



Política industrial para o setor automobilístico entre 2000 e 2015

Industrial policy for the automotive industry between 2000 and 2015

Patricia Kischner^I e Thales de Oliveira Costa Viegas^{II}

Resumo

Este estudo tem por objetivo analisar o impacto da Política Industrial no desempenho do setor automobilístico brasileiro. Dada a importância desta atividade para a economia nacional, constatou-se que desde a década de 1950 o setor é beneficiado por medidas governamentais de incentivo às suas atividades. Neste contexto, foi descrita a trajetória de implantação do setor em âmbito nacional, a sua evolução histórica, as principais políticas industriais desenvolvidas no período analisado, bem como os impactos destas no crescimento e desenvolvimento econômico deste ramo de atividade. A metodologia utilizada para a realização deste estudo é a pesquisa descritiva, exploratória e qualitativa, que permitiu analisar os principais indicadores de desempenho da indústria automobilística nacional. Também foi utilizado o ferramental estatístico para a realização do teste de correlação entre as principais variáveis do setor. Por fim, constatou-se que o emprego das políticas industriais no período analisado apresentou efeitos de curto prazo no setor, com picos de crescimento, seguido de quedas graduais na oferta e demanda de veículos no Brasil.

Palavras-chave: Setor Automobilístico; Política Industrial; Economia.

Abstract

This study aims to analyze the impact of the Industrial Policy on the performance of the Brazilian automotive industry. Given the importance of this activity for the national economy, it has been verified that since the 1950s the sector has benefited from governmental acts to encourage activity. In this context, this paper described the introduction of that industry in the national economics environmental, its historical evolution, the main industrial policies developed during the analyzed period, as well as their impact on the growth and economic development of this industry. The methodology used to carry out this study is the descriptive, exploratory and qualitative research that allowed the analysis of the main performance indicators of the national automobile industry. A statistical tooling was also used to perform the correlation test between the main variables of the sector. Finally, it was verified that the employment of the industrial policies in the analyzed period had short-term effects in that industry, with growth peaks followed by gradual decreases in the supply and demand of vehicles in Brazil.

Keywords: Automotive industry; Industrial Policy; Economy.

^IMestranda em Desenvolvimento Regional na linha de pesquisa de Desenvolvimento Territorial e Gestão de Sistemas Produtivos da Universidade Regional Do Estado do Rio Grande Do Sul. Universidade Federal de Santa Maria - Campus Palmeira das Missões, Palmeira das Missões, RS

^{II}Professor Adjunto da Universidade Federal de Santa Maria e atual chefe do Departamento de Ciências Econômicas do Campus Palmeira das Missões.

1 Introdução

A indústria automobilística é considerada uma das atividades chave no processo de industrialização do Brasil, especialmente a partir da década de 1950, em que foram constituídas diversas medidas políticas e econômicas de incentivo ao setor, as quais atraíram grandes fabricantes internacionais que passaram a estabelecer as primeiras fábricas de automóveis no Brasil.

As décadas de 1960 e 1970 foram caracterizadas por uma ampla gama de políticas industrializantes, muitas delas com reflexo direto no setor automobilístico. Os investimentos direcionados para este segmento propiciaram um aumento significativo da capacidade produtiva, o que causou no período seguinte (década de 1980), um problema de excesso de oferta e, conseqüentemente, de capacidade ociosa no setor.

Assim, na década de 1980 verificou-se um dos períodos mais difíceis para a indústria automobilística brasileira. O cenário de crise, aliado ao desenvolvimento elevado deste setor produtivo, na década anterior, gerou um excesso de produção sem a respectiva demanda. A indústria automobilística ficou praticamente estagnada, com baixos índices de investimentos e produtos totalmente defasados em relação aos comercializados internacionalmente. Conforme Silva (2003, p.60), este cenário de instabilidade foi reflexo do forte protecionismo presente desde a década 50.

O fechamento do mercado para a importação nos anos 80, tendo em vista o desenvolvimento autônomo da indústria nacional, criou uma situação especial no país. As indústrias automobilísticas, em particular as quatro gigantes – as americanas General Motors e Ford, a alemã Volkswagen e a italiana Fiat –, dominavam o setor e estavam protegidas pela reserva de mercado, que, assim, afastou a concorrência. Com isso elas praticavam preços abusivos, oligopolizavam o mercado e não investiam em tecnologia. Com a abertura do mercado pelo governo Collor em 1991, o setor sofreu profundas mudanças.

As mudanças econômicas ocasionadas pela abertura comercial, ocorrida nos anos 1990, impulsionaram o processo de modernização da indústria automobilística brasileira. “A concorrência, a necessidade de integrar-se aos mercados externos e de competir com os veículos importados fizeram com que as montadoras brasileiras investissem em inovações tecnológicas, principalmente, em equipamentos produtivos da área eletrônica” (REIS FILHO, 2009, p. 99). Isto explica o elevado fluxo de investimentos realizados por parte das montadoras durante a década de 90. Ademais, essas mudanças permitiram a inserção do setor automobilístico no comércio externo, além de atrair o interesse de diversas montadoras internacionais, que passaram a visualizar o Brasil como um país atraente para a realização de novos investimentos.

A década de 2000 também foi um período promissor para o setor pelas seguintes razões: i) aumento da renda per capita da população brasileira; ii) ascensão social dos indivíduos da classe C; iii) elevação da disponibilidade de crédito para financiamentos e; iv) políticas industriais de incentivo ao setor. Estes fatores tornaram o cenário favorável para o aumento do consumo.

É importante destacar que mesmo com a abertura comercial, ocorrida na década de 1990, o Estado continua desempenhando papel relevante no desenvolvimento da indústria automobilística nacional, dado que, em 2008 e também em 2012, o governo implantou a política anticíclica de redução da alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) no setor automobilístico. O intuito era de manter o setor aquecido em meio à crise financeira internacional iniciada em 2008. Essa medida gerou efeitos diretos sobre as vendas desta indústria. Quando se compara o total comercializado de automóveis no ano 2000 com o valor comercializado em 2010 verifica-se um aumento de 159% nas vendas.

Atualmente, o setor automobilístico passa por um período de estagnação, resultante do encerramento, em 2012, da política de redução da alíquota do IPI, bem como em decorrência da instabilidade econômica nacional e das incertezas geradas pelo Programa Inovar Auto, estabelecido por parte do governo federal no início de 2013. Nessas condições, o momento é desafiador para as montadoras e os fornecedores do setor, uma vez que a redução da demanda se reflete diretamente na produção e, conseqüentemente, na menor absorção de profissionais no mercado de trabalho. Neste contexto, o objetivo deste artigo é analisar a influência da Política Industrial no desempenho do setor automobilístico brasileiro no período de 2000 a 2015.

Com esse propósito, o artigo está organizado da seguinte forma: além desta introdução, a segunda seção aborda a revisão teórica, em que foram apresentadas algumas considerações relacionadas à redução da alíquota do IPI, em um contexto de crise econômica. A terceira seção aborda a metodologia utilizada e a quarta seção apresenta os resultados e discussões. Por fim, a quinta seção engloba as principais conclusões relacionadas ao referido tema.

2 Revisão teórica

A crise financeira que atingiu grande parte dos países em 2008 motivou a adoção, em diversas nações, de políticas públicas anticíclicas de caráter setorial, em geral, e utilização de instrumentos verticais de política industrial, em particular. No Brasil, adotou-se no setor automobilístico a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) como instrumento para promo-

ver a recuperação do setor frente a uma queda acentuada de demanda, verificada nos últimos meses de 2008 (ALVARENGA *et al*, 2010).

No ano de 2008, o setor automobilístico representava 23% do Produto Interno Bruto Industrial e 5% do PIB (Produto Interno Bruto) total do país. Em dezembro daquele mesmo ano, as empresas vinculadas à Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) empregavam cerca de 100 mil pessoas. Adicionalmente, estima-se que os empregos diretos e indiretos gerados por este setor contabilizavam mais de 1,5 milhão de postos de trabalho (IPEA, 2009).

Essa trajetória ascendente foi bruscamente interrompida pelo agravamento da crise financeira internacional em outubro de 2008, em que, os primeiros sinais de desaceleração na trajetória de crescimento da indústria automobilística passaram a se tornar mais visíveis, pois, nos últimos dois meses de 2008 constatou-se uma queda acentuada nas vendas de veículos.

Algumas medidas governamentais e econômicas também contribuíram para o agravamento econômico do setor, uma vez que o governo federal diminuiu a concessão de crédito, devido à instabilidade macroeconômica mundial, prejudicando o financiamento de automóveis. O aumento do dólar encareceu o valor do automóvel importado, além de, indiretamente, aumentar o valor deste em âmbito nacional. A taxa de câmbio, que estava em cerca de R\$ 1,60 em agosto de 2008, chegou cerca de R\$ 2,40 em dezembro daquele mesmo ano (GASPARIN, 2011).

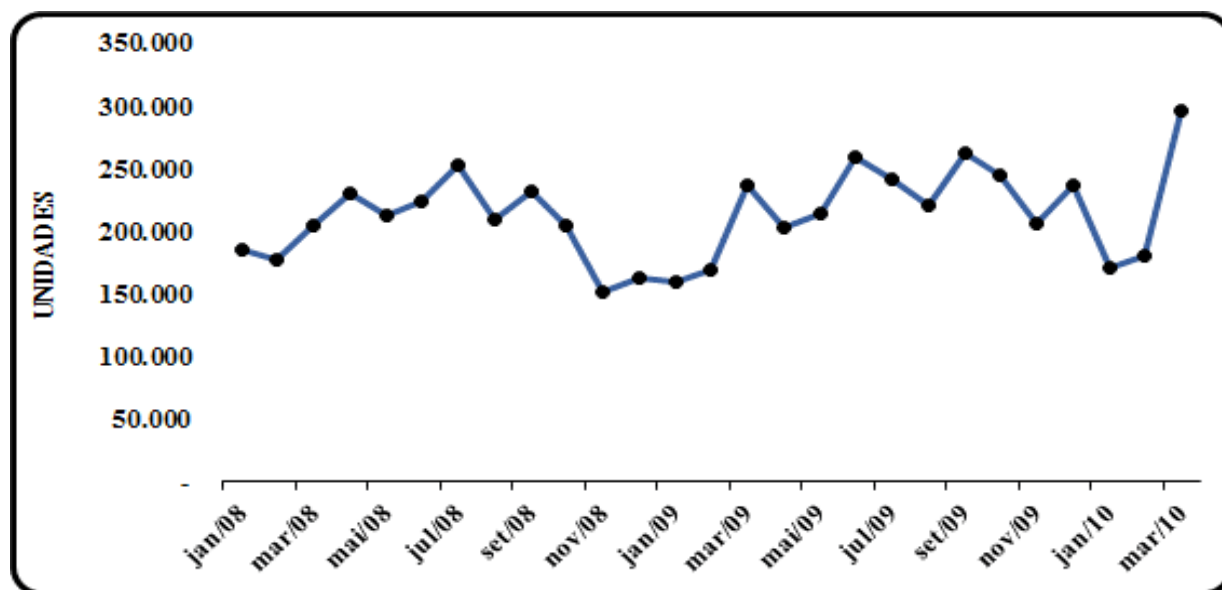
Em consequência disso, a partir de novembro de 2008, as empresas passaram a adotar medidas restritivas com o intuito de diminuir custos frente à queda das atividades. Muitas organizações implantaram medidas de redução de turnos de trabalho além da concessão de férias coletivas, contribuindo para o agravamento do cenário econômico do país. Com o intuito de reaquecer o consumo no mercado interno, no final de 2008, o governo federal lançou a medida de desoneração da alíquota do IPI, o que gerou efeitos positivos logo nos primeiros meses de 2009 (ALVARENGA *et al*, 2010).

A primeira redução foi realizada pelo governo de Luiz Inácio Lula Da Silva através de Medida Provisória com início em dezembro de 2008 e previsão de término para março de 2009. Contudo, essa medida foi prorrogada, por alguns períodos, durante esse ano e permaneceu em vigor até 31 de março de 2010.

A definição dos percentuais das alíquotas estava relacionada à potência do motor, ao tipo de combustível e ao local de produção, ou seja, se veículo nacional ou importado. De dezembro de 2008 a setembro de 2009 os carros populares, de até mil cilindradas (1.0), tiveram o IPI reduzido de 7% para zero. Os carros com cilindradas entre mil e duas mil e movidos à gasolina foram reduzidos de 13% para 6,5%, para os biocombustíveis (álcool e gasolina) a alíquota caiu de 11% para 5,5%. A partir de outubro de 2009 as alíquotas foram subindo gradativamente, mantendo um maior incentivo para carros bicombustíveis, e em 1º de abril de 2010 o IPI voltou a ser cobrado integralmente (WILBERT *et al*, 2014, p.111).

Conforme exposto na figura 1, no âmbito da crise as vendas internas sofreram uma redução de 49% no período de julho a novembro de 2008. Neste contexto, a redução da alíquota do IPI gerou diversos efeitos diretos e indiretos no setor automobilístico, especialmente nas vendas internas de automóveis. Com a medida de desoneração da alíquota, em dezembro de 2008, iniciou-se um processo de recuperação, o qual fez com que as vendas no primeiro semestre de 2009 superassem aquelas do mesmo período do ano anterior.

Figura 1 – Vendas internas de automóveis no Brasil de janeiro de 2008 à março de 2010



Fonte: ANFAVEA (2016)

Conforme Alvarenga *et al* (2010, p.20), a redução do IPI foi responsável por 20,7% das vendas realizadas entre janeiro e novembro de 2009. As linhas de crédito também tiveram fundamental importância, uma vez que cerca de 70% do total comercializado de automóveis e 90% dos caminhões e ônibus foram realizados com financiamento, consórcio ou *leasing*, segundo a Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (ANEF).

Com relação ao emprego, mesmo com a desoneração do IPI e a recuperação das vendas de automóveis, o nível de emprego na cadeia automobilística se manteve em queda ao longo do primeiro semestre de 2009. Os dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados do Ministério do Trabalho e Emprego (Caged/MTE) mostram, no entanto, que ocorreu uma desaceleração neste processo de redução, pois, em janeiro e fevereiro, ocorreu redução de 22.688 empregos formais na cadeia automobilística. Em maio e junho a diminuição de postos de trabalho foi de 3.838 unidades. Além disso, é possível constatar que sem a redução da alíquota do IPI, a queda nos níveis de emprego do setor seria ainda maior (IPEA, 2009, p.6).

No entanto, com o término da política de redução da alíquota do IPI, em março de 2010, diversos entraves econômicos e financeiros gerados pela crise econômica de 2008 voltaram a assolar a economia brasileira e, conseqüentemente, o setor automobilístico. As montadoras iniciaram uma nova onda de demissões, devido à queda de produção nas fábricas, algumas realizaram também programas de demissão voluntária, com o intuito de incentivar o desligamento de parte de seus profissionais e, conseqüentemente, reduzir os seus custos.

Outro fator relevante que contribuiu para o agravamento da situação econômica brasileira nos anos de 2011 e 2012 foi a redução da concessão de crédito, atrelada ao alto índice de inadimplência dos consumidores. De acordo com a Serasa Experian, a inadimplência do consumidor brasileiro aumentou 20% no primeiro semestre de 2012, quando comparado ao mesmo período do ano anterior (VALOR, 2012). Com o aumento da inadimplência, aliado a crise econômica global, os bancos passaram a restringir a concessão de crédito para financiamentos, dificultando as vendas no setor, uma vez que grande parte destas eram realizadas através de financiamentos.

Com o intuito de reaquecer novamente o setor, o então governo Dilma Rousseff decidiu implantar mais uma vez as políticas fiscal e industrial de redução da Alíquota do IPI, com intuito de reaquecer a economia e manter os níveis de emprego no setor. Assim, a segunda medida de redução do IPI para o setor automobilístico iniciou no final do mês de maio de 2012, por meio do Decreto nº 7.725, com previsão de término para agosto daquele mesmo ano.

Todavia, alguns aspectos diferenciaram as medidas aplicadas neste período daquelas aplicadas em 2008. A primeira diferença é que o novo pacote de benefícios incluía também os automóveis importados. Ou seja, o percentual de redução da alíquota do IPI foi o mesmo para automóveis nacionais e importados. Assim, modelos nacionais de até mil cilindradas, por exemplo, aplicou-se uma redução de 7% na alíquota do IPI, saindo de 7% para 0%. Permanecendo neste patamar até dezembro de 2012, uma vez que a partir de janeiro de 2013, as alíquotas começaram a apresentar um aumento gradual, retornando ao patamar de 7% em janeiro de 2015.

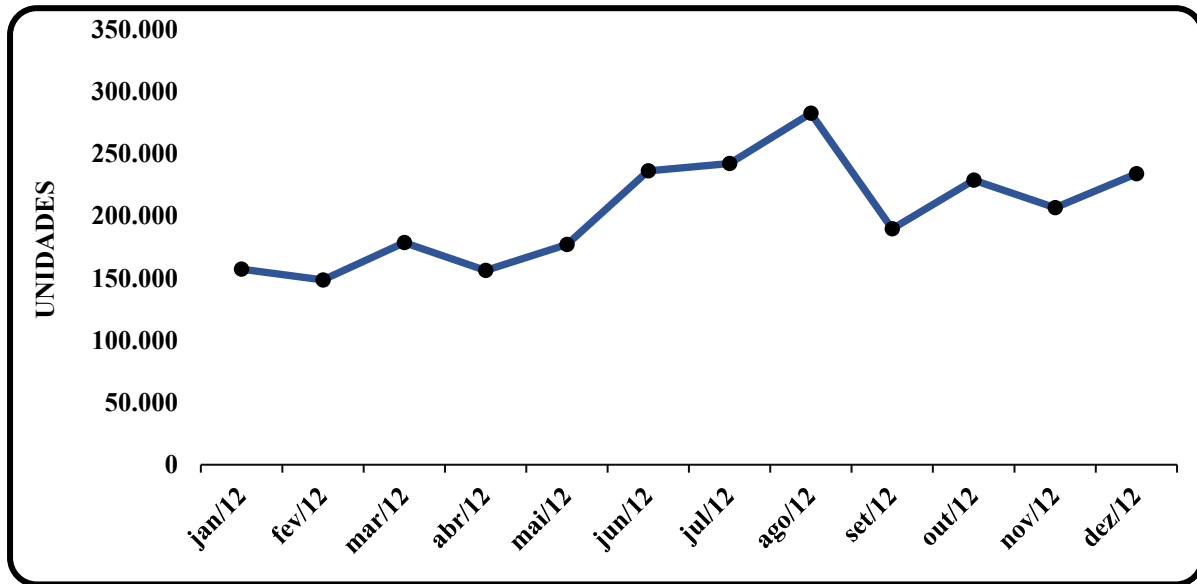
Em suma, a alíquota do IPI para os carros importados acompanhou o mesmo percentual dos automóveis fabricados no Brasil. Porém, o Decreto nº 7.567/11, instituído em 2011, alterou a razão das alíquotas significativamente, majorando em até 30% o valor do IPI para carros importados advindos de países em que o Brasil não tivesse nenhum tipo de acordo comercial. Assim, os modelos de até mil cilindradas, por exemplo, apresentaram uma queda de 7% nas alíquotas vigentes, saindo de 37% para 30%.

Com isso, o governo buscava incentivar a produção e o desenvolvimento econômico nacional, com o intuito de aumentar os investimentos externos no país, assim como a geração de novos empregos. Além de beneficiar as vendas de automóveis importados, o conjunto de medidas adotadas pelo governo federal também estabeleceu índices de descontos obrigatórios, contribuindo para a redução no preço final do automóvel.

Sucintamente, as medidas de redução do IPI e incentivos ao setor automobilístico, implantadas em maio de 2012, tinham previsão de terminar em agosto. No entanto, como ocorreu na primeira redução realizada em 2008, o governo federal prorrogou o benefício, desta feita por duas vezes. Na primeira delas adiou o término da medida de agosto de 2012 para 31 de outubro do mesmo ano. Já na segunda vez, prorrogou de outubro para 31 de dezembro de 2012.

A figura 2 apresenta o aumento considerável das vendas totais de automóveis em 2012, que ocorreu, principalmente, nos meses de agosto e dezembro, nos quais foi previsto o fim da desoneração da alíquota do IPI. Tal comportamento está atrelado ao fato de que, com o provável término da redução da alíquota, os consumidores efetivaram suas compras com antecedência, com o intuito de usufruir do benefício. Como consequência direta disso, ocorreu uma significativa queda nas vendas após o pico, uma vez que, grande parte dos consumidores adiantaram suas compras no “último mês” de redução da alíquota. A queda nas vendas foi novamente recuperada, com o anúncio de prorrogação da medida, conforme demonstra a figura a seguir.

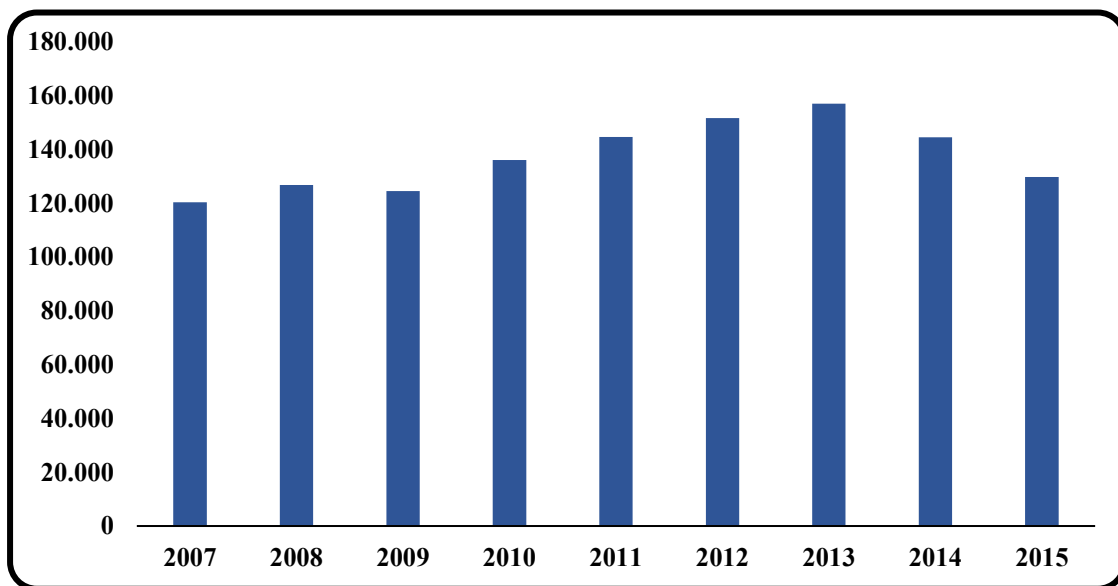
Figura 2– Vendas totais de automóveis no Brasil de janeiro à dezembro de 2012



Fonte: ANFAVEA (2016)

Com relação ao emprego, entre 2007 e 2010 não ocorreram variações significativas no número de pessoas ocupadas no setor. Somente a partir 2011 até 2013, é possível observar um aumento no volume de empregados, motivado especialmente pelos aumentos sucessivos nas vendas, que foram influenciadas diretamente pela redução do IPI em maio de 2012. No entanto, a figura 3 retrata que, partir de 2014, a queda nas vendas e na produção de veículos ocasionou uma onda de demissões em massa no setor automobilístico. Em 2015 as empresas associadas à ANFAVEA empregaram 129.776 trabalhadores, o que corresponde a uma redução de 10% em relação ao ano de 2014. Desta forma, deduz-se que a retração tenha sido ainda maior quando somado ao total de empregos indiretos gerados pelo setor.

Figura 3 – Nível de emprego na indústria automobilística brasileira de 2007 a 2015



Fonte: ANFAVEA (2016)

3 Metodologia

A metodologia utilizada para a realização deste artigo está baseada em uma pesquisa descritiva exploratória, tendo como foco descrever as principais políticas industriais criadas para fomentar o setor automobilístico nos últimos anos. Gil (2008) afirma que a pesquisa descritiva tem como objetivo principal retratar as características de determinada população ou fenômeno, bem como o estabelecimento de relação entre as variáveis. Já a pesquisa exploratória proporciona maior familiaridade com o problema estudado. Quanto aos procedimentos metodológicos, trata-se de uma pesquisa, essencialmente, bibliográfica. “A pesquisa bibliográfica é aquela que se realiza a partir de registros disponíveis, decorrentes de pesquisas anteriores, em documentos impressos, como livros, artigos, teses e etc. (SEVERINO, 2007, p.122).”

No que tange à abordagem do problema, trata-se de uma pesquisa qualitativa com o intuito de evidenciar, através da base bibliográfica utilizada, a evolução do setor automobilístico brasileiro e quais fatores foram determinantes neste processo. Para Richardson (1999, p. 70) a abordagem qualitativa caracteriza-se da seguinte forma:

Os estudos que empregam uma metodologia qualitativa podem descrever a complexidade de determinado problema, analisar a interação de certas variáveis, compreender e classificar processos dinâmicos vividos por grupos sociais, contribuir no processo de mudança de determinado grupo e possibilitar em maior nível de profundidade o entendimento das particularidades do comportamento dos indivíduos.

4 Resultados e discussões

O final da década de 1990 foi marcado pela queda nas vendas e na produção do setor automobilístico, em um cenário de crises internacionais e elevadas taxas de inflação e de juros no Brasil. Naquele período, as vendas de veículos ficaram estagnadas e os investimentos passaram a ser direcionados, principalmente, para a modernização das fábricas e lançamento de novos veículos, uma vez que o nível de capacidade ociosa permanecia elevado (BARROS, PEDRO, 2012).

Em consequência disso, o setor automobilístico começou a apresentar uma conjuntura positiva somente a partir de 2003, impulsionado pela relativa estabilização econômica e por influência dos seguintes fatores: i) o crescimento da renda média dos brasileiros; ii) ascensão social de parte da população, que possibilitou a aquisição do primeiro automóvel por muitos indivíduos da classe C; iii) a redução dos níveis de desemprego; iv) facilidade de acesso ao crédito e; v) redução da taxa de juros e ampliação dos prazos de financiamento (BARROS, PEDRO, 2012). Entre 2004 e 2007 ocorreu um crescimento médio de 13% ao ano na produção e na venda de veículos. Grande parte deste crescimento está relacionado ao mercado interno, uma vez que as exportações cresceram somente até 2005, apresentando queda nos anos seguintes (ALVARENGA *et al*, 2010).

A Figura 4 apresenta os dados referentes à produção e vendas de automóveis no Brasil, no período de 2000 a 2015. Pode-se observar que, entre os anos de 2002 e 2007 a produção e as vendas deste bem apresentaram trajetória ascendente, impulsionadas, principalmente, pelas políticas institucionais de cunho social, que fomentaram o aumento da renda de parte da população das classes C e D. Tais circunstâncias permitiram a muitos indivíduos a aquisição do primeiro automóvel, possibilitada pela ampliação da concessão financiamentos. Juntos estes dois aspectos foram fundamentais para o aumento da demanda do setor.

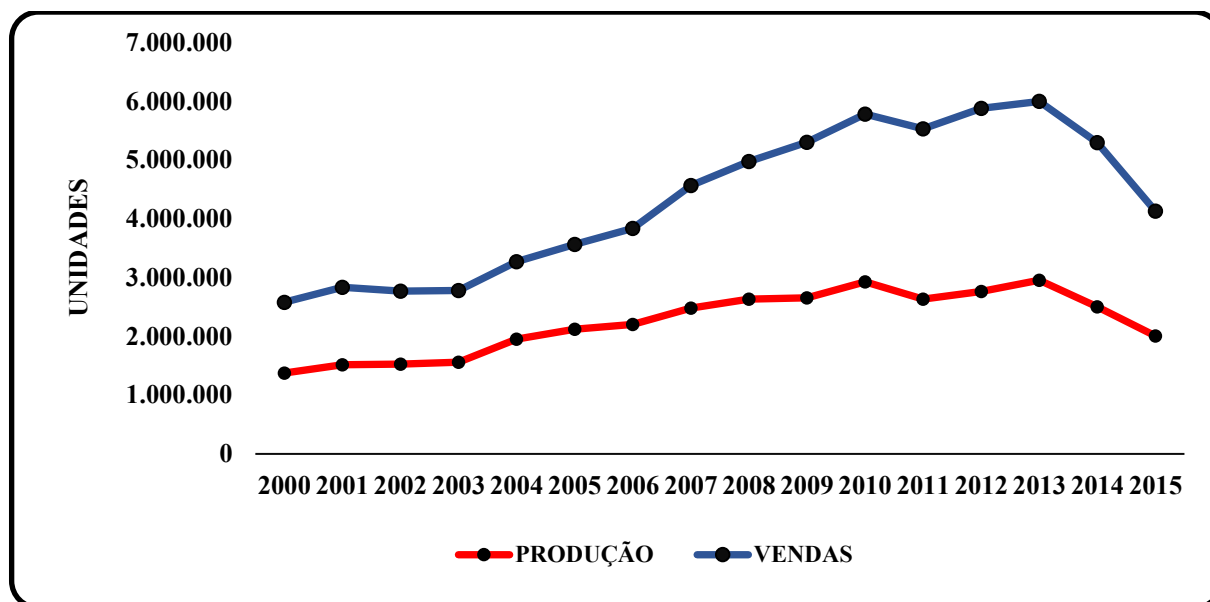
Em 2002 o país produziu 1.525.491 mil unidades de automóveis. Em 2007 a produção chegou à marca de 2.481.949 mil unidades, apresentando um aumento de 63% em relação a 2002. No tocante às vendas, em 2002 foram comercializados 1.243.467 automóveis novos. Em 2007 as vendas totalizaram 2.085.718 mil unidades, o que significou um aumento 68% em consideração a 2002.

Já o período de 2008 a 2012 foi marcado pela grande crise econômica internacional que surtiu efeitos diretos na comercialização de automóveis no Brasil. Contudo, a medida fiscal anticíclica de redução da alíquota do IPI, anunciada pelo governo federal no final de 2008 e no início de 2012, serviu de estímulo para que a produção e a vendas de automóveis continuasse crescendo mesmo que, em percentuais menores do que os apresentados no período anterior. Desta forma, o total produzido em 2012 foi de 2.765.557 mil unidades, o equivalente a um aumento de 5% em relação a 2008. As vendas, no entanto, apresentaram uma ascensão maior, pois em 2012 foram comercializadas 3.115.223 mil unidades, maior volume registrado a partir do ano 2000, totalizando um aumento de 33% em relação a 2008.

Não obstante, a partir de 2014, o cenário mudou, mesmo com a implantação do programa Inovar-Auto, que entrou em vigência em 2013, e estabelecia diversas medidas de fomento ao setor Automobilístico, este não foi suficiente para barrar a queda da produção e das vendas dessa atividade econômica. Em 2014 a produção de automóveis registrou uma redução de 15% em comparação ao total produzido em 2013. Em 2015 a variação foi ainda maior, na medida em que o país produziu 2.017.831 mil unidades, o que significou 19% a menos do que o registrado em 2014. As vendas também apresentaram queda, em 2014 o total comercializado variou oito pontos percentuais negativos (-8%) em relação ao ano

anterior. Em 2015 os índices foram ainda maiores, as vendas totalizaram 2.122.956 mil unidades, 24% a menos do total comercializado em 2014.

Figura 4 — Vendas e produção brasileira de automóveis de 2000 a 2015



Fonte: ANFAVEA (2016)

Vários aspectos contribuíram para a desaceleração do crescimento do setor automobilístico a partir de 2014, a saber: i) a retração da economia brasileira; ii) a diminuição do crédito disponível para o setor; iii) as altas taxas de juros; iv) o dólar em alta e; v) o aumento dos preços dos veículos. Todos estes são fatores determinantes do cenário econômico em tela.

O aumento recente do preço dos automóveis, por seu turno, está relacionado, em grande medida, à obrigatoriedade da instalação do *airbag* e do sistema de freios ABS, a partir de 2014. Além disso, diversos tributos sobre o preço dos veículos, que foram isentados em períodos anteriores, passaram a ser restabelecidos. Aliado a isso, ocorreu a recomposição das margens de lucro das montadoras que se aproveitaram do momento para obter maiores ganhos. Não obstante, a alta do preço do dólar inibiu as vendas de automóveis importados, diminuindo, gradativamente, a participação destes na comercialização nacional.

A elevação da taxa de juros e a retração da oferta de crédito também foram elementos importantes na composição dos resultados do setor a partir de 2014. Isso porque estes são essenciais para o financiamento do consumo das famílias e dos investimentos dos setores produtivos.

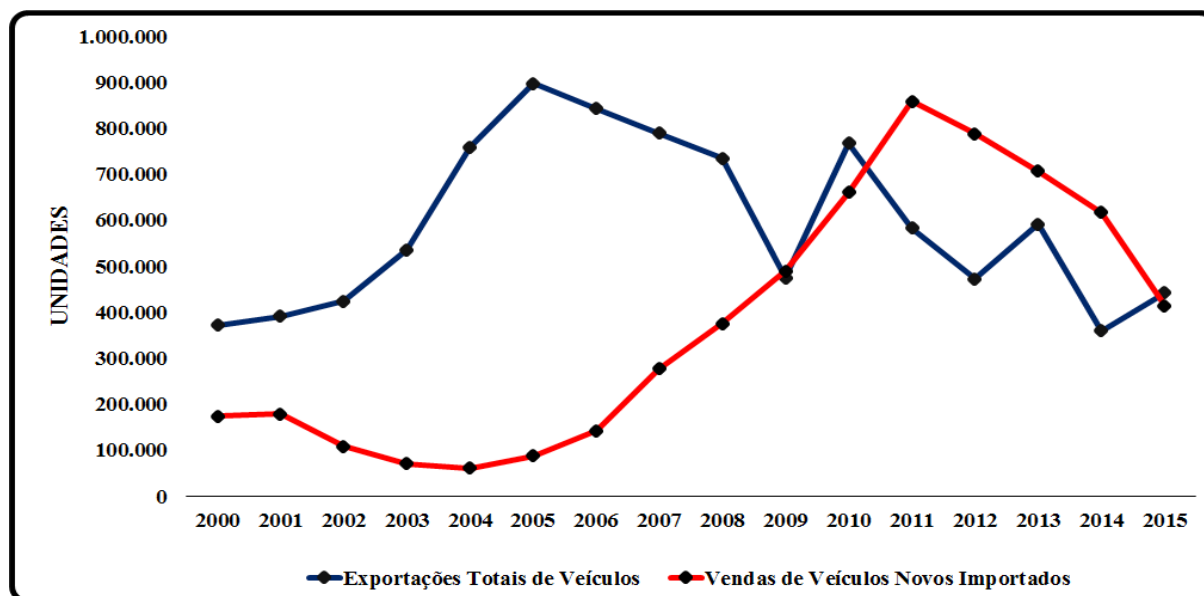
4.1 Exportação e Importação de veículos pelo Brasil

Os fluxos de comércio exterior no setor automobilístico intensificaram-se no período de 2000 a 2015. As importações atingiram patamares maiores que as exportações, gerando um déficit na balança comercial de veículos a partir de 2009, logo após a crise internacional. Com relação às exportações, a figura 5 aponta o total exportado anualmente pelo Brasil para os demais países no período de 2000 a 2015, considerando veículos montados e desmontados.

A Figura 5 mostra a grande oscilação da quantidade exportada de veículos pelo Brasil. Em 2002, o país exportou 424,4 mil unidades. Em três anos praticamente dobrou o volume exportado, atingindo a marca de 897,7 mil unidades em 2005. A partir de 2006 iniciou-se um processo de inversão da curva. Em 2009, ano da crise financeira internacional, o país exportou 475,3 mil unidades, chegando ao patamar de 359,6 mil unidades em 2014, menor volume registrado desde o ano 2000.

Com relação às importações, o número de veículos importados cresceu consideravelmente, passando de 174,1 mil unidades, em 2000, para 857,9 mil unidades, em 2011, o que correspondeu ao ápice de crescimento cuja participação nas vendas totais atingiu 23,6%. Em 2015, o volume de importações totalizou 414,3 mil unidades, apresentando queda em relação ao período anterior pelo quarto ano consecutivo, o que reduziu a participação do importado para 16,1% do mercado de veículos no Brasil

Figura 5 — Relação entre exportações e vendas de veículos novos importados pelo Brasil de 2000 a 2015



Fonte: ANFAVEA (2016)

5 Conclusão

Considerando o contexto histórico, é importante destacar que a abertura comercial, iniciada na década de 90, foi um fator chave para a reestruturação e retomada do crescimento do setor automobilístico brasileiro. Antes disso, o setor que era composto por um grupo seletivo de montadoras com baixos níveis de investimentos. O advento da abertura promoveu um choque de concorrência, com a entrada de diferentes empresas transnacionais no mercado brasileiro. Este movimento, ademais, esteve associado a um aumento gradativo do fluxo de capital externo.

Com relação às políticas industriais desencadeadas para o setor automobilístico, pode-se destacar o papel fundamental do Estado na condução de medidas que, desde a década de 1950, incentivaram o desenvolvimento contínuo e gradual da indústria automobilística no Brasil. No decorrer deste artigo, fica evidente que as políticas industriais foram imprescindíveis para que tal indústria tenha obtido êxito durante o período analisado.

Cabe ressaltar, que durante o período de 2000 a 2015 as principais políticas industriais para o setor automobilístico se manifestaram na redução da alíquota do IPI, realizada em 2008 e em 2012, bem como no programa Inovar-Auto, criado em 2013. Em 2008 quando ocorreu a redução do IPI pela primeira vez, o governo tinha o objetivo de sustentar o consumo interno, buscando evitar que o país entrasse em um momento de recessão prolongada durante a crise econômica mundial. Assim, com base nas variáveis analisadas neste artigo, pode-se afirmar que esta medida apresentou efeitos positivos na indústria, permitindo o aumento da comercialização de automóveis e a manutenção de postos de trabalho em um período de baixo crescimento da economia nacional. A redução do IPI e a queda da taxa de juros básica (Selic) permitiram um aumento de 41% do fluxo de vendas internas de automóveis de janeiro a dezembro de 2009 (ANFAVEA, 2016). Não obstante, se não houvesse a redução do IPI, 50 a 60 mil empregos diretos e indiretos deixariam de existir naquele período (IPEA, 2009).

Com o agravamento da crise financeira internacional em 2012, novamente foram reduzidas as alíquotas do IPI. Como ocorreu na redução anterior, o mercado reagiu positivamente mais uma vez. As vendas totais de automóveis aumentaram 37% de janeiro a dezembro de 2012. Verificou-se um aumento de mais de 7.000 mil empregos diretos na indústria automobilística somente naquele mesmo ano (ANFAVEA, 2016).

É importante salientar que, a medida fiscal anticíclica de redução do IPI constitui-se numa política de curto prazo que visava, basicamente, o aquecimento da demanda interna. Com o fim da desoneração da alíquota, em 2012, a produção e vendas do setor entraram novamente em queda. Em 2013 o governo lançou o programa Inovar-Auto, buscando aumentar a competitividade da indústria nacional por meio da inovação e do desenvolvimento tecnológico dos veículos comercializados no país (BRASIL, 2012). Entretanto, os resultados do setor passaram a apresentar tendências negativas a partir de 2013, com queda na produção, seguida das vendas e, conseqüentemente, dos empregos. Logo, observa-se que os picos de crescimento verificados anteriormente limitaram-se, basicamente, às políticas de incentivo à demanda interna.

Nesse contexto, constata-se que a diminuição da taxa de juros e as desonerações fiscais são fundamentais para o

aumento da demanda e, conseqüentemente, para o bom desempenho da indústria no curto prazo. Contudo, para que a indústria automobilística e outros setores apresentem um crescimento de longo prazo, os incentivos não devem ser apenas temporários, mas sim, de natureza permanente, para evitar ciclos de alta demanda seguidos de baixa procura. Com isso seria possível evitar desequilíbrios econômicos como os vivenciados no período analisado.

Por fim, pode-se constatar que as políticas industriais de incentivo à demanda podem trazer resultados satisfatórios no longo prazo se estiveram vinculadas a medidas de incentivo à incrementos de eficiência, à inovação, à mudança tecnológica e à qualificação da força de trabalho. Nesse sentido, para que os veículos fabricados no Brasil, assim como outros produtos e serviços, possam ganhar espaço no mercado internacional e depender menos de ciclos econômicos expansivos é necessário o planejamento de políticas públicas de longo prazo.

Referências

- ALVARENGA, G.V.; ALVES, P. F.; DOS SANTOS, C. F.; DE NIGRI, F.; CAVALCANTE, L. R.; PASSOS, M. C. **Políticas anticíclicas na indústria automobilística: uma análise de cointegração dos impactos da redução do IPI sobre as vendas de veículos**. Brasília, DF: IPEA, 2010. Texto para discussão, n. 151. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1372/1/TD_1512.pdf>. Acesso: 20 fev 2017.
- ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2016**. São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/anuario.html>>. Acesso em: 21 jan.2017.
- BARROS, Daniel Chiari; PEDRO, Luciana Silvestre. O papel do BNDES no desenvolvimento do setor automotivo brasileiro. In: BNDES 60 anos: perspectivas setoriais. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/938/4/O%20papel%20do%20BNDES%20no%20desenvolvimento%20do%20setor%20automotivo-final_P.pdf>. Acesso em: 12 dez.2016.
- BRASIL. **Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012b**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm. Acesso em: 26 mar. 2017.
- BRASIL. **Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112715.htm>. Acesso em: 26 mar. 2017.
- BRASIL. **Decreto nº 7.567, de 15 de setembro de 2011**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112715.htm>. Acesso em: 26 mar. 2017.
- GASPARIN, Gabriela. Entenda como a crise de 2008 influenciou a vida dos brasileiros. **G1**, São Paulo, 15 set. 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/seu-dinheiro/noticia/2011/09/entenda-como-crise-de-2008-influenciou-vida-dos-brasileiros.html>>. Acesso em: 17 abr. 2017.
- GIL, A, C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008*. Disponível em: <<https://ayanrafael.files.wordpress.com/2011/08/gil-a-c-mc3a9todos-e-tc3a9cnicas-de-pesquisa-social.pdf>>. Acesso: 20 mar. 2017.
- IPEA, 2011. Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Brasília, 2010. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3494/1/Comunicados_n94_Mobilidade.pdf. Acesso: 15 fev. 2017.
- REIS FILHO, Ademar Pereira Dos. A modernização da indústria automobilística nacional a partir da década de 90 e seus impactos sobre o emprego: uma análise regulacionista sobre a estratégia adotada para a manutenção de postos de trabalho. **Revista Eletrônica Iluminart**, v. 1, n. 1, p. 96-106, 2009. Disponível em: <http://revistailuminart.ti.srt.ifsp.edu.br/index.php/iluminart/article/view/11>. Acesso em: 29 jan.2017.
- RICHARDSON, Roberto Jarry e colaboradores. **Pesquisa social: métodos e técnica**, v.3. São Paulo: Atlas, 1999. Disponível em: <<https://pt.scribd.com/doc/226198537/01-Richardson-Pesquisa-Social-MCtodos-e-TCcnicas-pdf-PdfCompressor-643562>>. Acesso em: 20 mar. 2017.

SEVERINO, Antônio Joaquim. Metodologia do trabalho científico: 23ª Edição revista e atualizada 2ª reimpressão. São Paulo: Cortez, 2007.

SILVA, Ronaldo Da. INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA NOS ANOS 90: UMA NOVA TERRITORIALIZAÇÃO. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 23, n. 1, p. 59-81, 2003. Disponível em: <<https://revistas.ufg.br/bgg/article/view/4184>>. Acesso em: 29 jan. 2017.

VALOR Online. Inadimplência do consumidor já cresceu 20% em 2012, aponta Serasa. **VALOR.COM**, São Paulo, 15 jun. 2012. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/2716270/inadimplencia-do-consumidor-ja-cresceu-20-em-2012->>. Acesso em: 17 abr.2017.

WILBERT, Marcelo Driemeyer et al. Redução do imposto sobre produtos industrializados e seu efeito sobre a venda de automóveis no Brasil: uma análise do período de 2006 a 2013. **Revista Contemporânea de Contabilidade**, v. 11, n. 24, p. 107-124, 2014. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/contabilidade/article/viewFile/35727/28303>>. Acesso: 12 fev. 2017.