

Algumas informações sobre a presença da Ford no Brasil e o potencial impacto do encerramento das atividades da montadora no país

Versão com link para metodologia de cálculo (11/02/2021)

A Ford iniciou as atividades nos Estados Unidos, em 1903, e foi a primeira indústria automobilística a se instalar no Brasil, em 1919. A empresa operou ou opera no país nas seguintes unidades:

- Camaçari, BA (inaugurada em 2001)
 - fábrica de veículos e motores (fechamento anunciado em janeiro de 2021)
 - Centro de Desenvolvimento de Produtos (continua em funcionamento)
- Horizonte, CE (inaugurada em 1995; reinaugurada em 2014 e com fechamento previsto para o terceiro trimestre de 2021):
 - produção de veículos da Troller;
- Tatuí, SP (inaugurada em 1978)
 - campo de provas (continua em funcionamento)
- Taubaté, SP (inaugurada em 1975):
 - fábrica de motores e transmissão (fechamento anunciado em janeiro de 2021)
- São Bernardo do Campo, SP (inaugurada em 1968):
 - fábrica de veículos (fechada em 2019);
- São Paulo, SP (inaugurada em 1953):
 - sede administrativa e antiga fábrica de caminhões (fechada em 2000).

Em 2020, a Ford licenciou 139.897 veículos (119.454 automóveis, 19.864 comerciais leves e 579 caminhões), o que representou 6,8% do total de veículos licenciados no Brasil nesse ano. Desse total, 84% foram produzidos no Brasil (consultoria Bright). Em 1998, a empresa detinha 7,9% da produção nacional.



A empresa anunciou, em 11 de janeiro de 2021, que vai encerrar as atividades produtivas no Brasil, mantendo aqui apenas a sede administrativa da América do Sul, o Centro de Desenvolvimento de Produto e o Campo de Provas. Segundo a montadora, o cenário nacional, incluindo a crise sanitária, e a necessidade de melhorar indicadores de balanço ligados à produção são o que orientam essa decisão.

A produção será encerrada imediatamente em Camaçari, onde será mantido apenas o Centro de Desenvolvimento de Produtos, e em Taubaté, onde terá continuidade, por alguns meses, a fabricação de peças para garantir a disponibilidade dos estoques de pós-venda. As vendas dos automóveis da marca Ford no Brasil (EcoSport, Ka e T4) serão encerradas assim que terminarem os estoques. A fábrica da Troller, em Horizonte (CE), continuará operando até o quarto trimestre de 2021.

As operações de manufatura na Argentina e no Uruguai e as organizações de vendas em outros mercados da América do Sul não serão impactadas, o que significa que o fornecimento de veículos Ford para o Brasil será abastecido por meio de importação, especialmente da Argentina e Uruguai.

Apesar de o comunicado oficial sobre o fechamento da empresa registrar que “*a empresa irá trabalhar imediatamente em estreita colaboração com os sindicatos e outros parceiros no desenvolvimento de um plano justo e equilibrado para minimizar os impactos do encerramento da produção*” e “*trabalharemos intensamente com os sindicatos, nossos funcionários e outros parceiros para desenvolver medidas que ajudem a enfrentar o difícil impacto desse anúncio*”, os trabalhadores já foram comunicados que a partir de 12 de janeiro de 2021 estão dispensados do trabalho, tendo, inclusive, sido suspensos os ônibus que os transportam para as unidades fabris.

Essa notícia chega em um contexto de crise política e econômica, que se instalou no Brasil desde 2014 e atingiu de forma dramática o mercado de trabalho, com a duplicação da taxa de desemprego entre o final daquele ano e o início de 2017. Desde então, os níveis de desemprego mantiveram-se em patamares bastante elevados e se agravaram em função da crise sanitária. Ao longo do ano de 2020, a taxa de desemprego saltou de 11% para 14,3% (outubro/2020). São 14 milhões de desempregados que se somam a 34,4 milhões de trabalhadores sem carteira de trabalho assinada e na informalidade.

O setor automotivo chegou a ter, em outubro de 2013¹, 159.648 trabalhadores diretamente

¹ Conforme informações disponibilizadas pela Anfavea, esse é o nível mais alto atingido desde janeiro de 1983.

vinculados à indústria automotiva, sendo 137.775 na produção de autoveículos e 21.873 em máquinas agrícolas e material rodoviário. Em dezembro de 2020, foram registrados 120.538 trabalhadores diretos (104.428 na produção de autoveículos e 17.740 na produção de máquinas agrícolas e material rodoviário), o que corresponde a uma queda de 24,5% no período.

Em 1980, a Ford tinha 21.800 trabalhadores e uma produção nacional de 165.500 unidades/ano. Em 1990, tinha 17.578 trabalhadores e, em 1999, 9.153. Atualmente, a Ford possui 4.604 mil trabalhadores diretos na unidade de Camaçari (BA); 830, na unidade de Taubaté (SP) e 470, na fábrica dos jipes Troller, em Horizonte (CE). O número total de trabalhadores diretos da empresa é de 6.171, sendo que 5.000 serão demitidos. Além desse número, serão também impactados trabalhadores das sistemistas, das terceirizadas e de toda a cadeia produtiva.

As 5.000 demissões anunciadas pela Ford significam uma perda potencial de mais de 118.864 mil postos de trabalho, somando diretos, indiretos e induzidos. Essas demissões podem resultar em perda potencial de massa salarial da ordem de R\$ 2,5 bilhões/ano, considerando-se os empregos diretos e indiretos. Além disso, haverá queda de arrecadação de tributos e contribuições em torno de R\$ 3 bilhões/ano. Cada R\$ 1,00 gasto na indústria automobilística acrescenta R\$ 1,40 no Valor Adicionado da economia (DIEESE²) – **ver metodologia de cálculo do impacto nos postos de trabalho.**

Algumas considerações sobre o anúncio de fechamento da Ford

As montadoras passam por uma reestruturação mundial orientada por alguns elementos: 1) alterações regionais na demanda; 2) reorientação no padrão de consumo; e 3) mudanças no paradigma tecnológico. Segundo o professor da Unicamp, Marco Rocha, a mudança no perfil da demanda se configura a partir de um mercado europeu estagnado e do crescimento de mercados emergentes, como Índia e China. Além disso, salienta que as montadoras precisaram reorientar as estratégias globais, a partir da perda de competitividade em mercados mais dinâmicos. Em um contexto de reorganização produtiva, com maior foco em investimentos tecnológicos, a economia brasileira torna-se pouco atrativa para as montadoras. Portanto, a crise industrial brasileira é profunda e vai muito além da política macroeconômica.

² DIEESE, a partir da Matriz Insumo Produto, atualizada para 2017.

As demissões no segmento automotivo são anteriores à pandemia, como o caso emblemático da planta da Ford em São Bernardo do Campo, ocorrido em março de 2019, dentre outros exemplos. Porém, para além das estratégias globais das montadoras, é necessário compreender que o país possuía, até 2017, um programa de fomento ao segmento automotivo, denominado Inovar-Auto, cujos objetivos eram incentivar montadoras a investirem em pesquisa, engenharia e desenvolvimento, bem como fortalecer os fornecedores, através de uma política de conteúdo local, em que até 80% dos veículos fabricados pelas empresas habilitadas no programa deveriam realizar uma série de etapas da atividade produtiva no Brasil.

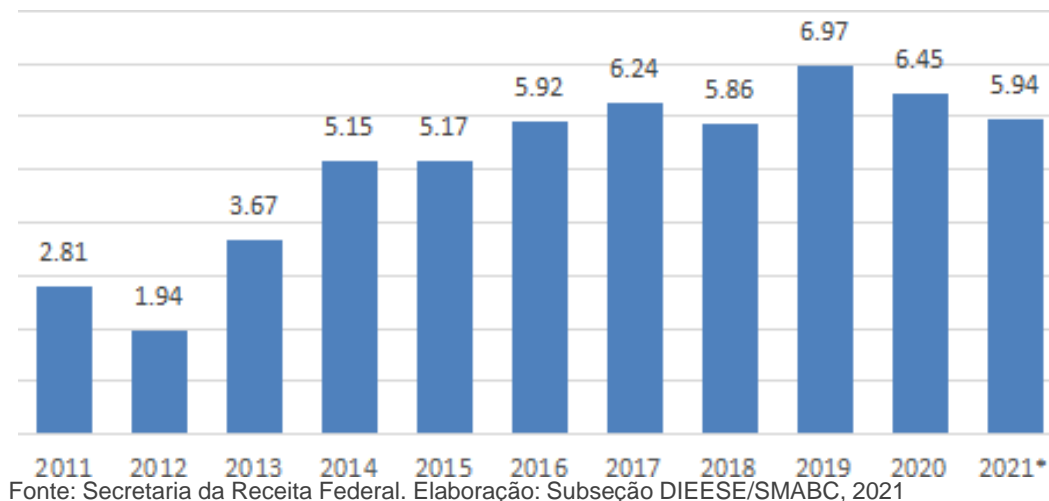
Também foram adotados, por muitos anos, incentivos fiscais para a indústria automobilística, com créditos para financiar os investimentos no setor. A Ford, por exemplo, está entre as quatro montadoras mais contempladas por recursos do BNDES em período recente. Entre 2002 e 2018, a Ford teve acesso a R\$ 5,5 bilhões de crédito. Entre 2016 e 2019, o setor automotivo como um todo foi contemplado com incentivos tributários federais no montante de R\$ 15,4 bilhões, além da política de desoneração da folha de pagamentos.

A Ford em Camaçari, BA, também foi beneficiada pelo programa instituído no estado para atração do setor automobilístico, chamado Proauto-Bahia (1994-2004). Esse programa previa:

- Redução de 100% do imposto de importação sobre bens de capital, 90% sobre insumos e até 50% sobre importação de veículos;
- Redução de 45% do IPI na aquisição de insumos;
- Isenção de frete para renovação da marinha mercante;
- Isenção de IOF nas operações de câmbio para pagamento de bens importados;
- Isenção de imposto de renda sobre os lucros, crédito presumido de IPI como o ressarcimento de contribuições como o PIS e a COFINS.

Ainda sobre as políticas de incentivo ao setor, segundo a Secretaria da Receita Federal, os gastos tributários do setor automobilístico passaram de R\$ 2,81 bilhões em 2011 para R\$ 6,45 bilhões em 2020. As políticas de incentivo garantiram a expansão do setor, geração de emprego e desenvolvimento, no entanto, a falta de regras mais claras relacionadas às possíveis contrapartidas podem ser empecilhos nesse momento de negociação para manutenção da produção de empresas o setor em território nacional.

GRÁFICO 1
Gastos tributários do setor automotivo
(em R\$ bilhões, a preço de dezembro de 2020)



As matrizes das montadoras têm indicado alterações profundas seus modelos de negócios ao longo dos anos e as decisões empresariais resultam da análise de uma série de fatores, sendo um deles o ambiente econômico. Outro elemento fundamental para essa tomada de decisões é política industrial para o setor automotivo, que, no caso do Brasil está totalmente ausente. O governo brasileiro não apresentou qualquer ideia, proposta ou sinalização de interesse na transição das montadoras para a economia de baixo carbono. Eletromobilidade entrou como apêndice no debate do Rota 2030, por pressão dos sindicatos, mas não avançou pelo desinteresse das montadoras e do governo federal. Com isso, o país vai perder a próxima onda de investimentos dessa transição estrutural que vai atravessar as próximas duas décadas.

A crise do setor automotivo está inserida na crise geral da indústria brasileira, que vem perdendo posição em relação aos demais países centrais. Segundo dados da *United Nations Industrial Development Organization (Unido)*, em 2018, o Brasil ocupava a 9ª posição no valor adicionado da indústria de transformação (VAT) mundial e, em 2019, caiu para a 16ª posição³. O fechamento de empresas no Brasil já vem ocorrendo, a exemplo da Sony; da planta da Mercedes Benz em Iracemópolis/SP, com anúncio de encerramento das atividades em 2020⁴, assim como a abertura de

³ https://www.iedi.org.br/cartas/carta_iedi_n_1032.htm

⁴ <https://noticias.r7.com/prisma/autos-carros/mercedes-benz-fecha-portas-da-fabrica-em-iracemapolis->

plano de demissão voluntária da Volkswagen na planta de Taubaté, divulgado nesta semana⁵. Portanto, a lógica de redução de custos do trabalho, além de não gerar mais emprego, conforme o DIEESE já apontou em inúmeros estudos, não garante mais investimentos e manutenção dessas empresas no país.

Além disso, o compromisso do governo central, em momentos de crise, deve ser proteger cidadãos, empresas e a economia. Não é o que se vê desde a chegada da pandemia, quando se aprofundou a crise econômica. O que se observa é o fechamento de empresas, aumento do desemprego, queda da renda das pessoas, aumento da pobreza e da pobreza extrema, desigualdades, fome, miséria e queda da arrecadação pública. O governo central possui mecanismos de política econômica e social para atenuar crises, amparando a população que perde o emprego, seja através do gasto direto de recursos com as pessoas (auxílio emergencial), seja dando suporte às empresas através de empréstimos a juros baixos e prazos mais longos. A crise sanitária também não foi controlada e, diferentemente de outros países, ainda não há um plano de vacinação detalhado, item fundamental para retomada da economia e geração de empregos.

Apesar das questões que envolvem esse anúncio não serem exclusivamente relacionadas à crise econômica atual no Brasil, mas também relacionadas às mudanças que ocorrem nesse setor mundialmente, o governo federal poderia atuar de modo mais contundente para preservar o setor industrial e os empregos. O movimento sindical tem apresentado propostas para reindustrialização e qualificação das cadeias produtivas, com sustentabilidade ambiental e desenvolvimento regional, além de empregos de qualidade.