4 e HHI iniciam uma tendência de queda, em decorrência dos efeitos do Regime Automobilístico Brasileiro, no qual consagrou melhorias para o complexo automotivo, e possibilitou a inserção de novas montadoras ao país, tendo início ao processo de disputa entre firmas. No entanto, o índice de concentração CR8 desse período começa apresentar uma nova tendência em sua curva, devido aos efeitos do novo regime implantado nesses anos.

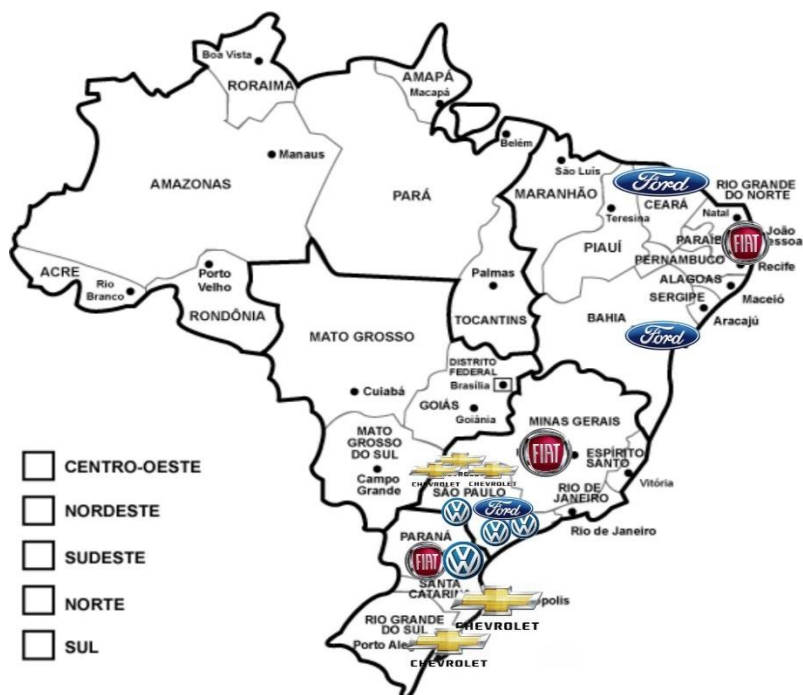
Ao decorrer dos anos 2001 a 2011, as curvas para CR4 e HHI apresentam mudanças bem significativas, devido aos avanços industriais proporcionados pelos programas e políticas industriais da gestão Lula. Essas inclinações nas curvas CR4 e HHI são efeitos das reduções de seus índices de concentração, no qual demonstram a perda de participação de mercado das quatro maiores empresas, bem como a transformação de um mercado concentrado, para um mercado moderado. Por outro lado, nesse mesmo período, o índice CR8 permanece muito pouco alterado, indicando a permanência de alta concentração das oito maiores empresas montadoras no complexo automotivo. Sob o mesmo ponto de vista, ao observarmos o último período que aborda os anos 2011 a 2016, é evidente, a tendência de queda da curva CR4, como também da curva HHI. Essa mudança ocorreu devido aos avanços de competitividades das empresas instaladas no país, em busca de alcançar melhores participações de mercado a cada ano. Nota-se que a curva CR8 ao longo do período analisado, resiste e persiste em manter-se concentrada até o ano de 2016, porém para as demais curvas CR4 e HHI os efeitos de desconcentração são mais visíveis, estabelecendo a ideia do crescimento produtivo e competidor entre firmas, num mercado não concentrado e promissor em futuros níveis de concorrências.

Na próxima seção será apresentada a localização geográfica e física das quatro empresas mais participativas na produção de automóveis e utilitários do mercado automobilístico nacional no ano de 2016.

6.10 LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA E FÍSICA DAS EMPRESAS EM 2016

Nesta seção será abordada a localização geográfica e física das quatro maiores empresas produtoras de autoveículos e utilitários na indústria automobilística brasileira até o ano de 2016. Diante disso, tem como propósito reconhecer em quais Estados e Municípios do Brasil estão instalados as unidades industriais dessas empresas e quais tipos de produtos, serviços e atividades são realizadas nesses locais. Para uma melhor compreensão, veremos inicialmente através do mapa do Brasil, a localização geográfica atualizada dessas empresas no país:

Figura 3 - Mapa da Localização geográfica das empresas no país



Fonte: Elaboração própria com dados a partir da ANFAVEA, 2021

Ao analisar o mapa do Brasil, é possível contemplar as quatro maiores empresas – Volkswagen, Fiat, GM e Ford - com melhor participação de mercado durante o período analisado de 1990 a 2016. Essas quatro empresas reúnem um total de 15 unidades industriais, sediadas em oito Estados: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, Ceará, e 15 municípios distintos.

A primeira empresa a ser analisada será a Volkswagen do Brasil Ltda, dispondo de quatro unidades industriais, sendo três delas situadas na região Sudeste do Brasil, no Estado de São Paulo e outra na direcionada na região Sul, no Paraná, nos seguintes municípios e bairros:

- São Bernardo do Campo – São Paulo/SP, no endereço: Via. Anchieta, Km 23,5/ Bairro: Demarchi. Produção de Automóveis e Utilitários.
- Taubaté – São Paulo/SP, no endereço: Av. Carlos Pedroso da Silveira, nº10000/Jardim Santa Tereza. Produção de Automóveis.
- São Carlos – São Paulo/SP, no endereço: Rodovia SP 215/Chácara Flores. Produção de Motores.
- São José dos Pinhais, Paraná/PR, no endereço: R. Antônio Singer, nº 6751/Campo Largo da Roseira. Produção de Automóveis.

No entanto, outra empresa com grande participação no mercado automóveis brasileiro foi Fiat Automóveis do Brasil Ltda, dispondo de três unidades industriais localizadas nas regiões Nordeste, Sudeste e Sul do país, nos Estado de Pernambuco, Minas Gerais e Paraná, nos seguintes municípios e bairros:

- Betim – Minas Gerais/MG, no endereço: Av. Contorno, nº 3455/Paulo Camilo. Produção de Automóveis, Utilitários, Motores e Transmissões.
- Goiana – Pernambuco/PE, no endereço: Rod. BR 101 Norte, Km 13-15, s/n/ R. Nova. Produção de Automóveis e Comerciais Leves.
- Campo Largo – Paraná/PR, no endereço: Av. Gianni Agnelli, s/n/ Fazendinha. Produção de Motores.

Outra empresa de grande importância para o setor automobilístico brasileiro e de participação de mercado foi a General Motors do Brasil Ltda (GM), dispondo de cinco unidades industriais localizadas nas regiões Sudeste e Sul do país, nos Estado de São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, instaladas nos municípios e bairros:

- São Caetano do Sul – São Paulo/SP, no endereço: Av. Goiás, nº 1805/Santa Paula. Produção de Automóveis, Utilitários e Componentes.
- São José dos Campos – São Paulo/SP, no endereço: Av. General Motors, nº 1959/ Ronda. Produção de Automóveis, Utilitários, Motores, Transmissões e Componentes.
- Mogi das Cruzes – São Paulo/SP, no endereço: Av. General Motors, n 1999/Taboão. Produção de Componentes Estampados.
- Joinville – Santa Catarina/SC, no endereço: Rod. Gov. Mario Covas, nº 1518, Km 47/Nova Brasília. Produção de Motores e Cabeçotes.
- Gravataí – Rio Grande do Sul/RS, no endereço: Av. General Motors, nº 2000/Passo da Caveira. Produção de Automóveis e Componentes.

Logo após, se faz presente nesse time das quatro maiores empresas do cenário automobilístico brasileiro a Ford Motor Company Brasil Ltda, com um bom desempenho de participação no mercado ao longo do período analisado (1990-2016). A Ford dispõe de três unidades industriais localizadas nas regiões Nordeste e Sudeste do país, nos Estado da Bahia, Ceará e São Paulo, instaladas nos municípios e bairros:

- Camaçari – Bahia/BA, no endereço: Av. Henry Ford, nº 2000/Polo Petroquímico. Produção de Automóveis e Motores.

- Horizonte – Ceará/CE, no endereço: Rodovia BR 116, Km 37,7/Catolé. Produção de Automóveis e Utilitários.
- Taubaté – São Paulo/SP, no endereço: Av. Charles Schanneider, nº 2222/Parques das Indústrias. Produção de Motores e Transmissões.

Essa seção buscou apresentar de forma clara e objetiva as localizações geográficas e físicas das empresas montadoras e suas unidades industriais, bem como seus municípios, endereços, bairros e tipos de atividades e produtos desenvolvidos nessas localidades, com o propósito central de elucidar e mostrar os efeitos do processo de desconcentração regional ocorrido nas empresas no longo prazo, desde da implantação do Regime Automobilístico Brasileiro em meados de 1995 ao período de 2016 com o Programa Inovar-Auto.

Deste modo, é notável através do mapa do Brasil (Figura 3), que as atuais empresas montadoras de automóveis no país não se encontram mais concentradas e o seu processo produtivo em cada unidade industrial é distinto, sendo mais vantajoso produzir determinados produtos em diferentes regiões, conforme planejamentos e estratégias de cada empresa.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Verificou-se ao longo deste trabalho de conclusão de curso, que a indústria automobilística brasileira, desde os seus primórdios de formação, evolução e desenvolvimento, desempenha um papel importante para a economia do país, tanto quanto pelas questões socioeconômicas, como também pela representação nacional que ela simboliza para os demais países internacionais. No entanto, ao associarmos o modelo E-C-D com os resultados obtidos neste trabalho, porém mais focado em Estrutura e Desempenho, podemos associar uma parcela importante de participação e contribuição das variáveis presentes no elemento Estrutura, no progresso do desempenho industrial das empresas montadoras de autoveículos. Entretanto, esse desempenho industrial depende do bom funcionamento dos fatores macroeconômicos do país para poder progredir, como também é interligado aos resultados das políticas públicas articuladas e compatíveis (com as metas macroeconômicas e industriais) em prol do setor, concedendo suporte necessário as condições básicas de mercado, dadas pela oferta e demanda. É notável, que bom desempenho da indústria automobilística nacional está associado a esse conjunto de fatores mencionados, para potencializar sua organização e forma de atuação no mercado brasileiro.

A partir desse momento, é correto afirmar que a indústria automotiva nacional conseguiu consolidar suas estruturas e desenvolver suas atividades industriais durante sua longa trajetória no país, e parte desse desenvolvimento foi atrelado aos efeitos e resultados das políticas industriais focadas diretamente ao setor, como Regime Automobilístico Brasileiro (1995-2002), Programas Inovar-Auto (2012-2017) e Rota 2030 (2018-2032). No que diz respeito as políticas industriais analisadas, pode-se afirmar que elas proporcionaram avanços positivos para todas as empresas montadoras presentes em cada momento específicos na linha temporal do setor. Além disso, estimularam, ao longo dos anos, o processo de desconcentração regional das empresas e unidades industriais, como também o crescimento da disputa de mercado entre montadoras, conforme os resultados obtidos através do Market Share, e dos índices de concentração CR4, CR8 e HHI no capítulo 6 deste trabalho.

Por outro lado, observa-se que o desempenho e funcionamento do setor automotivo nacional também depende dos interesses e estratégias de cada governador em exercício e de sua equipe. Um exemplo atípico, foi na gestão de Governo Lula, onde não houve política específica para o setor automotivo, e sim, políticas industriais voltadas ao desenvolvimento de inúmeras empresas brasileiras como um todo, com foco nas vendas externas e geração de

superávits para o Brasil. Outro fator de relevância a ser destacado nesse momento, é relacionado as setes variáveis de desempenho do setor – produção, investimentos, empregos, produtividade, exportações, licenciamentos e faturamentos – no qual percebemos através da análise individual de cada variável, que as suas performances não dependem somente das políticas específicas direcionadas ao setor, mas também, do equilíbrio e estabilidade nas questões políticas, sociais, econômicas (fiscal, monetárias e cambial), como também das mudanças domésticas e internacionais que o cenário brasileiro há de passar em outro posterior momento.

Pode-se afirmar que a indústria automobilística brasileira passou por diversificados processos de transformações e desenvolvimentos em suas estruturas, mediante a instituição de novas políticas industriais ao setor e de um cenário nacional positivo, e de acordo com semelhantes propósitos e metas oriundas das gestões presidências brasileiras. Em decorrência desses fatores, a indústria automobilística nacional conseguiu avançar e ampliar o seu desempenho. Conforme essas características, podemos alcançar com êxito a meta de responder ao problema de pesquisa proposto por este trabalho, como também elucidar todas as políticas e programas (e suas características específicas) formadas e seus efeitos sobre a indústria nacional, e acompanhar a evolução do desempenho através de suas variáveis ao longo dos períodos. A elaboração desse trabalho de conclusão utilizou como referência trabalhos acadêmicos, fontes governamentais e dados atualizados da ANFAVEA (Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores) com o propósito de agregar melhor propriedade ao trabalho e verificar a situação atual da indústria automobilística nacional, para alcançar os objetivos estabelecidos. É válido, para outros períodos posteriores, que sejam executados através de outros trabalhos, análises sobre o desempenho e comportamento da indústria automotiva nacional pós-covid-19, como também ao final de cada ano dos três ciclos do Programa Rota 2030, nos anos de 2022, 2027 e 2032, com o intuito de mensurar as consequências e resultados do setor.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, C.C.R.; CARIO, S.A.F.; MERCÊS, R.; GUERRA, O.F. **Indústria automobilística brasileira: conjuntura recente e estratégias de desenvolvimento**. Indicadores Econômicos FEE, Porto Alegre, 2006.

ALMEIDA, Mansueto. **Desafios da real política industrial brasileira do século XXI**. Texto para Discussão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2009.

ANDRETA, Rugieri Tomaso. **Uma análise da política econômica a partir do desempenho da indústria automotiva brasileira no cenário econômico de 2003-2014**. 2014

ANFAVEA, **Governo apresenta nova política industrial para o setor automotivo. 2018**. Disponível em: www.anfavea.com.br/docs/5.7.18_Press_Rota2030.pdf. Acesso em: 09/05/2019.

ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira – 1956 - 2006** São Paulo: Edição Comemorativa dos 50 anos da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, 2006. Disponível em: < <https://anfavea.com.br/anuarios> >. Acesso em: 26 junho 2021.

ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira – 2010** São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, 2010. Disponível em: < <https://anfavea.com.br/anuarios> >. Acesso em: 18 junho 2021.

ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira – 2015** São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, 2015. Disponível em: < <https://anfavea.com.br/anuarios> >. Acesso em: 21 junho 2021.

ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira – 2018** São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, 2018. Disponível em: < <https://anfavea.com.br/anuarios> >. Acesso em: 07 agosto 2021.

ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2019**. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, 2019. Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2019/>>. Acesso em: 07 junho de 2019

ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira – 2021** São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, 2021. Disponível em: < <https://anfavea.com.br/anuarios> >. Acesso em: 15 agosto 2021.

ANPEI, 2021. **Associação Nacional de Pesquisa e Desenvolvimento das Empresas Inovadoras**. Disponível em: < <https://anpei.org.br/rota-2030-o-que-e/> > Acesso em: 24/08/2021

ARRUDA CORONEL, Daniel; DE AZEVEDO, André Filipe Sago; CARVALHO CAMPOS, Antônio. **Política industrial e desenvolvimento econômico: a reatualização de um debate histórico**. Brazilian Journal of Political Economy/Revista de Economia Política, v. 34, n. 1, 2014.

BACEN, 2021 <https://www.bcb.gov.br/controleinflacao/historicotaxasjuros> Acesso em: 18/08/2021

BAER, Werner. **A economia brasileira**. São Paulo, Nobel, 2009.

BAIN, Joe S. **Industrial Organization**. John Wiley & Sons. Inc. New York, 1968.

BRUMER, S. **Estrutura, conduta e desempenho de mercado na indústria metalmeccânica gaúcha - 1977**. 2. ed. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1981. p.147.

CABRAL, L. **Economia industrial**. Portugal, Editora McGraw-Hill. 1994.

CAGNIN, Rafael Fagundes et al. **A gestão macroeconômica do governo Dilma (2011 e 2012)**. Novos estudos CEBRAP, p. 169-185, 2013.

CAMARGO, Otávio Silva. **As mudanças na organização e localização da indústria automobilística brasileira (1996-2001)**. 2006.

CANO, Wilson; SILVA, Ana Lucia G. **Política industrial do governo Lula**. Texto para discussão, v. 181, p. 139-174, 2010.

CASOTTI, Bruna Pretti; GOLDENSTEIN, Marcelo. **Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil**. 2008.

CATTO, Matheus Antonio Zanella. **A evolução da indústria automobilística brasileira (1956-2014)**. 2015.

CLARO JUNIOR, José Augusto. **Dinâmica econômica e espacial da indústria automobilística brasileira nos primeiros anos do século XXI**. 2015.

CONTRI, André Luis. **Uma avaliação da economia brasileira no Governo Dilma**. Indicadores Econômicos FEE, v. 41, n. 4, 2014.

COSTA, Flavio; GARCIAS, Paulo Mello. **Concentração de mercado e desempenho das indústrias brasileiras de papel e celulose-recorrendo à modelagem de Fleuriet para analisar o paradigma ECD**. Revista de Contabilidade e Organizações, v. 3, n. 6, p. 143-163, 2009.

COSTA, Rodrigo Morem da. **Estratégias competitivas e desempenho econômico: o caso da indústria automobilística brasileira de 1986 a 2007**. 2008.

DAUDT, Gabriel Marino; WILLCOX, Luiz Daniel. **Indústria automotiva**. 2018.

DE OLIVEIRA, Guilherme Ziebell; DA SILVEIRA, Isadora Loreto. **De Lula a Dilma: mudança ou continuidade na política externa brasileira para América do Sul?** Revista de Estudos Internacionais, v. 6, n. 2, p. 134-159, 2015.

FAGUNDES, Jorge; PONDÉ, João Luiz. **Barreiras à entrada e defesa da concorrência: notas introdutórias**. Texto para discussão, n. 1, 1998.

FERRO, J. R. **Para sair da estagnação e diminuir o atraso tecnológico da indústria automobilística brasileira**. Campinas: IPT/FECAMP, 1990.

FILHO, Fernando Ferrari (2005). '**A Ortodoxia Econômico do Governo Lula da Silva e a Busca da Esperança Perdida a Partir da uma Proposição de Política Econômica alternativa**'. Indicadores Econômicos FEE. V.33, nº1, p.135-156, junho. Porto Alegre: FEE.

FONSECA, Mario Orotavo Klingelhofer da. **O impacto do protecionismo no setor automobilístico brasileiro—uma análise dos programas Inovar Auto e Rota 2030**. 2018.

FONSECA, R. **Product innovation in Brazilian autos. 1996** 141f. Thesis (Doctor Philosophy in Economics) - University of California, Berkeley, 1996.

FONTENELE, Ana Maria. **De Mason e seus estudos de casos à firma jogando em um contexto estratégico: uma história do progresso nas teorias da organização industrial**. *Ensaio FEE*, v. 21, n. 2, p. 32-57, 2000.

FRAINER, Daniel Massen. **A estrutura e a dinâmica da indústria automobilística no Brasil. 2010**.

Fundação Getúlio Vargas - Centro de Contas Nacionais - diversas publicações, período 1947 a 1989; IBGE. Diretoria de Pesquisas. Coordenação de Contas Nacionais. Acesso em: 8 de junho de 2019. Disponível em: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/7531a821326941965f1483c85caca11f.xls

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de pesquisa**. Plageder, 2009.

GIAMBIAGI, Fábio et al. (Org.). **Economia brasileira contemporânea (1945-2004)**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. Editora Atlas SA, 2008.

GUARDADO, F.; BOLLE, M. Estabilizadores automáticos e política industrial. In: BACHA, E.; BOLLE, M. (Org.). **O futuro da indústria no Brasil: desindustrialização em debate**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

GUIMARÃES, E. A. **A indústria automobilística brasileira na década de 80**. *Pesquisa e Planejamento Econômico*, Rio de Janeiro, v.19, n.2, p. 347-378, ago. 1989.

GUINZANI, Deocarolo et al. **Influência de requisitos NCAP e do programa Rota 2030 na implementação de sistemas AEB para indústria automotiva brasileira**. 2019.

JUNIOR, José Augusto Claro. **O programa inovar auto e sua importância para o desenvolvimento da indústria automobilística brasileira**, 2018.

JUNIOR, José Augusto Claro; SANTOS, Leandro Bruno. **Estado e indústria automobilística no brasil: análise das políticas inovar-auto e rota 2030**. *ENTRE-LUGAR*, v. 11, n. 21, p. 101-127, 2020.

JÚNIOR, José Carlos Martines Belieiro. **Política e desenvolvimento no Brasil contemporâneo: a experiência do setor automotivo nos anos 90**. Relações Internacionais no Mundo Atual, v. 2, n. 12, p. 17-29, 2011.

KON, Anita. *Economia industrial*. São Paulo: Nobel, 1994.

KUPFER, David et al. **Política industrial**. Econômica, v. 5, n. 2, p. 91-108, 2003.

KUPFER, David; HASENCLEVER, Lia. **Economia industrial: fundamentos teóricos e práticas no Brasil**. Elsevier, 2013.

LANDIVAR, Carlos Gracindo Pereira et al. **Modelo estrutura-conduta-desempenho em terminais intermodais do corredor centro-leste**. Revista Pretexto, v. 14, n. 2, p. 60-76, 2013.

LAVOR FILHO, Pedro Mansueto de. **Indústria brasileira no governo Lula: a construção das Coalizões de Defesa na Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (Pitce)**. 2014.

LIMA, Uallace Moreira. **O Brasil e a Cadeia Automobilística: uma avaliação das políticas públicas para maior produtividade e integração internacional entre os anos 1990 e 2014**. Texto para Discussão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016.

LOPES, Ademil Lucio. **A Desconstrução da Indústria Automobilística Brasileira Constituída no Governo Jk Pela Política Setorial do Governo Fhc**. Revista Brasileira Multidisciplinar, v. 9, n. 2, p. 125-144, 2005.

LOPES, Herton Castiglioni. **O modelo estrutura-conduta-desempenho e a teoria evolucionária neoschumpeteriana: uma proposta de integração teórica**. Revista de economia contemporânea, v. 20, n. 2, 2016.

LOPES, Herton Castiglioni. **O setor calçadista do Vale dos Sinos/RS: um estudo a partir do modelo estrutura-conduta-desempenho**. Revista de Economia, 2014.

LUEDEMANN, Marta da Silveira. **Transformações na indústria automobilística mundial: O caso do complexo automotivo no Brasil-1990-2002**. 2003. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

MARCONI, Marina de Andrade. LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**, v. 5, 2003.

MARIANO, Rebecca Zerbini. **O impacto da globalização produtiva sobre o setor de autopeças no período recente**. Unicamp. Junho 2009.

MATTOS, César. Análise do Plano Brasil Maior. **Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados**. Brasília, 2013.

MENDES, A. G. **A Experiência de Planejamento Econômico no Brasil**. In: Dilemas do Planejamento Urbano e Regional no Brasil. Rio de Janeiro, Zahar, 1978. pp 75-139.

Ministério da Economia, 2021. Disponível em: < <https://www.gov.br/produktividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/competitividade-industrial/setor-automotivo/rota-2030-mobilidade-e-logistica> > Acesso em: 21/08/2021.

NASCIMENTO, Fabrício Elias de Oliveira; **Análise do desempenho do Complexo sucroalcooleiro no Brasil: Uma comparação entre os principais estados produtores.** TCC (Graduação) – Curso de Ciências Econômicas, Instituto de Economia da Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2014.

NUNES, M. P; COSTA, S. L; CLÓS, J. P. S. S. **Inovar-Auto e sua Contribuição Para o Desenvolvimento do Setor Automotivo. Uma análise com foco regional no Rio Grande do Sul.** Desenvolvimento em Questão, v. 14, n. 34, p. 237-272, 2016.

OHNO, Taiichi. **Toyota Production System: beyond large-scale production**, Productivity Press, 1988.

OPUSPESQUISA, 2021: Disponível em: <https://www.opuspesquisa.com/blog/mercado/indices-de-concetracao-de-mercado/> Acesso em: 01/10/2021

PRODANOV, C. C.; FREITAS, EC de. **METODOLOGIA DO TRABALHO CIENTÍFICO: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico.** 2013. 2ª edição. Universidade Feevale–Novo Hamburgo–Rio Grande do Sul–Brasil.v. 31, n. 07, 2017.

SANTOS, Angela Maria Medeiros Martins; PINHÃO, Caio Márcio de Avila Martins. **Pólos automotivos brasileiros.** 1999.

_ **Programa Rota 2030 é sancionado e publicado no Diário Oficial da União.** 2018. Disponível em: www.anfavea.com.br/docs/11.12.18_Press_Resultados_Rota%202030.pdf. Acesso em: 09/05/2019.

REIS, S. **Investimentos de montadoras somam R\$ 36 bi no Brasil.** Automotive Business, 2016. Disponível: <http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/23261/investimentos-de-montadoras-somam-r-36-bi-no-brasil> . Acesso em: 18/08/2021.

Rota 2030, 2021 <https://www.rota2030.com.br/rota-2030-inovacao/> Acesso: 20/08/2021.

SALERNO, M. S; DAHER, T. **Política industrial, tecnológica e de comércio exterior do governo federal (PITCE): balanço e perspectivas.** Brasília: Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial, 2006.

SAMPIERI, R.H.; COLLADO, C.F.; LUCIO, P.B. (2006). **Metodologia de pesquisa.** 3.ed. São Paulo: McGraw-Hill.

SANDRONI, Paulo. **Novíssimo dicionário de economia.** Editora Best Seller, 1999.

SANT'ANNA, Leonardo Riegel. **Análise da concentração na indústria automobilística brasileira nas décadas de 1990 e 2000.** 2010.

SANTOS, Angela MMM; BURITY, Priscilla. **BNDES 50 anos– Histórias setoriais: o complexo automotivo.** Rio de Janeiro: BNDES, 2002.

SANTOS, A. M. M. M; PINHÃO, C. M. de A. M. **Investimentos do complexo automotivo: atuação do BNDES.** 2000.

SANTOS, Angela Maria Medeiros Martins; GONÇALVES, João Renildo Jornada. **Evolução do comércio exterior do complexo automotivo.** 2001.

SANTOS, Angela Maria Medeiros Martins; PINHÃO, Caio Márcio de Avila Martins. **Panorama geral do setor de autopeças.** 2000.

SANTOS, Artur Tranzola. **Abertura comercial na década de 1990 e os impactos na indústria automobilística.** Belo Horizonte, v. 8, n. 16, p. 107-129, 2009.

SANTOS, RODRIGO SILVEIRA DOS et al. **Análise dos efeitos do Novo Regime Automotivo (1996-1999) e o Inovar-Auto (2012-2017).** Brazilian Journal of Political Economy, v. 41, p. 137-154, 2021.

SCHERER, Frederic M; ROSS, David. **Industrial Market Structure and Economic Performance.** 3 ed. Boston: Houghton M. Company, 1990.

SHAPIRO, H. **A primeira migração das montadoras: 1956-1968.** In: ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. (Ed.) *De JK a FHC: a reinvenção dos carros.* São Paulo: Scritta, 1997.p.23-87.

SILVA, Thais Lessa; VELOSO, Leonice; TOZI, Luiz Antonio. **Cenário macroeconômico e automobilístico no período de 2014 a 2017, e os impactos do Rota 2030.** CIMATech, v. 1, n. 5, 2018.

SIMÕES, Pablo Nostre et al. **Uma análise sobre a estrutura, conduta e desempenho do setor de supermercados do Brasil.** 2006.

SUZIGAN, W., & FURTADO, J. (2006). **Política industrial e desenvolvimento.** *Revista de economia política*, 2006.

TEIXEIRA, Rodrigo Alves; PINTO, Eduardo Costa. **A economia política dos governos FHC, Lula e Dilma: dominância financeira, bloco no poder e desenvolvimento econômico.** *Economia e sociedade*, v. 21, p. 909-941, 2012.

TONI, J. **Novos Arranjos Institucionais na Renovação da Política Industrial Brasileira.** *Ensaio FEE*, Porto Alegre. v. 28, n. 1. p. 127-158. jul.2007.

TORRES, Ricardo Lobato et al. **A indústria automobilística brasileira: uma análise da cadeia de valor.** 2012.

UTZIG, Pedro do Prado. **A indústria automobilística no brasil, uma análise de alguns indicadores de estrutura, conduta e de desempenho a partir dos anos 1990.** 2015. 52 f. TCC (Graduação) - Curso de Ciências Econômicas, Centro de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2015.

VILLELA, Annibal V.; SUZIGAN, Wilson. **Elementos para discussão de uma política industrial para o Brasil**. 1996.

APÊNDICE

Tabela 23 - Informações Gerais sobre o setor automobilístico brasileiro de 1990 a 2020.

Ano	FIRMAS	EMPREGOS ¹	Média	INVESTIMENTOS (Milhões US\$)	PRODUÇÃO TOTAL ² (unidades)			Produtividade (Média)	EXPORTAÇÕES TOTAIS ³ (unidades)			LICENCIAMENTOS TOTAIS		FAT. LÍQUIDO (Milhões US\$)	
			(Empregos)		AUTOMÓVEIS	COMERCIAIS LEVES	TOTAL ANO		AUTOMÓVEIS	COMERCIAIS LEVES	TOTAL ANO	Média	Automóveis e C. Leves		Média
1990	5	117.396	109.272	790	665.051	182.787	847.838	7	120.396	53.560	173.956	269.106	661.337	906.055	10.708
1991		109.428		880	707.176	180.736	887.912	8	127.217	53.218	180.435		732.444		9.421
1992		105.664		908	816.466	201.104	1.017.570	10	243.149	80.660	323.809		724.651		11.482
1993		106.738		886	1.100.670	223.995	1.324.665	12	249.617	62.903	312.520		1.081.386		14.784
1994		107.134		1.195	1.249.098	250.719	1.499.817	14	274.815	79.996	354.811		1.330.459		20.001
1995	6	104.614	93.361	1.694	1.299.493	237.373	1.536.866	15	189.774	58.436	248.210	328.922	1.652.278	1.539.366	22.582
1996		101.857		2.359	1.479.490	258.783	1.738.273	17	214.061	68.455	282.516		1.673.136		24.743
1997		104.941		2.092	1.700.438	283.965	1.984.403	19	310.051	87.308	397.359		1.873.665		27.282
1998		83.049		2.335	1.273.356	227.704	1.501.060	18	297.479	82.052	379.531		1.466.423		25.254
1999		85.100		1.791	1.118.483	168.020	1.286.503	15	204.677	57.136	261.813		1.195.609		14.936
2000		89.134		1.651	1.375.382	221.498	1.596.880	18	284.131	71.847	355.978		1.403.644		18.366
2001	11	84.834	100.243	1.750	1.516.182	199.813	1.715.995	20	328.971	48.079	377.050	640.585	1.510.805	2.245.108	16.029
2002		81.737		976	1.525.491	174.655	1.700.146	21	370.280	41.895	412.175		1.396.398		13.831
2003	12	79.047	100.243	673	1.561.780	160.061	1.721.841	22	463.283	50.557	513.840	640.585	1.346.755	2.245.108	15.698
2004		88.783		739	1.954.604	226.527	2.181.131	25	646.792	73.398	720.190		1.479.659		22.306
2005	13	94.206	100.243	1.050	2.122.101	255.068	2.377.169	25	737.654	102.254	839.908	640.585	1.619.842	2.245.108	30.663
2006	93.193	1.451		2.204.390	266.826	2.471.216	27	692.057	96.705	788.762	1.832.285		37.344		

2007	14	104.274		1.965	2.481.949	321.922	2.803.871	27	632.396	100.643	733.039		2.341.223		52.316
2008		109.848		2.913	2.634.010	370.582	3.004.592	27	593.223	87.003	680.226		2.671.193		65.599
2009		109.043		2.518	2.655.704	369.609	3.025.313	28	396.309	55.616	451.925		3.008.867		62.366
2010		117.654		3.654	2.924.208	484.839	3.409.047	29	646.993	82.753	729.746		3.329.029		83.116
2011		124.647		4.971	2.630.893	530.330	3.161.223	25	442.606	93.434	536.040		3.425.831		93.566
2012	15	132.096	121.753	4.692	2.766.978	488.872	3.255.850	25	351.236	80.387	431.623	491.219	3.634.183	2.865.446	83.633
2013		135.343		2.955.788	547.749	3.503.537	26	461.402	88.369	549.771	3.579.896		87.294		
2014	16	125.977		2.509.295	487.682	2.996.977	24	265.620	61.486	327.106	3.333.483		75.038		
2015		117.660		2.016.500	332.445	2.348.945	20	316.777	89.335	406.112	2.480.532		45.665		
2016		109.530		1.800.040	307.583	2.107.623	19	409.251	87.647	496.898	1.988.596		41.366		
2017		109.910	2.308.797	330.616	2.639.413	24	625.186	110.619	735.805	2.175.984	52.220				
2018		111.043	106.324		2.388.337	358.981	2.747.318	25	501.124	95.089	596.213	438.728	2.475.338	2.365.249	54.055
2019		106.705		2.448.600	355.351	2.803.951	26	351.373	61.621	412.994	2.665.582		52.020		
2020		101.223		1.607.335	297.539	1.904.874	19	258.289	48.689	306.978	1.954.828				
TOTAL		3.251.808		43.933	57.798.085	9.303.734	67.101.819		12.006.189	2.311.150	14.317.339		62.045.341		1.183.684

Fonte: Elaboração própria com base dos anuários da ANFAVEA. 2010, 2013, 2017, 2020, 2021.

Notas: (1) Posição em 31 de dezembro de cada ano. /Pessoas com contrato de trabalho firmados com as empresas associadas à ANFAVEA nas formas admitidas pela Consolidação das Leis de Trabalho (CLT). (2) Autoveículos montados e desmontados (CKD). (3) Montados e desmontados (CKD). (*) Faturamento sem impostos. /Valores convertidos em dólar pela taxa média de cada ano.

Tabela 24 - Taxa de crescimento média da indústria automobilística brasileira

Ano	Período	Taxa Crescimento Média da Produção	Taxa Crescimento Média de Investimentos	Taxa de Crescimento Média da Produtividade	Taxa Crescimento Média da Empregos	Taxa de Crescimento Média das Exportações	Taxa de Crescimento Média dos Licenciamentos	Taxa de Crescimento Média dos Faturamentos
1990/1994	Abertura Comercial	10,6624	15,6513	12,8084	-1,9323	13,5308	15,1789	12,3926
1995/2002	RAB e REA	2,7182	1,4955	5,6722	-3,0107	5,0157	1,8369	-2,3784
2003/2011	PITCE, PDP (Gov. Lula)	7,5132	20,469	2,4254	4,9336	6,9396	10,7736	24,5827
2012/2016	Inovar-Auto (Gov. Dilma)	-1,7537		-0,1308	-1,9418	10,33	-6,3819	-7,0997
2018/2020	Rota 2030	-8,6383		-6,3829	-2,6711	-25,124	-1,7405	-0,1254

Fonte: Elaboração própria com base dos anuários da ANFAVEA. 2010, 2013, 2017, 2020, 2021.

Tabela 25 - Média dos Indicadores de Desempenho do Setor Automobilístico Brasileiro

Ano	Período	Produção Média (Unidades)	Investimentos Médios (US\$ Bilhões)	Produtividade Média (Carros/Pessoa)	Média de Empregos (Pessoas)	Exportações Médias (Unidades)	Licenciamentos Médios (Unidades)	Faturamentos Médios (Em US\$ Bilhões)
1990/1994	Abertura Comercial	1.115.560	932	10	109.272	269.106	906.055	13.279
1995/2002	RAB e REA	1.622.854	1.953	17	93.361	328.922	1.539.366	21.313
2003/2011	PITCE, PDP (Gov. Lula)	2.585.555	2.327	26	100.243	640.585	2.245.108	47.681
2012/2016	Inovar-Auto (Gov. Dilma)	2.808.724		23	121.753	491.219	2.865.446	64.203
2018/2020	Rota 2030	2.485.381		23	106.324	438.728	2.365.249	53.038

Fonte: Elaboração própria com base dos anuários da ANFAVEA. 2010, 2013, 2017, 2020, 2021.

Tabela 26 - Taxa de Crescimento Anual da Indústria Automobilística Brasileira

Ano	Período	Produção	Exportações	Licenciamentos	Empregos	Investimentos	Produtividade	Fat. Líquido
1990	Abertura Comercial	-9,4190	-25,5765	-6,0550	-0,8220	31,2292	-8,6683	-11,9408
1991		4,7266	3,7245	10,7520	-6,7873	11,3924	12,3523	-12,0191
1992		14,6026	79,4602	-1,0640	-3,4397	3,1818	18,6850	21,8767
1993		30,1793	-3,4863	49,2285	1,0164	-2,4229	28,8694	28,7581
1994		13,2224	13,5323	23,0328	0,3710	34,8758	12,8039	35,2881
1995	RAB e RAE	2,4702	-30,0444	24,1886	-2,3522	41,7573	4,9386	12,9044
1996		13,1050	13,8214	1,2624	-2,6354	39,2562	16,1665	9,5696
1997		14,1595	40,6501	11,9852	3,0278	-11,3184	10,8045	10,2615
1998		-24,3571	-4,4866	-21,7350	-20,8612	11,6157	-4,4174	-7,4335
1999		-14,2937	-31,0167	-18,4677	2,4696	-23,2976	-16,3593	-40,8569
2000		24,1256	35,9665	17,3999	4,7403	-7,8169	18,5080	22,9646
2001		7,4592	5,9195	7,6345	-4,8242	5,9964	12,9060	-12,7246
2002		-0,9236	9,3157	-7,5726	-3,6507	-44,2286	2,8304	-13,7126
2003	PITCE, PDP (Governo Lula)	1,2761	24,6655	-3,5551	-3,2910	-31,0451	4,7225	13,4987
2004		26,6744	40,1584	9,8685	12,3167	9,8068	12,7832	42,0945
2005		8,9879	16,6231	9,4740	6,1082	42,0839	2,7140	37,4653
2006		3,9563	-6,0895	13,1150	-1,0753	38,1905	5,0863	21,7885
2007		13,4612	-7,0646	27,7761	11,8904	35,4238	1,4039	40,0921
2008		7,1587	-7,2047	14,0939	5,3455	48,2443	1,7212	25,3899
2009		0,6896	-33,5625	12,6413	-0,7328	-13,5599	1,4330	-4,9284
2010		12,6841	61,4750	10,6406	7,8969	45,1152	4,4369	33,2713

2011		-7,2696	-26,5443	2,9078	5,9437	36,0427	-12,4720	12,5728
2012	Inovar- Auto (Governo Dilma)	2,9934	-19,4793	6,0818	5,9761	-5,6126	-2,8145	-10,6160
2013		7,6074	27,3730	-1,4938	2,4581		5,0258	4,3775
2014		-14,4585	-40,5014	-6,8832	-6,9202		-8,0988	-14,0399
2015		-21,6229	24,1530	-25,5874	-6,6020		-16,0826	-39,1442
2016		-10,2736	22,3549	-19,8319	-6,9097		-3,6136	-9,4142
2017		25,2317	48,0797	9,4231	0,3469		24,7988	26,2389
2018			4,0882	-18,9713	13,7572	1,0308		3,0262
2019	Rota 2030	2,0614	-30,7305	7,6856	-3,9066		6,2106	-3,7647
2020		-32,0646	-25,6701	-26,6641	-5,1375		-28,3854	

Fonte: Elaboração própria com base dos anuários da ANFAVEA. 2010, 2013, 2017, 2020, 2021.