

POLÍTICA INDUSTRIAL PARA O SETOR AUTOMOBILÍSTICO ENTRE 2000 E 2015

ÁREA I: Microeconomia, Economia Industrial e Economia da Inovação

Patricia Kischner

Thales de Oliveira Costa Viegas

Resumo: este estudo tem por objetivo analisar o impacto da Política Industrial no desempenho do setor automobilístico brasileiro. Dado 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 à atividade. Neste contexto, foi descrita a trajetória de implantação do setor no cenário nacional, bem como a evolução histórica, as principais políticas industriais desenvolvidas no período analisado e o impacto das mesmas 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 apresentaram 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 auto 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 measures to encourage activity. In this context, it was described the path of implementation of the sector in the national scenario, as well as the historical evolution, the main industrial policies developed during the analyzed period and their impact on the growth and economic development of this branch of activity. 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. 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 the sector, with growth peaks followed by gradual decreases in the supply and demand of vehicles in Brazil.

Keywords: Automotive industry. Industrial Policy. Economy.

JEL: O25; O31

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 o setor propiciaram um aumento excedente da capacidade produtiva, causando no período seguinte, a década de 1980, um problema de excesso de oferta e de capacidade ociosa do setor.

Assim, a década de 1980 mostrou-se um dos períodos mais difíceis para a indústria automobilística brasileira. O cenário de crise, aliado ao grande desenvolvimento do 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 eles 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 promissor para realizar novos investimentos.

Na década de 2000 também verificou-se um cenário promissor para o setor automobilístico, especialmente pelo aumento da renda per capita da população brasileira aliada ascensão social dos indivíduos da classe C, a disponibilidade de crédito para financiamentos e as 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 com o intuito de manter o setor aquecido em meio à crise financeira internacional iniciada em 2008. Essa medida gerou efeitos diretos sobre as vendas do setor, pois, quando comparado o total comercializado de automóveis no ano 2000 e o total comercializado em 2010, tem-se um aumento de 159% nas vendas.

Atualmente, o setor automobilístico passa por um período de estagnação, resultante do término da redução da alíquota do IPI em 2012, das incertezas geradas pelo Programa Inovar Auto estabelecido pelo governo federal no início de 2013 e da instabilidade econômica nacional. Assim, para os fabricantes e fornecedores do setor esse é um momento desafiador, pois, a redução da demanda reflete diretamente na produção e, conseqüentemente, também, no mercado de trabalho. Neste contexto, o objetivo deste artigo é analisar a influência da Política Industrial no desempenho de 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 explanadas algumas considerações relacionadas a redução da alíquota do IPI em um contexto de crise econômica global. 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 REFERENCIAL TEÓRICO

A crise financeira que atingiu grande parte dos países em 2008 motivou a adoção, em diversas nações, de políticas públicas anticíclicas de caráter setorial. No Brasil, adotou-se no setor automobilístico a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) como instrumento para promover a recuperação do setor frente a uma queda acentuada de demanda verificada nos últimos meses de 2008 (ALVARENGA *et al*, 2010).

Neste contexto, em 2008, o setor automobilístico representava 23% do Produto Interno Bruto industrial e 5% do PIB total do país. Em dezembro daquele mesmo ano, as empresas associadas à Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) empregavam cerca de 100 mil pessoas. Assim, estima-se que os empregos diretos e indiretos gerados pelo setor automobilístico chegavam a mais de 1,5 milhão de postos de trabalho (IPEA, 2009).

Essa trajetória ascendente foi rapidamente interrompida pelo agravamento da crise financeira internacional em outubro de 2008, quando 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, visualizou-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 do automóvel nacional. Conforme a Serasa Experian, o 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. Na tentativa de reaquecer o consumo no mercado interno no final de 2008 o governo federal lançou a

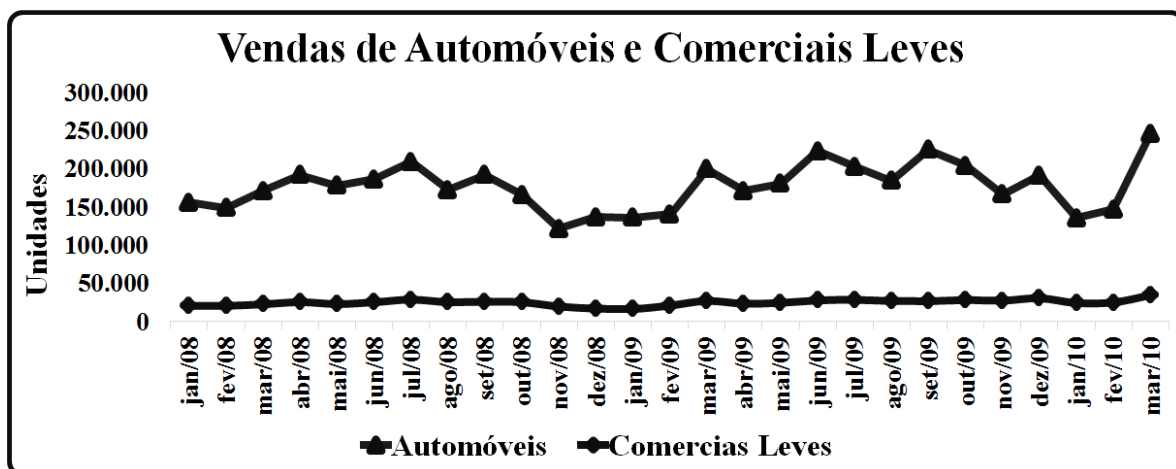
medida de desoneração da alíquota do IPI, o que gerou efeitos positivos logo nos primeiros meses de 2009 (ALVARENGA *et al*, 2010).

A primeira redução do IPI 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, foi prorrogada por alguns períodos durante esse ano permanecendo 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).

A redução da alíquota do IPI gerou diversos efeitos diretos e indiretos no setor automobilístico. As vendas internas de veículos (automóveis e comerciais leves) foram afetadas diretamente pela crise econômica internacional. Conforme exposto na figura 1, as vendas internas sofreram uma redução de 49% no período de julho a novembro de 2008. Com a medida de desoneração do IPI, 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 e comerciais leves no Brasil



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 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, pois, em janeiro e fevereiro, ocorreu redução de 22.688 empregos formais na cadeia automobilística; em maio e junho, a perda foi de 3.838 empregos. 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).

Porém, com o término da redução da alíquota em março de 2010, diversos entraves econômicos e financeiros gerados pela crise econômica de 2008 voltaram a assombrar a economia brasileira e consequentemente o setor automobilístico. As montadoras iniciaram uma nova onda de demissões, devido à queda de produção nas fábricas, algumas aplicaram também o programa de demissão voluntária, com o intuito de incentivar a demissão de seus funcionários e, consequentemente, reduzir custos.

Outro fator relevante que contribuiu para o agravamento da economia brasileira no ano de 2011 e 2012 foi a redução da concessão de crédito, atrelado 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, pois, como mencionado anteriormente grande parte das vendas realizadas ocorria através de financiamentos.

Diante deste contexto, o governo Dilma Rousseff decidiu implantar novamente a política fiscal 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 da alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados para o setor automobilístico, iniciou no final do mês de maio de 2012, por meio do Decreto nº 7.725, e, com previsão de término para agosto daquele mesmo ano.

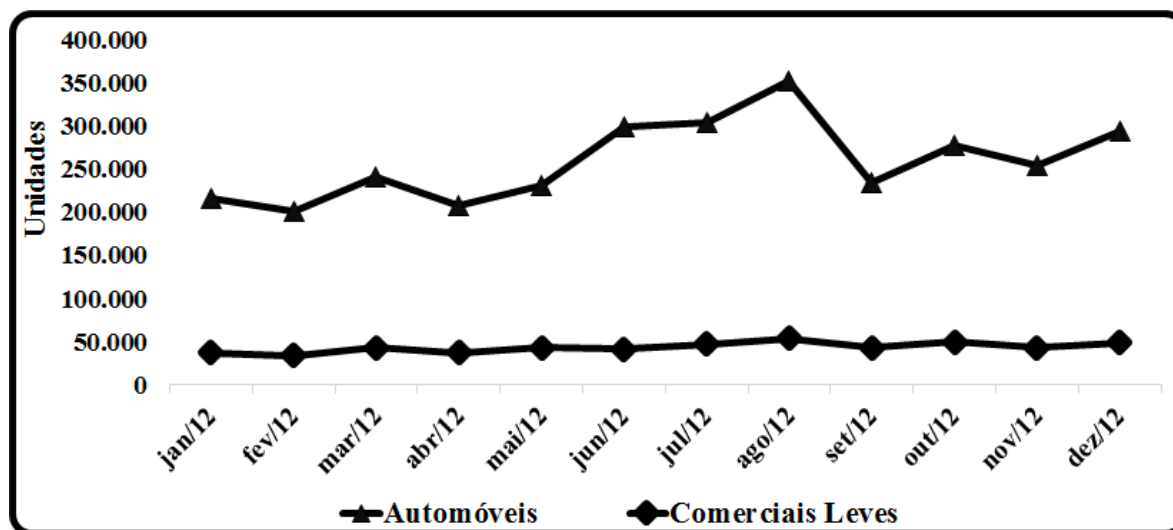
Porém, alguns aspectos diferenciaram as medidas aplicadas em maio de 2012 das medidas aplicadas em 2008. A primeira diferença é que o novo pacote de benefícios incluía também os automóveis importados. Ou seja, o percentual de redução da alíquota do IPI foi o mesmo para automóveis nacionais e importados. Assim, modelos nacionais de até mil cilindradas, por exemplo, aplicou-se uma redução de 7% na alíquota do IPI, saindo de 7% para 0%, no que se refere aos modelos importados de até mil cilindradas aplicou-se a mesma redução de 7%, reduzindo, o IPI de 37% para 30%. Considerando-se a majoração de 30% da alíquota de IPI para automóveis importados, pois, o governo tinha o intuito de incentivar a produção e desenvolvimento econômico nacional, buscado 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 nas tabelas vigentes, de maneira a garantir maior redução no preço final do automóvel.

Assim, as medidas de redução do IPI e incentivos ao setor automobilístico, implantadas em maio de 2012, tinham previsão de término para agosto. No entanto, como ocorreu na primeira redução adotada em 2008, o governo federal fez a primeira prorrogação em agosto de 2012 quando prorrogou o benefício até 31 de outubro. A segunda prorrogação se deu em outubro de 2012, quando foi prorrogada até 31 de dezembro daquele mesmo ano.

Pode-se visualizar através da figura 2 que as vendas totais de automóveis e comerciais leves aumentaram consideravelmente em 2012, principalmente nos meses de agosto e dezembro, períodos em que estava 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, pois grande parte dos consumidores adiantaram suas compras no “último mês” de redução da alíquota. A queda nas vendas é novamente recuperada, com o anúncio de prorrogação da medida de redução do IPI, conforme demonstra a figura a seguir.

Figura 2– Vendas totais de automóveis e comerciais leves no Brasil de janeiro a dezembro de 2012

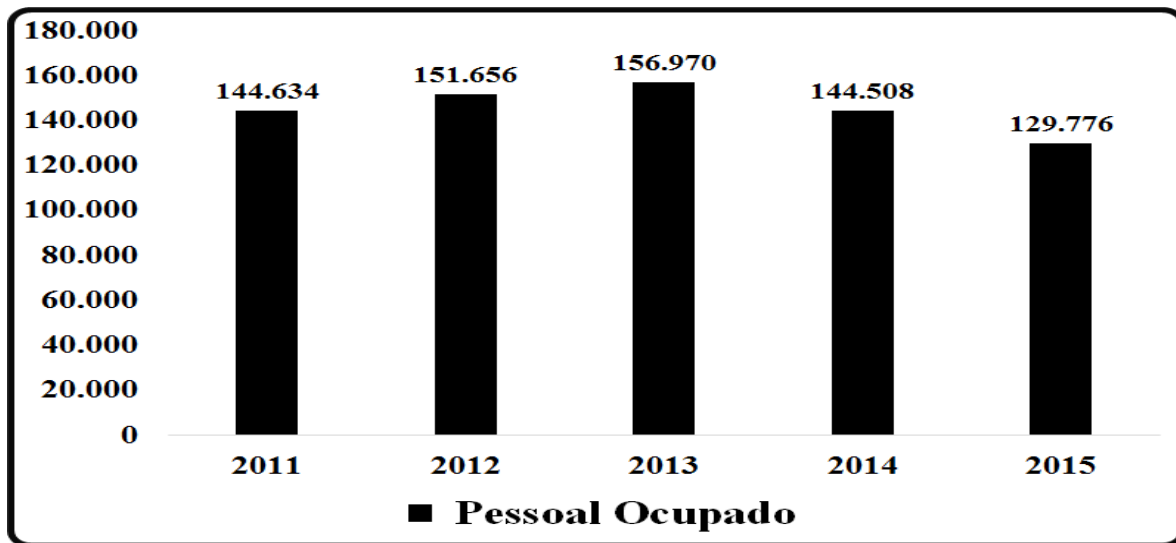


Fonte: ANFAVEA (2016)

Com relação ao emprego, entre 2011 e 2013, o setor automobilístico aumentou o contingente de empregados motivado pelos aumentos sucessivos nas vendas, que foram influenciadas diretamente pela redução do IPI em maio de 2012.

Contudo, 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 a ANFAVEA empregaram 129.776 trabalhadores, uma redução de 10% em relação ao ano de 2014. Assim, 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 em 2015



Fonte: ANFAVEA (2016)

3 METODOLOGIA

A metodologia utilizada para a realização deste artigo trata-se de uma pesquisa descritiva exploratória, uma vez que, tem como foco principal descrever as principais políticas indústrias 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 ou 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 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, 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:

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

O final da década de 1990 foi marcado pela queda na produção e nas vendas do setor automobilístico, em um cenário de crises internacionais e de inflação e taxa de juros elevadas no Brasil, 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 possibilitando a muitos indivíduos da classe C a aquisição do primeiro automóvel; iii) a redução dos níveis de desemprego; iv) facilidade de acesso ao crédito; 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).

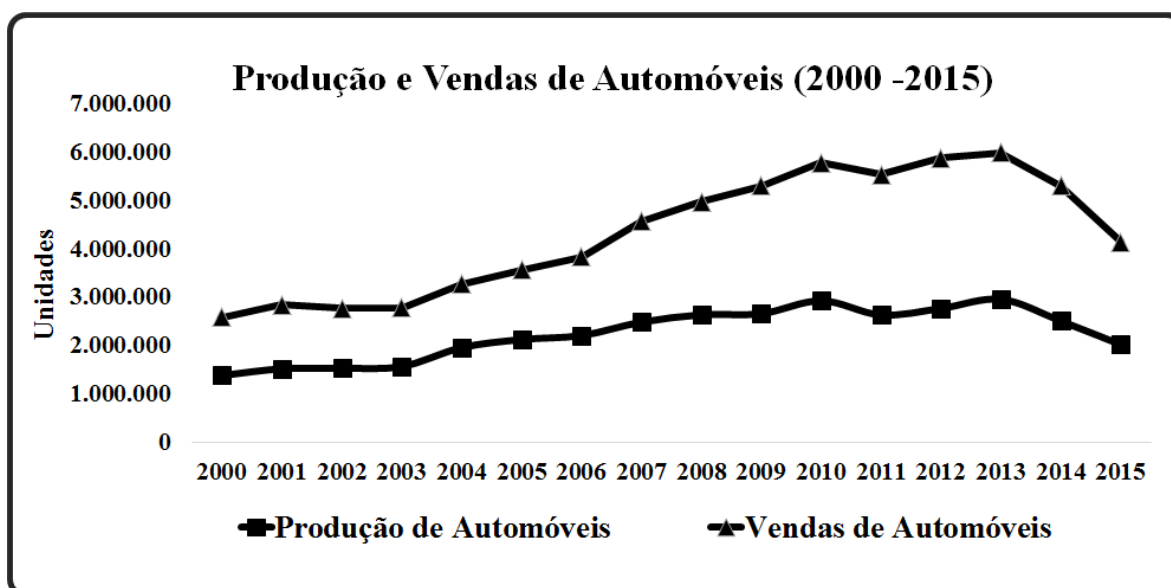
A Figura 4 apresenta os dados referentes à produção e vendas de automóveis no Brasil, no período de 2000 a 2015. Pode-se observar que, entre os anos de 2002 e 2007 a produção e vendas deste bem apresentaram trajetória ascendente, impulsionadas principalmente pelas políticas institucionais de cunho social que impulsionaram o aumento da renda de parte da população das classes C e D, e permitiram a muitos indivíduos a aquisição do primeiro automóvel, outro fator importante foi a concessão de crédito para financiamentos. Assim, 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 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 apontando um aumento 68% em consideração a 2002.

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. Assim, o total produzido em 2012 foi de 2.765.557 mil unidades, um aumento de 5% em relação a 2008. As vendas, no entanto, apontaram uma ascensão maior, em 2012 foram comercializados 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 vendas da atividade. 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, o país produziu 2.017.831 mil unidades 19% a menos do que o registrado em 2014. As vendas também apresentaram queda, em 2014 o total comercializado variou -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 (2000 -2015)



Fonte: ANFAVEA (2016)

No contexto econômico geral, vários fatores contribuíram para a desaceleração do crescimento do setor automobilístico a partir de 2014. A retração da economia brasileira, a diminuição do crédito disponível para o setor, aliado as altas taxas de juros, dólar em alta e o aumento dos preços dos veículos são fatores determinantes na composição do cenário econômico atual.

O aumento do preço dos automóveis está relacionada em grande medida a obrigatoriedade da instalação do *airbag* e do sistema de freios ABS a partir de 2014, elementos que encareceram no preço final desse bem. Além disso, diversos tributos sobre o preço dos veículos que foram isentos 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.

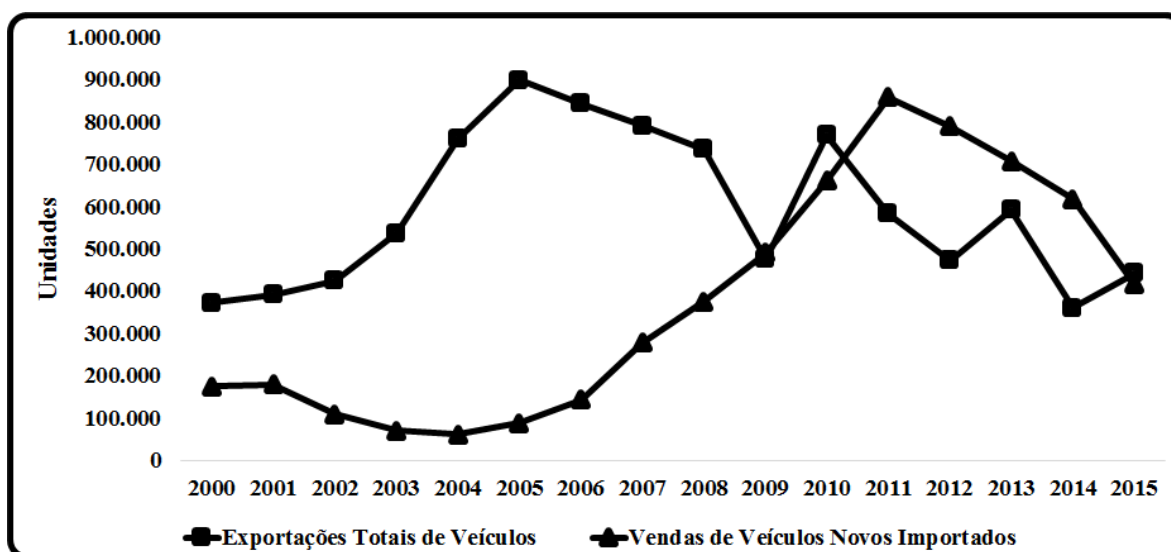
A elevação da taxa de juros e a retração da oferta de crédito também foram elementos importantes na composição dos resultados do setor a partir de 2014. Uma vez que são essenciais para o financiamento do consumo das famílias e dos investimentos dos setores produtivos.

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.

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



Fonte: ANFAVEA (2016)

A Figura 5 mostra 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, 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.

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. Assim, o setor que era composto por um grupo seletivo de

montadoras com baixos níveis de investimentos, passou a presenciar a concorrência de inúmeras empresas do mundo todo além de 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 foi à redução da alíquota do IPI realizada em 2008 e, em 2012 e o programa Inovar-Auto criado em 2013. Em 2008 quando ocorreu à 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 dizer que esta medida apresentou efeitos positivos na indústria permitindo a manutenção de postos de trabalho e aumento da comercialização de automóveis em um período crítico da economia nacional. A redução do IPI e a queda da taxa de juros (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 e, como ocorreu na redução anterior, o mercado reagiu positivamente mais uma vez, a vendas totais de automóveis aumentaram 37% de janeiro a dezembro de 2012. E, ocorreu um aumento de mais de 7000 mil empregos diretos na indústria automobilística naquele mesmo ano (ANFAVA, 2016).

É importante salientar que, a medida fiscal anticíclica de redução do IPI, é uma política de curto prazo que visava basicamente o aquecimento da demanda interna, assim, 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 e, o grau de inovação e desenvolvimento tecnológico dos veículos comercializados no país (BRASIL, 2012). Porém, 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.

Assim, 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, porém, para que a indústria automobilística e outros setores apresente um crescimento sustentado, os incentivos não devem ser apenas de cunho setorial e temporário, mas sim, de natureza permanente, para evitar ciclos de alta demanda seguida de baixa demanda, e assim não criar desequilíbrios econômicos como os vivenciados no período analisado.

Aliado ao isto, pode-se constatar que as políticas industriais de incentivo a demanda podem trazer resultados satisfatórios no longo prazo se estiveram vinculadas a medidas de incentivo a inovação, tecnologia e qualificação da mão de obra humana. Assim, 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 é necessário o planejamento de políticas 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.

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-tc3a9nicas-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.