



Nota Técnica

Número 152 – dezembro 2015

Desenvolvimento e estrutura da indústria automotiva no Brasil

Desenvolvimento e estrutura da indústria automotiva no Brasil¹

Histórico

No primeiro momento da indústria automotiva nacional (antes da 2^a Guerra Mundial), o mercado, o estágio tecnológico e a própria estratégia de desenvolvimento de Estado não atraíram unidades fabris de produção no país. As empresas que aqui se instalaram - Ford (1919), GM (1925)² - montavam o veículo a partir de peças e componentes importados.

No pós-guerra, com a mudança da estratégia de desenvolvimento do país e a implantação de empresas de base (siderurgia, motores e petroleira) nacionais, a indústria automotiva inicia uma nova fase.

Em 1952, foi inaugurada - em São Bernardo do Campo, São Paulo - a primeira fábrica de caminhões com motor nacional: a Mercedes-Benz. Vieram em seguida a alemã DKW, a francesa Simca, a norte-americana Willys e a alemã VW, em 1956. Chevrolet e Ford, que apenas montavam a partir de peças importadas, em 1968 iniciaram a produção de automóveis. No final dos anos 1960, o Brasil já atingia a marca de 60 mil veículos produzidos, constituindo-se no principal polo automotivo da América Latina.

Fechando esta etapa da indústria automotiva brasileira, a Fiat se instala em Betim, Minas Gerais, em 1976.³

Nos anos 1980, com a contração econômica por que passou o país, o setor automotivo no Brasil andou de lado. Mesmo conseguindo com certa independência viabilizar projetos nacionais⁴ em razão de o mercado sul-americano não fazer parte das preocupações das matrizes da Volkswagen, Ford, GM e Fiat, as subsidiárias brasileiras pouco conseguiram no que se refere à alteração do quadro já instalado.

¹ Este texto é uma adaptação do capítulo “Diagnóstico do segmento automotivo” in *As faces da indústria metalúrgica no Brasil: uma contribuição à luta sindical*; DIEESE e CNM-CUT, São Paulo, 2015, de “A indústria automobilística no Brasil - diagnóstico do setor e análise do novo Regime Automotivo”; DIEESE e CNM-CUT, São Paulo, 2012 e “Novo Regime Automotivo: Propostas dos Metalúrgicos do ABC”; DIEESE e Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, São Paulo, 2011.

² SANTOS, Angela M. Medeiros M.; BURITY, Priscilla. Complexo automotivo. BNDES Setorial —Edição Especial, 1997.

³ BARROS, Daniel Chiari; PEDRO, Luciana Silvestre. O papel do BNDES no desenvolvimento do setor automotivo brasileiro. 2012.

⁴ SCAVARDA L. F. R.; HAMACHER, S. Evolução da cadeia de suprimentos da indústria automobilística no Brasil. 2001.

Foi só nos anos 1990, com a abertura comercial e o crescimento das importações de automóveis, que o setor voltou ao centro do debate. Com as discussões ocorridas nas Câmaras Setoriais⁵ que colocaram governo, trabalhadores e empresas em negociação, diversas medidas foram editadas e o complexo automotivo voltou a ser alvo de política industrial, crucial para sua transformação.

Em 1995, foi criado o Regime Automotivo Brasileiro⁶, com o propósito de modernizar o parque industrial, acelerar o investimento e ampliar a competitividade externa do segmento, consolidando-o no Mercosul. Concedia incentivos fiscais para as empresas que decidessem se instalar no Brasil, e incentivos diferenciados para aquelas que optassem por implantar fábricas nas regiões menos desenvolvidas, o que acabou impulsionando a vinda de outros fabricantes como a Renault, Peugeot, Citroën, com indústrias próprias em território brasileiro, enquanto outras marcas iam sendo incorporadas, como a Dodge pela Chrysler do Brasil.

Foi, também, o período de implantação da rede de fornecedores globais que aos poucos foram tomando o lugar da maioria dos fornecedores locais (adquirindo-os ou forçando-os a se retirar do mercado devido à intensidade da competição), tanto no setor de autopeças quanto no de máquinas e equipamentos.

Em um contexto de crises internacionais, de elevação das taxas de juros e inflação, o século XX encerra-se com o setor automotivo brasileiro com vendas novamente estagnadas e os investimentos direcionados à reestruturação e modernização das fábricas.

Em 2003, com o governo Lula, inicia-se um processo de crescimento do país focado na superação da miséria, no aumento do consumo e na expansão do crédito. Essa nova etapa do desenvolvimento nacional impulsiona significativamente o mercado interno automobilístico, alcançando a posição de quarto maior mercado em vendas de veículos leves do mundo, atrás de China, Estados Unidos e Japão.

Com o crescimento do mercado automotivo brasileiro, a crise nos países centrais e a expansão da China como produtora de veículos para o mundo, os volumes de importação de veículos montados, peças e componentes cresceram vertiginosamente, colocando, para os diferentes agentes, desafios diversos dos vividos até aquele momento. Isso culminou com o estabelecimento de uma negociação entre governo, indústria e trabalhadores/as, que resultou, em 2012, no novo regime automotivo.

⁵ As câmaras setoriais foram instaladas no final dos anos 80 com o objetivo de discutir a política industrial: estabelecer diagnósticos de competitividade setorial, identificar causas de distorções existentes e indicar as estratégias para resolver os problemas.

⁶ Tratava-se de um programa de investimento e de exportação com regime especial de importação. Isto é, a empresa industrial instalada no País, ou com interesse em se instalar (*newcomer*) assume junto ao governo o compromisso de investir/exportar e terá, em contrapartida, a autorização para importar bens de capital, insumos e veículos com redução do Imposto de Importação (MDIC, 1999).

As marcas globais e o Brasil

O projeto implantado no setor automobilístico no Brasil atrelou o desenvolvimento da cadeia do automóvel às grandes marcas globais, em detrimento da consolidação de uma montadora nacional.

Assim, o Brasil não define a estratégia das montadoras aqui instaladas, nem o papel que assumem na disputa pela produção mundial, os quais são estabelecidos nas matrizes.

Tendo como foco a maximização das vantagens de produção e mercado de suas unidades espalhadas pelo mundo, Estados Unidos, União Europeia e Japão - sedes das principais marcas - concentram as decisões e o desenvolvimento automotivo mundial.

No que se refere ao mercado, há uma clara decisão das principais montadoras de disputar preferencialmente os mercados centrais. Com a retração desses mercados em consequência da crise internacional, a Ásia aparece como alternativa.

Assim, a China, maior mercado mundial e com o maior potencial de crescimento, se estabelece como prioridade das diferentes montadoras e, também, começa a despontar com suas marcas próprias como concorrente global.

Neste cenário, as principais montadoras aqui estabelecidas e, mesmo as novas que aqui estão se instalando, destinam ao Brasil o papel de mercado e de produtor complementar de suas marcas no mundo.

Como produtor complementar, é destinada, ao Brasil, a produção para atender as especificidades do próprio mercado interno e exportar para a América Latina os produtos que tenham escala a partir do mercado brasileiro.

Já os segmentos de menor participação no volume de vendas no Brasil, normalmente com maior valor agregado e maior taxa de retorno, são atendidos por produtos globais produzidos em outras partes do mundo: nas plantas das matrizes ou nos polos destinados à exportação.

Deste modo, o mercado latino americano complementa as vendas dos mercados prioritários, principalmente, em momentos de crise das economias centrais.

Com essa segmentação do mercado, o Brasil passou a desempenhar importante papel na produção de automóveis do segmento B (*hatch* básico e médio) com um pacote tecnológico e de segurança básicos, bem aceito no mercado interno, em diversos mercados da América Latina e, eventualmente, em alguns mercados emergentes. Essa posição é, novamente, complementar aos mercados centrais que têm a preferência nos segmentos C e D (sedans médios e de luxo).

Com isso, percebe-se que as principais inovações no setor automotivo - que estão ligadas à introdução de eletrônica embarcada, equipamentos de segurança e *design* - chegam aqui atrasadas, e seguindo o seguinte ciclo: entram por meio dos veículos importados nos segmentos de luxo,

caminham para os sedãs médios e vão se incorporando gradativamente aos veículos de entrada, de acordo com a demanda e a capacidade de pagamento do mercado interno.

Esse papel conferido pelas matrizes para o Brasil vem definindo, nos últimos 20 anos, o lugar do setor de autopeças no país, que, em função da globalização da cadeia de fornecedores e da longa ausência de uma política nacional para o fortalecimento e proteção do setor, se desnacionalizou. No atual contexto, o setor de autopeças também tem as estratégias atreladas às empresas multinacionais, que decidem de forma semelhante às montadoras.

Ao setor de autopeças nacional, restou papel auxiliar frente aos fornecedores dos sistemas globais, já que caracteriza-se pela baixa capacidade de competir e de investir em pessoas, tecnologia e inovação, em disputa direta com as autopeças importadas, que cada vez mais passaram a ser usadas nos veículos aqui produzidos.

Mercado e produção

Produção, vendas, exportação e importação⁷

Em 2002, a indústria automobilística brasileira era apenas a 11^a no *ranking* mundial na produção de veículos. O volume era de 1,79 milhão de unidades e a participação sobre a produção mundial correspondia a 1,4%. Em 2014, a participação do país na produção mundial chegou a 4,0%, com 3,17 milhões de unidades produzidas, conferindo ao país o oitavo lugar entre os maiores produtores mundiais.

Ainda neste período (2002-2014), as vendas de veículos passaram de 1,48 milhão de unidades para 3,50 milhões de unidades, com uma variação de 136,5%. Esse desempenho representa um crescimento médio anual de 7,44%, alçando o Brasil à posição de quarto maior mercado mundial de veículos, ficando somente atrás de China, EUA e Japão.

Os fluxos de comércio exterior do setor automobilístico também se intensificaram no período entre 2002 e 2014. As importações cresceram em velocidade maior do que as exportações, resultando em um déficit na balança comercial de autoveículos a partir de 2009, logo após a crise internacional.

Em 2002, o Brasil exportou 424,4 mil unidades, dobrando esse volume em três anos, ao atingir a marca de 897,1 mil unidades em 2005. A partir de 2006, assistiu-se uma inversão da curva, com a redução das exportações de veículos para 359,6 mil unidades, em 2014, patamar menor que o de 2002.

Na outra ponta, o número de autoveículos importados cresceu vertiginosamente passando de 108,4 mil unidades, em 2002, para 857,9 mil unidades, em 2011, ápice do crescimento dos importados cuja participação nas vendas totais atingiu 23,6%. Em 2014, o volume de importação

⁷ Os dados referentes à produção, às vendas, exportação e importação em unidades têm como fonte o Anuário da Indústria Automobilística Brasileira, Anfavea, 2015.

fechou o ano somando 617,0 mil unidades, apresentando queda em relação ao período anterior pelo terceiro ano seguido, o que reduziu a participação do importado a 17,6% do mercado de autoveículos no Brasil.

Argentina (53,7%); México, (15,4%); Alemanha (8,6%) e Coréia do Sul com (5,0%) são os principais países de origem das importações de veículos. Já as exportações destinam-se à Argentina (65,6%), Comunidade Andina (7,8%), México (6,3%), Chile (4,5%)⁸.

Ao longo dos últimos 12 anos, é possível afirmar que o mercado automotivo brasileiro e a produção nacional cresceram em taxas médias elevadas para o padrão global. Entretanto, 2014 apresenta números que demonstram uma inflexão desta curva.

Em 2014, a produção brasileira apresentou uma redução de 15,2% em relação ao ano anterior e as vendas apresentaram variação de -7,1%. As vendas de veículos importados caíram 12,7% e as exportações 39,2% em relação a 2013.

Não é possível identificar uma causa única para a reversão da trajetória anterior, porém, pode-se afirmar que o desaquecimento da economia brasileira e a retração do crédito disponível para o setor, associado ao aumento dos preços dos veículos são fatores relevantes no novo cenário que se apresenta.

As elevações dos preços dos automóveis, em grande medida, foram impulsionadas pela obrigatoriedade da instalação do *airbag* e do sistema de freios ABS, que a partir de 2014 tornaram-se obrigatórios para todos os automóveis novos no Brasil, reconfigurando a cesta tecnológica básica dos veículos nacionais. Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), o custo da instalação dos equipamentos de segurança girou em torno de R\$ 1.000,00 a R\$ 1.500,00.

Porém, só a entrada de novos equipamentos, não explica toda alta. Verificou-se também, o restabelecimento de tributos sobre o preço dos veículos e alterações significativas no câmbio (desvalorização de 13,4%). Soma-se a isso, a recomposição das margens de lucro das montadoras que se aproveitaram do momento.

A desaceleração da oferta de crédito foi determinante no resultado do setor em 2014. O crédito desempenha um papel crucial na elevação do nível da atividade, uma vez que é essencial ao financiamento do consumo das famílias e dos investimentos dos setores produtivos.

No que tange ao crédito, em 2014, o saldo médio anual em carteira de crédito livre destinado à aquisição de veículos foi de R\$ 186,958 bilhões contra R\$ 193,228 bilhões em 2013, queda de 3,2% na disponibilidade, o que significou redução no volume de financiamento de veículos novos,

⁸ As informações sobre origem das importações e destinos das exportações de veículos brasileiros tem como fonte dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil sistematizados pelo DIEESE.

que em 2014 totalizou 2,840 milhões diante de 3,159 milhões de operações no ano anterior, variação de (-10,1%)⁹.

Distribuição das plantas

Evolução das unidades de produção automotiva no Brasil entre 2003 e 2015

Entre os anos 2003 e 2015, o Brasil observou uma importante mudança na geografia das unidades de produção automotiva. Em 2003, eram 18 as unidades existentes. Em 2015, observa-se que há fabricantes de autoveículos instalados em todas as grandes regiões do país, o que não acontecia em 2003, ano sem registro de produtores do segmento na região Norte.

As 26 marcas automotivas instaladas no Brasil em 2015— que somam 31 unidades- - são: Mahindra, Troller, Honda, Fiat/FCA, Ford, Mercedes-Benz, Iveco, MAN, PSA Peugeot/Citroën, Nissan, Volkswagen, Scania, Toyota, General Motors, Chery, Hyundai, Volvo, VW/Audi, DAF, Renault, International/Navistar, Marcopolo, Agrale, BMW, MMC/Mitsubishi e Suzuki (Quadro 1).

⁹ As informações referentes ao saldo médio em carteira de crédito têm como fonte o Banco Central do Brasil, processadas pelo DIEESE.

QUADRO 1
Evolução das Unidades de Produção Automobilística, por Grandes Regiões
do País e por Estados
Brasil, 2003/2015

| Região Natural | UF | 2015 | 2003 |
|---------------------|-------------------|--|--|
| Norte | Marcas | 1 | 0 |
| | Amazonas | Mahindra | |
| Nordeste | Marcas | 4 | 1 |
| | Ceará | Troller | |
| | Pernambuco | Honda, Fiat | |
| Sudeste | Bahia | Ford | Ford |
| | Marcas | 14 | 11 |
| | Minas Gerais | Fiat/FCA, Mercedes-Benz, Iveco | Fiat, Mercedes-Benz, Iveco |
| | Rio de Janeiro | MAN/VW, Peugeot/Citroën, Nissan | Volkswagen, Peugeot/Citroën |
| | São Paulo | Volkswagen, Ford, Mercedes-Benz, Scania, Toyota, General Motors, Chery, Hyundai, Honda | Volkswagen, Ford, Mercedes-Benz, Scania, Toyota, General Motors, Honda |
| Sul | Marcas | 9 | 5 |
| | Paraná | Volvo, Volkswagen/Audi, DAF, Renault/Nissan | Volvo, Volkswagen/Audi, Renault/Nissan |
| | Rio Grande do Sul | International/Navistar, Marcopolo, Agrale, General Motors | International, General Motors |
| Centro-Oeste | Santa Catarina | General Motors, BMW | |
| | Marcas | 3 | 1 |
| | Goiás | Hyundai/Caoa, MMC Mitsubishi, Suzuki ¹ | MMC Mitsubishi |

Fonte: Anfavea; jornais, revistas e blogs nacionais

Nota(1) A Suzuki encerrou suas operações em Itumbiara/GO em junho de 2015 e transferiu suas atividades para Catalão/GO. Havia naquela unidade cerca de 160 trabalhadores

A crescente distribuição das marcas por grandes regiões do país e estados da Federação é outro aspecto relevante deste cenário. Em 2003, 11 marcas distintas estavam instaladas na região Sudeste. Hoje, somam 14 distribuídas nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo; este último conta com nove marcas.

A região Sul contabilizou um crescimento de cinco para nove diferentes marcas (a GM tem unidades em duas unidades da federação da região) nos estados do Paraná (quatro montadoras), Rio Grande do Sul (quatro) e Santa Catarina (duas).

O Nordeste, onde somente na Bahia havia fabricante de veículos instalado, em 2003, registra novos investimentos automobilísticos em 2015, que atingem também o Ceará e Pernambuco.

Produção automobilística nos estados em 2014

De acordo com os dados da Anfavea, em 2014, a região Sudeste concentrava 72,2% da produção automobilística no Brasil. Somente o estado de São Paulo foi responsável por quase metade, ou seja, 45,3%, e Minas Gerais contribuiu com 22,0% dos veículos produzidos no país.

Na sequência, a região Sul participou com 21,9% da produção nacional, dividida em dois estados: Paraná (11,6%) e Rio Grande do Sul (10,3%).

Em síntese, as regiões Sudeste e Sul concentram 94,1% da produção automotiva.

Cerca de 6% da produção total são distribuídos entre a região Norte (0,0%), Nordeste (3,4%) e Centro-Oeste (2,6%).

A Tabela 1 apresenta a distribuição da produção por grandes regiões e Estados brasileiros.

TABELA 1
Participação das marcas na produção automobilística, por grandes regiões do país e por estados
Brasil, 2014

| Região Natural | Quantidade de Marcas | Participação na Produção Total | UF | Participação na Produção por UF |
|----------------|----------------------|--------------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| Norte | 3 | 0,0% | Amazonas ¹ | 0,0% |
| Nordeste | 3 | 3,4% | Bahia | 3,4% |
| | | | Minas Gerais | 22% |
| Sudeste | 13 | 72,2% | Rio de Janeiro | 4,9% |
| | | | São Paulo | 45,3% |
| Sul | 8 | 21,9% | Paraná | 11,6% |
| | | | Rio Grande do Sul | 10,3% |
| Centro-Oeste | 3 | 2,6% | Goiás | 2,6% |

Fonte: Anfavea; jornais, revistas e blogs nacionais

Nota: (1) Em 2014, a Mahindra, no estado do Amazonas, produziu 66 unidades de autoveículos, sendo 49 automóveis e 17 comerciais leves, segundo a Anfavea. Em 2013, havia produzido 1.930 veículos

Obs.: Foi inaugurada em fevereiro de 2013 nova fábrica de motores da General Motors, em Joinville/SC

Distribuição dos postos de trabalho nos Estados

Pelos dados do Registro Anual de Informações Sociais do Ministério do Trabalho e Emprego (Rais/MTE), em 2013, as montadoras empregavam, no Brasil, 124.406 trabalhadores em 29 municípios. De acordo com a Tabela 2, a região Sudeste detém ¾ dos trabalhadores nas indústrias de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus do país. Somente no estado de São Paulo são 52,6%.

TABELA 2
Participação das marcas na produção automobilística, por grandes regiões do país e por estados
Brasil, 2014

| Região Natural | Quantidade de Marcas | Participação na Produção Total | UF | Participação na Produção por UF |
|----------------|----------------------|--------------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| Norte | 3 | 0,0% | Amazonas ¹ | 0,0% |
| Nordeste | 3 | 3,4% | Bahia | 3,4% |
| | | | Minas Gerais | 22% |
| Sudeste | 13 | 72,2% | Rio de Janeiro | 4,9% |
| | | | São Paulo | 45,3% |
| | | | Paraná | 11,6% |
| Sul | 8 | 21,9% | Rio Grande do Sul | 10,3% |
| | | | Goiás | 2,6% |

Fonte: Anfavea; jornais, revistas e blogs nacionais

Nota: (1) Em 2014, a Mahindra, no estado do Amazonas, produziu 66 unidades de autoveículos, sendo 49 automóveis e 17 comerciais leves, segundo a Anfavea. Em 2013, havia produzido 1.930 veículos

Obs.: Foi inaugurada em fevereiro de 2013 nova fábrica de motores da General Motors, em Joinville/SC

A região Sul aparece em segundo lugar, com 16,9% dos empregos do setor. Cerca de 11% dos trabalhadores estão em empresas no Paraná.

Na sequência, o Nordeste contribui com 4,6% do total dos empregos no país, o Centro-Oeste, com 3,6% e o Norte, com 0,1% (Tabela 3).

TABELA 2
Participação das marcas na produção automobilística, por grandes regiões do país e por estados
Brasil, 2014

| Região Natural | Quantidade de Marcas | Participação na Produção Total | UF | Participação na Produção por UF |
|----------------|----------------------|--------------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| Norte | 3 | 0,0% | Amazonas ¹ | 0,0% |
| Nordeste | 3 | 3,4% | Bahia | 3,4% |
| | | | Minas Gerais | 22% |
| Sudeste | 13 | 72,2% | Rio de Janeiro | 4,9% |
| | | | São Paulo | 45,3% |
| | | | Paraná | 11,6% |
| Sul | 8 | 21,9% | Rio Grande do Sul | 10,3% |
| | | | Goiás | 2,6% |

Fonte: Anfavea; jornais, revistas e blogs nacionais

Nota: (1) Em 2014, a Mahindra, no estado do Amazonas, produziu 66 unidades de autoveículos, sendo 49 automóveis e 17 comerciais leves, segundo a Anfavea. Em 2013, havia produzido 1.930 veículos

Obs.: Foi inaugurada em fevereiro de 2013 nova fábrica de motores da General Motors, em Joinville/SC

TABELA 3
Participação do Emprego, por Grandes Regiões
Brasil, 2013

| Região | Participação do Emprego |
|--------------|-------------------------|
| Norte | 0,1% |
| Nordeste | 4,6% |
| Sudeste | 74,8% |
| Sul | 16,9% |
| Centro-Oeste | 3,6% |

Fonte: Rais/MTE
 Elaboração: DIEESE

Em 2014, a Fiat Automóveis/FCA foi a líder de vendas de automóveis e comerciais leves no Brasil, licenciando 698,2 mil unidades. A General Motors e a Volkswagen do Brasil ficaram em segundo e terceiro lugares, com 578,9 e 576,7 mil unidades, respectivamente. Na sequência vieram Ford, Renault, Toyota, Hyundai, Honda, Peugeot/Citroen e Nissan, com participações abaixo de 10%.

Em 2014, o modelo mais vendido no Brasil foi o Fiat Palio, com 183,7 mil unidades, superando o Gol, da Volkswagen, em 385 unidades. Os dois modelos são os principais veículos de entrada e concorrem numa faixa de preço próxima. O Palio Fire 1.0, em dezembro/2014, era vendido a partir de R\$ 25.430,00, enquanto o Gol geração 5, motor 1.0, a partir de R\$ 27.990,00¹⁰.

Uma das razões da liderança do Palio está diretamente relacionada ao fim da produção do Gol geração 4, já que os dados da Fiat trazem a soma de duas gerações diferentes: o Palio Fire, que é a última reestilização da primeira geração, e o novo Palio.

Chama a atenção o desempenho da Fiat/Strada que, em 2014, foi o terceiro veículo mais vendido no Brasil, com 153,1 mil emplacamentos. Em alguns meses, chegou a liderar as vendas do mercado nacional.

Vale um destaque especial para os SUVs – utilitários esportivos cuja sigla vem do inglês, *Sport Utility Vehicle*, que em 2014 teve 294,4 mil unidades comercializadas e que representa aproximadamente 10,5% do total de veículos de passeio. Enquanto o licenciamento – no geral – observou queda de 8,0%, os utilitários-esportivos cresceram 4,0%. Essa é uma mudança que pode ser observada nas ruas dos grandes centros, onde são vistos automóveis cada vez maiores e mais luxuosos. Em 2003, esse segmento era responsável por apenas 3% do mercado brasileiro.

¹⁰ Os valores de veículos têm como fonte o Jornal do Carro, organizados no Banco de Preços Automotivos do DIEESE/SMABC.

As quatro montadoras mais tradicionais do país: Volkswagen, Fiat, General Motors e Ford detêm forte predominância de vendas de modelos no país, porém a participação delas é cada vez menor. No início dos anos 1990, o domínio das quatro montadoras era total; desde então, o mercado brasileiro de automóveis vem se diversificando e crescendo, acendendo a competitividade entre as mais de 46 marcas hoje disponíveis no mercado brasileiro, o qual, em 2014, comercializou cerca de 300 modelos diferentes.

Em 1990, a participação era dividida da seguinte forma: Volkswagen (39,9%), General Motors (26,3%), Fiat (16,7%) e Ford (16,6%). Atualmente elas representam 62,0%. A Fiat é a líder de mercado com participação de 20,0%, seguida por Volkswagen e General Motors, ambas com 16,5% e Ford com 9,4%.

O Brasil na atual disputa global

Duas grandes transformações que estão ocorrendo devem alterar significativamente a dinâmica do setor automotivo mundial: as mudanças do *power-train* (motor, transmissão, eixos/semi-eixos, sistema de arrefecimento, admissão, escapamento, rodas e pneus) e a consolidação das plataformas automotivas mundiais (estrutura de chassi em que os demais componentes são montados).

A discussão do desenvolvimento futuro das tecnologias de propulsão é dirigida por três fatores principais: matriz energética em uso (em especial, a disponibilidade e preço de petróleo); busca por legislações orientadas por maior eficiência dos veículos em consumo de combustível fóssil e esforços para redução de emissão de gases causadores do efeito estufa, notadamente o gás carbônico (CO₂).

Assim, aceleram-se as inovações relativas a propulsores mais eficientes e baseados em energia renovável e na introdução de tecnologias para aumento de eficiência energética e redução de emissões no conjunto automotivo. Entre as alternativas, a mudança mais relevante passa pela ampliação da utilização de motores elétricos na propulsão automotiva.

No Brasil, esta alternativa ainda é muito incipiente. As escolhas do país apontam para a manutenção da opção histórica de redução do consumo de combustíveis fósseis por biocombustíveis (etanol e biodiesel) por meio de veículos flexfuel, associados à entrada de tecnologias que reduzem consumo e emissão.

Já no que se refere à consolidação mundial das plataformas automotivas, as transformações passam pela mundialização e consequente redução do número de plataformas.

O conceito de uma plataforma ser usada na fabricação de dois ou mais modelos de carros locais é antiga e incorporada à produção das diferentes marcas, a grande diferença, agora, é que este conceito se estendeu para o mercado global, ou seja, uma plataforma modular global para montar inúmeros modelos espalhados pelas diversas plantas no mundo. Por exemplo, uma única plataforma

do grupo VW serve para, na Espanha, montar veículos Seat; na Alemanha, carros Audi e Volkswagen e na República Checa montar um Skoda.

Nesta nova realidade, o país que for fabricante de plataformas modulares mundiais, poderá exportá-las para todos os países fabricantes de carros (do mesmo grupo), independentemente do modelo.

A nova configuração da forma global de produção e de redução das plataformas automotivas coloca os países em disputa sobre quem serão os produtores do núcleo essencial dos veículos (plataforma = chassis + *power-train*), quais serão os produtores regionais/lokais de modelos (carrocerias + acessórios), quais serão somente montadores de kits (CKDs e MKDs) e quais serão somente importadores.

Tudo indica que a estratégia definida pelas diferentes marcas trabalha com ideia de que as plataformas serão produzidas nas matrizes e em outros poucos países de perfil exportador. Estas plataformas modulares serão exportadas para locais onde carrocerias possam ser desenvolvidas e montadas para seus mercados internos e exportados (kits e veículos montados) para os países de perfil estritamente consumidor.

Neste tabuleiro, é possível afirmar que as atuais condições de mercado, posição geográfica e a cadeia produtiva aqui estabelecida coloca o Brasil, para as principais marcas globais, como produtor regional de modelos destinados à América Latina e que disputa com o México o lugar de produção de plataformas para as Américas.

O atual Regime Automotivo procura corrigir diversas distorções ao exigir das montadoras investimentos em segurança, eficiência energética, engenharia, pesquisa e desenvolvimento local e estabelecer políticas de adensamento produtivo com foco nas partes e peças. Tem também como objetivo consolidar seu atual papel no cenário mundial de produtores de veículos e entrar nesta disputa para se tornar um dos produtores globais.

Atual política governamental do setor automotivo

O Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto foi criado com o objetivo de induzir o desenvolvimento tecnológico, a inovação, a segurança, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade dos automóveis, caminhões, ônibus e autopeças produzidos no Brasil.

O Inovar-Auto tem, como possíveis beneficiárias, as empresas produtoras de tratores (exceto os carros-tratores), veículos para transporte de 10 pessoas ou mais passageiros, automóveis, incluindo os de uso misto (*station wagons*), veículos para transporte de mercadorias, veículos para usos especiais (auto-socorros, caminhões-guindastes, veículos de combate a incêndio etc. e chassis com motor para veículos).

A vigência do Programa vai de 1º de janeiro de 2013 até 31 de março de 2017, prazo em que as empresas produtoras de veículos automotores precisam, voluntariamente, habilitar-se ao programa para gozarem dos incentivos previstos.

Para se habilitarem ao programa é necessário que as empresas comprovem a inexistência de dívidas com tributos federais, trabalhistas e previdenciárias; comprometerem-se em melhorar a eficiência energética em pelo menos 12,0% na média dos veículos de cada montadora até 2017 e efetivar produção dos veículos no País.

Além disso, precisam cumprir pelo menos duas, de três exigências: realizar, em território nacional, gastos em pesquisa e desenvolvimento (P&D); realizar despesas com engenharia, tecnologia industrial básica e/ou capacitação de fornecedores (autopeças, sistemistas etc.) e aderir ao Programa de Etiquetagem Veicular que informa ao consumidor o perfil de consumo de cada veículo.

Uma vez habilitada, a empresa goza de redução no Imposto de Produção Industrial (IPI) proporcional a seu dispêndio em insumos estratégicos (peças, ferramentas e tecnologias ligadas à inovação).

Como mecanismo de comprovação de origem, foi implantado um sistema de rastreabilidade de autopeças e suas partes, que integrou as fornecedoras das montadoras nas obrigações de engenharia e inovação no país.

Para as chamadas empresas entrantes, isto é, aquelas que estão investindo em novas plantas no Brasil, foram criadas obrigações extras vinculadas ao projeto de investimentos apresentado.

Além de tudo isso, foi também prevista a instituição de cotas de importação para determinadas marcas com baixa demanda no mercado, que podem gozar dos benefícios do novo automotivo, desde que comprovem investimentos em pesquisa e desenvolvimento no país.

Como resultado do programa, estima-se um acréscimo de mais de R\$ 50 bilhões em investimentos no setor, dos quais inúmeros já estão em andamento.

Perspectivas

Em um mundo cada vez mais globalizado, o que está em jogo é o novo modelo e a nova redistribuição da produção industrial. O setor automotivo, carro-chefe da indústria nacional, é um dos setores responsáveis pelo posicionamento do Brasil nessa disputa. Porém, com suas matrizes alocadas nos países centrais, o desafio do país em manter uma estratégia de desenvolvimento local do setor carrega um grau maior de dificuldade.

Em 2008, ano de eclosão da crise financeira internacional com reflexo na retração da atividade econômica dos países centrais como: Estados Unidos, Alemanha e Japão, iniciou-se um processo de ampliação no volume de remessa de lucros das filiais a suas matrizes. Nesse ano, as

montadoras instaladas no Brasil remeteram à suas matrizes cerca de US\$ 5,614 bilhões, com um crescimento de 107,8% em relação ao ano anterior¹¹.

Enquanto a indústria automobilística instalada no Brasil passava por um dos maiores ciclos de crescimento entre 2004 e 2012, suas matrizes enfrentavam grandes dificuldades. O bom desempenho do setor no país e a sobrevalorização cambial - que em 2005 era de US\$ 1,00 para cada R\$ 2,44, passando para uma relação de US\$ 1,00 para R\$ 1,83 em 2008 - fizeram com que as montadoras aqui instaladas aumentassem seus resultados e, consequentemente, a remessa de lucros para as matrizes.

Esse volume mudou de patamar a partir de 2012 (US\$ 2,443 bilhões/2012 e US\$ 3,229 bilhões/2013) e com as dificuldades enfrentadas pelo setor em 2014, despencou para US\$ 884 milhões.

No primeiro semestre de 2014, pela primeira vez em cinco anos, os investimentos estrangeiros no setor automobilístico (US\$1,258 bilhão) superaram as remessas de lucro (US\$ 616,0 milhões).

Isso pode ser explicado pela alteração da estratégia das montadoras a partir do lançamento do Inovar-Auto, que fez com que as empresas importadoras direcionassem parte da sua produção para solo brasileiro.

Assim, empresas como Toyota, Hyundai, Cherry, JAC Motors, Audi, Honda, Nissan, Fiat, além da Mercedes-Benz e BMW investiram em novas plantas no Brasil e novos investimentos foram direcionados para as montadoras tradicionais.

Estimativas da Anfavea indicam que entre 2012 e 2018 devem ser investidos, no setor, cerca de R\$ 76 bilhões, entre novas plantas e ampliações e modernizações das plantas tradicionais. Esses investimentos devem aumentar a capacidade de produção instalada no Brasil para algo em torno de 6 milhões de veículos/ano.

Os investimentos são um bom indicador para se avaliar as perspectivas do setor para o país. A entrada de investimento significa uma aposta das principais marcas no potencial do mercado automotivo brasileiro.

O Brasil é um país com potencial de crescimento e ainda com demanda reprimida. Expectativas da Anfavea apontam que, a partir do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* e da tendência mundial de evolução na taxa de motorização, o Brasil poderá chegar a uma relação de 2,4 habitantes/veículos em 20 anos. No último dado, de 2013, o Brasil apresentou uma relação de 5,1 habitantes/veículos.

¹¹ As informações sobre remessas de lucros e investimentos das montadoras, bem como as taxas de câmbio têm como fonte o Banco Central do Brasil, e foram organizadas pelo DIEESE.

Desta forma, a frota circulante crescerá cerca de 140% e atingirá 95,2 milhões de veículos em 2034 – em 2013 era de 39,7 milhões. Para atingir estes resultados, o mercado deve somar 7,4 milhões de unidades/ano, crescimento médio de 3,7% ao ano no período.

No que se refere às expectativas para o setor nos próximos anos, a consultoria LMC Automotive prevê que as vendas de veículos no Brasil, até 2019, não devem atingir 4 milhões de unidades/ano, ficando em torno de 3,7 milhões, ou seja, próximo dos números verificados em 2011. Para o mesmo período, a produção esperada será 3,62 milhões.

Frente a esta realidade, o desafio posto para o setor automotivo no Brasil e para a política setorial implementada desde 2012, nos próximos anos, está em resolver a seguinte questão: como lidar com o aumento da capacidade produtiva instalada com um mercado que tende a crescer aquém das previsões do início da década?

ANEXOS

As tabelas a seguir ilustram diferentes aspectos apontados no texto.

TABELA A
Produção de veículos
Brasil 2002-2014

| Produção | | | | | |
|-----------------|--------------|-------------------------|------------------|---------------|--------------|
| Ano | Autos | Comerciais Leves | Caminhões | Ônibus | Total |
| 2002 | 1.525.491 | 174.655 | 68.558 | 22.826 | 1.791.530 |
| 2003 | 1.561.780 | 160.061 | 78.960 | 26.990 | 1.827.791 |
| 2004 | 1.954.604 | 226.527 | 107.338 | 28.758 | 2.317.227 |
| 2005 | 2.122.101 | 255.068 | 117.693 | 35.387 | 2.530.249 |
| 2006 | 2.204.390 | 266.826 | 106.601 | 34.512 | 2.612.329 |
| 2007 | 2.481.949 | 321.922 | 137.281 | 39.011 | 2.980.163 |
| 2008 | 2.634.010 | 370.854 | 167.406 | 44.111 | 3.216.381 |
| 2009 | 2.655.704 | 369.609 | 123.633 | 34.536 | 3.183.482 |
| 2010 | 2.924.208 | 484.839 | 191.621 | 45.880 | 3.646.548 |
| 2011 | 2.629.785 | 530.330 | 229.083 | 56.023 | 3.445.221 |
| 2012 | 2.765.557 | 488.872 | 136.264 | 41.556 | 3.432.249 |
| 2013 | 2.954.711 | 547.749 | 190.962 | 45.026 | 3.738.448 |
| 2014 | 2.504.117 | 487.751 | 143.660 | 37.222 | 3.172.750 |

Fonte: Anuário Estatístico da Anfavea
 Elaboração: DIEESE

TABELA B
Emplacamento de veículos
Brasil 2002-2014

| Licenciamento | | | | | |
|----------------------|--------------|-------------------------|------------------|---------------|--------------|
| Ano | Autos | Comerciais Leves | Caminhões | Ônibus | Total |
| 2002 | 1.243.467 | 152.931 | 65.680 | 16.549 | 1.478.627 |
| 2003 | 1.215.554 | 131.201 | 65.967 | 15.888 | 1.428.610 |
| 2004 | 1.315.358 | 164.301 | 81.484 | 17.632 | 1.578.775 |
| 2005 | 1.439.822 | 180.018 | 79.535 | 15.269 | 1.714.644 |
| 2006 | 1.632.947 | 199.337 | 75.972 | 19.482 | 1.927.738 |
| 2007 | 2.085.718 | 255.512 | 98.593 | 22.905 | 2.462.728 |
| 2008 | 2.341.300 | 329.889 | 122.287 | 26.874 | 2.820.350 |
| 2009 | 2.643.862 | 365.005 | 109.827 | 22.546 | 3.141.240 |
| 2010 | 2.856.540 | 472.489 | 157.707 | 28.328 | 3.515.064 |
| 2011 | 2.901.647 | 524.184 | 172.870 | 34.547 | 3.633.248 |
| 2012 | 3.115.223 | 518.960 | 139.174 | 28.714 | 3.802.071 |
| 2013 | 3.040.783 | 539.112 | 154.577 | 32.898 | 3.767.370 |
| 2014 | 2.794.687 | 538.792 | 137.059 | 27.474 | 3.498.012 |

Fonte: Anuário Estatístico da Anfavea

Elaboração: DIEESE

TABELA C
Exportações de veículos
Brasil 2002-2014

| Ano | EXPORTAÇÕES | | | | |
|------------|--------------------|-------------------------|------------------|---------------|--------------|
| | Autos | Comerciais Leves | Caminhões | Ônibus | Total |
| 2002 | 370.280 | 41.895 | 5475 | 6.465 | 424.115 |
| 2003 | 463.283 | 50.557 | 12820 | 9.320 | 535.980 |
| 2004 | 646.792 | 73.398 | 25650 | 12.947 | 758.787 |
| 2005 | 737.654 | 102.254 | 38312 | 18.924 | 897.144 |
| 2006 | 692.057 | 96.705 | 38190 | 15.860 | 842.812 |
| 2007 | 632.396 | 100.643 | 41385 | 14.942 | 789.366 |
| 2008 | 593.223 | 87.003 | 38618 | 15.690 | 734.534 |
| 2009 | 396.309 | 55.616 | 13504 | 9.896 | 475.325 |
| 2010 | 646.993 | 82.753 | 23060 | 14.626 | 767.432 |
| 2011 | 442.606 | 93.434 | 32232 | 14.480 | 582.752 |
| 2012 | 352.179 | 80.387 | 26340 | 13.140 | 472.046 |
| 2013 | 461.402 | 88.369 | 28153 | 13.699 | 591.623 |
| 2014 | 265.620 | 61.486 | 21513 | 10.952 | 359.571 |

Fonte: Anuário Estatístico da Anfavea

Elaboração: DIEESE

TABELA D
Emplacamento de veículos
Brasil 2002-2014

| LICENCIAMENTO DE AUTOVEÍCULOS IMPORTADOS | | | | | |
|---|--------------|-------------------------|------------------|---------------|--------------|
| Ano | Autos | Comerciais Leves | Caminhões | Ônibus | Total |
| 2002 | 78.158 | 27.968 | 2170 | 60 | 108.356 |
| 2003 | 50.413 | 18.021 | 1590 | 77 | 70.101 |
| 2004 | 39.580 | 19.693 | 2128 | 3 | 61.404 |
| 2005 | 56.663 | 28.508 | 2949 | 5 | 88.125 |
| 2006 | 105.008 | 34.141 | 3296 | 14 | 142.459 |
| 2007 | 231.772 | 41.990 | 3314 | 7 | 277.083 |
| 2008 | 316.379 | 54.718 | 4051 | 2 | 375.150 |
| 2009 | 423.951 | 61.730 | 3371 | 1 | 489.053 |
| 2010 | 571.199 | 86.414 | 2623 | 2 | 660.238 |
| 2011 | 750.542 | 103.411 | 3929 | 1 | 857.883 |
| 2012 | 676.527 | 107.141 | 4395 | - | 788.063 |
| 2013 | 586.361 | 117.108 | 3374 | 4 | 706.847 |
| 2014 | 505.292 | 109.644 | 2061 | - | 616.997 |

Fonte: Anuário Estatístico da Anfavea

Elaboração: DIEESE

QUADRO 2
Ranking dos emplacamentos por modelo
Brasil 2014

| Modelos | | | | | |
|----------------|------------------|---------|-----|---------------------|--------|
| 1º | Fiat /Palio | 183.741 | 26º | Toyota /Hilux | 43.304 |
| 2º | Vw /Gol | 183.356 | 27º | Gm /Celta | 42.651 |
| 3º | Fiat /Strada | 153.130 | 28º | Toyota /Etios Hb | 38.811 |
| 4º | Gm /Onix | 150.829 | 29º | Gm /Spin | 36.795 |
| 5º | Fiat /Uno | 122.241 | 30º | Gm /Montana | 35.731 |
| 6º | Hyundai/Hb20 | 119.776 | 31º | Citroen/C3 | 28.740 |
| 7º | Ford/Fiesta | 108.382 | 32º | Toyota /Etios Sedan | 27.605 |
| 8º | Fiat /Siena | 106.968 | 33º | Honda/City | 24.730 |
| 9º | Vw/Fox/Cross Fox | 101.339 | 34º | Nissan /March | 24.650 |
| 10º | Renault/Sandero | 95.373 | 35º | Fiat /Punto | 24.647 |
| 11º | Gm /Prisma | 88.373 | 36º | Gm /Cruze Sedan | 24.506 |
| 12º | Vw /Saveiro | 83.033 | 37º | Ford/Ranger | 24.134 |
| 13º | Vw /Voyage | 75.137 | 38º | Fiat /Fiorino | 23.818 |
| 14º | Toyota /Corolla | 63.290 | 39º | Peugeot/208 | 23.520 |
| 15º | Hyundai/Hb20s | 59.937 | 40º | Ford/Focus | 21.859 |
| 16º | Vw /Up | 58.894 | 41º | Mitsubishi /L200 | 20.558 |
| 17º | Ford/Ecosport | 54.263 | 42º | Renault/Clio | 20.301 |
| 18º | Honda/Fit | 53.684 | 43º | Hyundai/Tucson | 18.176 |
| 19º | Honda/Civic | 52.255 | 44º | Vw /Amarok | 17.849 |
| 20º | Gm /S10 | 50.812 | 45º | Gm /Cruze Hb | 17.049 |
| 21º | Renault/Duster | 48.866 | 46º | Fiat /Idea | 16.775 |
| 22º | Gm /Classic | 48.397 | 47º | Vw /Golf | 16.118 |
| 23º | Gm /Cobalt | 47.055 | 48º | Nissan /Versa | 15.400 |
| 24º | Renault/Logan | 46.456 | 49º | Hyundai/Ix35 | 15.315 |
| 25º | Ford/Ka | 43.835 | 50º | Mitsubishi /Pajero | 14.747 |

Fonte: Anuário Estatístico da Anfavea

Elaboração: DIEESE

Referências Bibliográficas

- ANFAVEA. O Anuário da Indústria Automobilística Brasileira. São Paulo, 2015.
- BARROS, Daniel Chiari; PEDRO, Luciana Silvestre. O papel do BNDES no desenvolvimento do setor automotivo brasileiro. 2012.
- DIEESE; CNM-CUT. Diagnóstico do segmento automotivo. In: As faces da indústria metalúrgica no Brasil: uma contribuição à luta sindical. São Paulo: DIEESE e CNM-CUT, 2015.
- _____. A indústria automobilística no Brasil: diagnóstico do setor e análise do novo Regime Automotivo. São Paulo: DIEESE e CNM-CUT, 2012.
- _____. Novo Regime Automotivo: propostas dos metalúrgicos do ABC. São Paulo: DIEESE; Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, 2011.
- SANTOS, Angela M. Medeiros M.; BURITY, Priscilla. Complexo automotivo. BNDES Setorial, edição Especial, 1997.
- SCAVARDA L. F. R.; HAMACHER, S. Evolução da cadeia de suprimentos da indústria automobilística no Brasil. 2001.

Rua Aurora, 957 - 1º andar - Centro
01209-001 - São Paulo - SP
PABX: (011) 3821-2199
Fax: (011) 3821-2179

Presidente: Zenaide Honório

Sindicato dos Professores do Ensino Oficial do Estado de São Paulo - SP

Vice-presidente: Luis Carlos de Oliveira

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Material Elétrico de São Paulo Mogi das Cruzes e Região - SP

Secretário Executivo: Antônio de Sousa

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Material Elétrico de Osasco e Região - SP

Diretor Executivo: Alceu Luiz dos Santos

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas de Máquinas Mecânicas de Material Elétrico de Veículos e Peças Automotivas da Grande Curitiba - PR

Diretor Nacional: Bernardino Jesus de Brito

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Energia Elétrica de São Paulo - SP

Diretora Executiva: Cibele Granito Santana

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Energia Elétrica de Campinas - SP

Diretor Executivo: Josinaldo José de Barros

Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Materiais Elétricos de Guarulhos Arujá Mairiporã e Santa Isabel - SP

Diretora Executiva: Mara Luzia Feltes

Sindicato dos Empregados em Empresas de Assessoramentos Perícias Informações Pesquisas e de Fundações Estaduais do Rio Grande do Sul - RS

Diretora Executiva: Maria das Graças de Oliveira

Sindicato dos Servidores Públicos Federais do Estado de Pernambuco - PE

Diretor Executivo: Paulo de Tarso Guedes de Brito Costa

Sindicato dos Eletricitários da Bahia - BA

Diretora Executiva: Raquel Kacelnikas

Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários de São Paulo Osasco e Região - SP

Diretor Executivo: Roberto Alves da Silva

Federação dos Trabalhadores em Serviços de Asseio e Conservação Ambiental Urbana e Áreas Verdes do Estado de São Paulo - SP

Diretor Executivo: Ângelo Máximo de Oliveira Pinho

Sindicato dos Metalúrgicos do ABC - SP

Direção Técnica

Diretor técnico: Clemente Ganz Lúcio

Coordenadora executiva: Patrícia Pelatieri

Coordenadora administrativa e financeira: Rosana de Freitas

Coordenador de educação: Nelson de Chueri Karam

Coordenador de relações sindicais: José Silvestre Prado de Oliveira

Coordenador de atendimento técnico sindical: Airton Santos

Coordenadora de estudos e desenvolvimento: Ângela Maria Schwengber

Equipe Responsável

Fausto Augusto Junior

Renata Belzunces

Warley Batista Soares

Zeira Mara Camargo de Santana