

2 A Indústria Automobilística Nacional

2.1. Breve histórico

A indústria automobilística nacional nasceu com a instalação da Ford Brasil em 1919. Ela iniciou a montagem dos famosos modelos “T” por meio de partes que eram totalmente importadas. Sucedendo a Ford, veio a General Motors, em 1925. Somente na década de 50 a Volkswagen se instalou no Brasil. Tendo importado seus veículos, em especial o “Fusca”, até então, ela se deparou com a edição do Aviso 288 de 1953, pela então Subcomissão de Jipes, Tratores e Caminhões e Automóveis que limitou a concessão de licenças de importação (Valor Econômico, 2001). Esta medida, além de motivar a instalação desta montadora no país, também incentivou bastante a indústria de autopeças, que vinha somente atendendo a demanda do mercado de reposição. Nesta mesma época instalou-se também a Willys Overland do Brasil. Outro aspecto relevante da década de 50 foi a eleição do Presidente Juscelino Kubitschek que, através de seu programa de metas, chamado de “50 anos de progresso em cinco anos de governo”, colocou a indústria automobilística no centro de toda a ação governamental.

Já em 1957, a indústria automobilística nacional produziu 30.542 veículos e em 1959, 96.114. Em 1961, tem-se registro da primeira exportação de ônibus nacionais. A responsável foi a fábrica da Mercedes-Benz, que enviou pioneiramente 380 ônibus para a Venezuela. Em 1969, tem-se a primeira exportação de veículos.

Após várias mudanças de presença de montadoras na década de 60, em 1976 instala-se no Brasil a Fiat Automóveis S.A., dividindo o mercado brasileiro juntamente com as chamadas “três grandes”, a Volkswagen, a Ford e a GM, até a década de 90.

Nos anos 90, se destacaram as políticas de incentivos específicos que foram os acordos das câmeras setoriais (1992 e 1993) e o regime automotivo (1996 a 1999). Os acordos setoriais basearam-se no entendimento entre

trabalhadores, governo e montadoras que resultou na redução da carga tributária e também das margens de lucro das montadoras. O acordo de 1993 incluía um regime especial de tributação para veículos com motores de até 1000 cilindradas, e demandava uma contrapartida das montadoras de redução de margens em 5% e manutenção do nível de emprego e aumento real dos salários dos trabalhadores em 20% (Valor Econômico, 2001).

Nesta década, o mercado automobilístico foi abalado pela abertura feita pelo Presidente Fernando Collor de Mello, por meio da liberação da importação de veículos. Em 1991 foram importados 19.843 veículos, sendo a sua maioria por importadores de marcas que não atuavam ainda no mercado interno. Este quadro se reverteu a partir do ano posterior quando as montadoras nacionais também recorreram à importação de veículos, fazendo com que o número total de importados chegasse a 369.017 unidades em 1995. Com problemas no saldo da balança comercial, o governo elevou as alíquotas de importação de veículos para 70%, liquidando a atuação dos importadores sem fábricas nacionais, que não conseguiam realizar “contrapartidas” de exportação.

O regime automotivo de 1996 teve como berço a necessidade de aumentar a capacidade de produção da indústria local, principalmente em segmentos considerados diferenciados para época e que demandavam grandes importações. Somente em 1995, houve um déficit externo no setor de US\$ 2,2 bilhões. Desta maneira, o regime automotivo foi lançado e tinha como principais objetivos estimular as montadoras já existentes no país a construir novas plantas ou modernizar as existentes, atrair investimentos de novas montadoras e fortalecer a integração da produção por meio de acordos comerciais com países do Mercosul, particularmente com a Argentina. Esse conjunto de acordos na década de 90 fez com que o mercado interno passasse de 713.000 veículos em 1990 para cerca de 1.400.000 em 2000, e o número de montadoras dobrasse entre 1995 e 2000. Na figura 5 é representada a cronologia de instalação das novas montadoras e da inauguração de novas unidades fabris das já existentes, segundo dados da Anfavea (2001).

1996	1997	1998	1999	2000	2001
Outubro VW(Motores)	Outubro Honda	Maio Mitsubishi (L200)	Janeiro VW/Audi	Julho GM (Celta)	Fevereiro Peugeot- Citroen
		Julho Chrysler	Abril Mercedes- Benz		Outubro Ford
		Setembro Toyota	Junho GM		
		Setembro Troller	Dezembro Renault (Motores)		
		Dezembro Renault			

Figura 5 – Linha do tempo de instalação de novas montadoras e novas unidades fabris das já existentes.

2.2. Emprego e investimentos

A indústria automobilística, historicamente, tem possibilitado a ocupação de muitos trabalhadores em sua cadeia produtiva. No entanto, com a necessidade crescente da melhoria da competitividade e produtividade entre as montadoras, vários indicadores como a relação veículos/empregado, demonstraram uma quebra no paradigma de “grandes empregadores”. Os investimentos realizados nos últimos anos têm se focado na modernização e na busca de plantas cada vez mais automatizadas e enxutas. A ênfase desta proposição pode ser observada na figura 6, que confronta o volume de empregados no setor e os investimentos feitos entre 1982 e 2000, segundo dados do Valor Econômico (2001). Apesar dos dados da curva de emprego não considerarem a partir de 1997 mais os empregados terceirizados, vale ressaltar que, segundo dados da Anfavea somente entre 1996 e 2000 houve 15 novas instalações de unidades fabris de montadoras no país.

O impacto em emprego e também em produtividade é mais bem expresso quando se leva em consideração a relação veículos por empregado citada

anteriormente. Segundo dados do BNDES de 1999, as plantas nacionais mais antigas dispunham de uma relação de 20 veículos por empregado, enquanto que novas plantas já tinham índices entre 45 e 50. Dados de 1999, divulgados pelo Valor Econômico (2001), acusam um exemplo de uma antiga unidade da Ford no ABC Paulista que produzia 37,2 veículos/empregado, enquanto que a unidade de Camaçari (BA) inaugurada em 2001 tinha uma relação de 123 veículos por empregado, só perdendo, na ocasião, para a Mitsubishi no Japão que tinha uma relação de 147 veículos por empregado.

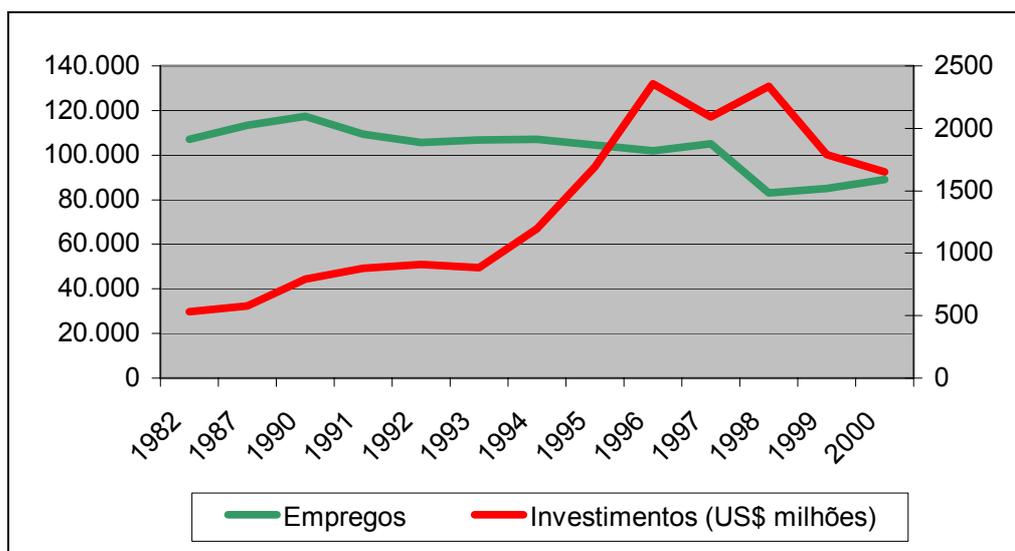


Figura 6 – Emprego x investimentos no setor automobilístico nacional entre 1982 e 2001.

2.3. Vendas e exportações

As vendas da indústria automobilística tiveram até então uma grande participação no PIB industrial do País. Segundo dados da Anfavea (2003), no final de 2001 esta participação representou 11,1% do PIB industrial, sendo que em 1975 foi registrado a maior marca com 14,9% deste PIB. Considerando um contexto recente, observa-se que a década de 80 foi um período de vendas baixas, influenciadas pelo contexto político-econômico que o país atravessava. A partir dos anos 90, a indústria se desenvolveu motivada pelas várias mudanças implementadas pelo governo como a abertura do mercado para os veículos importados e, posteriormente, pela sucessão de altos e baixos novamente do cenário econômico nacional. De certa forma, este contexto contribuiu para o avanço da indústria. Por conta da abertura do mercado, houve uma mudança na

exigência quanto a padrões de qualidade e segurança, enquanto que na recessão ocorrida na implantação do Plano Collor, houve o desenvolvimento das exportações. A figura 7 mostra a evolução do faturamento em milhões de dólares das empresas da indústria automobilística entre 1980 e 2001, segundo dados do Valor Econômico (2001).

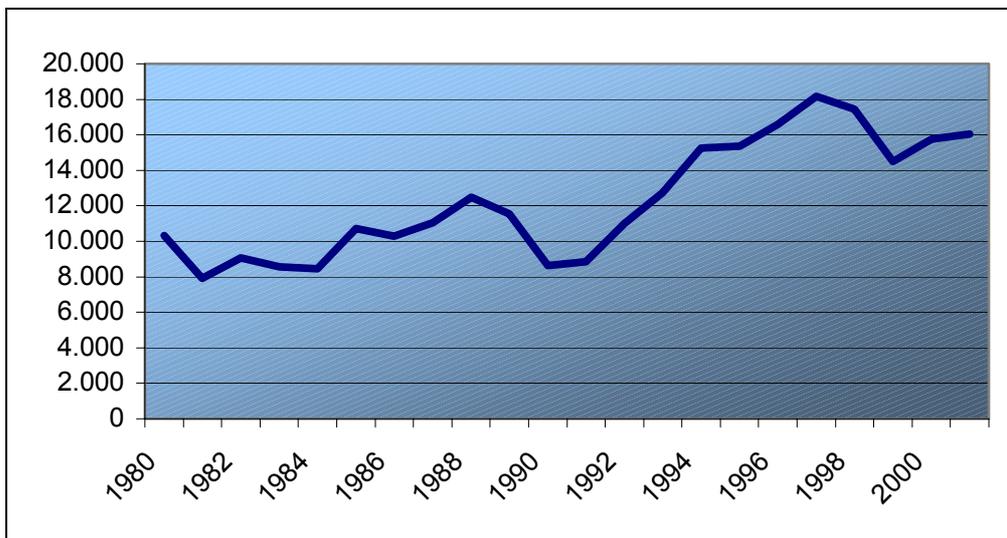


Figura 7 – Vendas da indústria automobilística entre 1980 e 2001.

As exportações da indústria automobilística tiveram até 1990 uma baixa representatividade nas exportações mundiais. No início da década de 90, o advento do Mercosul despertou preocupações na indústria nacional, pois a Argentina havia implementado um acordo automotivo e vinha recebendo um grande número de investimentos para a indústria automobilística daquele local. Este fator contribuiu para uma nova onda de investimentos no setor - entre 1991 e 1995, a média de investimentos atingiu aproximadamente US\$ 1bilhão por ano, potencializando a capacidade produtiva da indústria. As exportações apareceram neste período, mas a sua ocorrência também estava ligada ao baixo desempenho do mercado interno, que vinha absorvendo pouca parte da capacidade produtiva, influenciada pelo contexto econômico nacional. Com a chegada do Plano Real, o mercado interno se aqueceu rapidamente e então se pode perceber que os investimentos do setor, embora reconhecidamente grandes nos anos anteriores, foram insuficientes para fazer com que a indústria atendesse o mercado com a plenitude de produtos por segmento necessária. O indicativo que havia esta insuficiência era o número crescente do déficit externo do setor, que fechou o ano em US\$ 2,2 bilhões (Valor Econômico, 2001).

O aprofundamento desta crise foi o palco para o lançamento em 1996 do Regime Automotivo. Conforme já citado, o Regime Automotivo tinha basicamente como objetivos atrair novas montadoras, incentivar a construção de novas plantas ou modernização das antigas e também o estabelecimento de acordos com países do Mercosul. A fixação destas novas políticas começou a surtir efeito a partir de 1998. Com a estagnação do mercado Argentino, que era o principal alvo das exportações, novos acordos foram firmados com outros mercados, em especial México, União Européia e Pacto Andino (Valor Econômico, 2001). Na figura 8 pode-se observar a evolução das exportações desde 1970 até 2001 (Fonte: Valor Econômico, 2001). A parte da curva de exportações, a partir da instalação do Regime Automotivo, está destacada no gráfico.

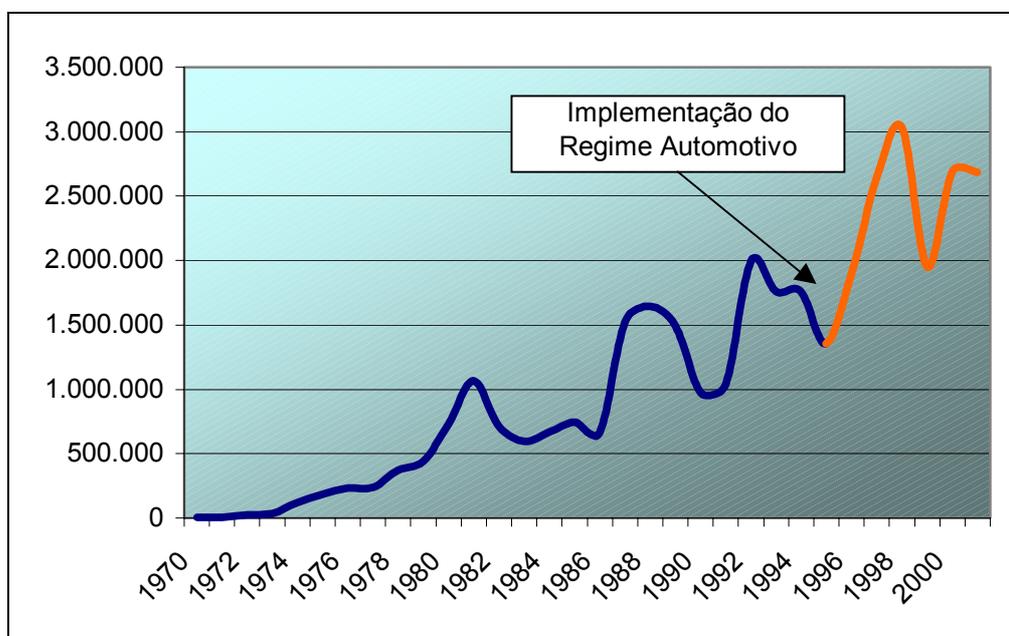


Figura 8 – Exportações da indústria automobilística entre 1970 e 2001.

2.4. Aspectos tributários

A carga tributária sobre os veículos fabricados pela indústria nacional tem sido uma das maiores do mundo, até a data de elaboração deste trabalho. Em 1986, os impostos incidentes sobre os veículos chegaram a atingir aproximadamente 85% do seu preço (Valor Econômico, 2001). Ao longo da década de 90, houve várias mudanças na carga tributária, que foram acentuadas por ocasião dos acordos automotivos de 1992 e 1993. Na tabela 1 é

demonstrada a variação da carga tributária no preço do veículo ao consumidor entre 1992 e 2001, segundo dados da Anfavea (2001).

Ano	Automóveis					Comerciais Leves		
	1000 cilindr.	Até 100 hp à gasolina	Até 100 hp à álcool	Acima de 100hp à gasolina	Acima de 100 hp à álcool	Gasolina	Álcool	Diesel
1992	27,1	36,1	33,8	38,4	36,3	24,4	24,1	32,6
1993	17,0	33,0	30,4	35,6	33,0	22,7	22,7	31,4
1994	17,0	33,0	30,4	35,6	33,0	22,7	22,7	31,4
1995	23,0	33,0	30,4	35,3	33,0	22,7	22,7	31,4
1996	23,0	33,0	30,4	35,3	33,0	22,7	22,7	31,4
1997	26,2	34,8	32,5	36,9	34,8	22,7	22,7	31,4
1998	22,9	32,5	29,9	34,8	32,4	22,7	22,7	22,7
Ano	Automóveis				Comerciais Leves			
	1000 cilindradas	Acima de 1000 cilindradas à gasolina	Acima de 1000 cilindradas à álcool		Gasolina ou álcool	Diesel		
1999	25,9	33,8	31,4		25,6	33,7		
Ano	Automóveis				Comerciais Leves			
	1000 cilindradas	Acima de 1000 cilindradas à gasolina	Acima de 1000 cilindradas à álcool					
2000	25,3	33,3	30,8		25,0			
2001	25,3	33,3	30,8		25,0			

Tabela 1 - Carga tributária sobre veículos entre 1992 e 2001.

Entre 1994 e 1995, a tributação total sobre veículos, segundo dados do Valor Econômico (2001), no segmento de carros até 1000 cilindradas chegou perto de patamares de tributação mundial, em torno de 17%. No entanto novos aumentos de tributação, como na Cofins em 1999, impactaram nos preços dos veículos, aumentando-os. O que se sucedeu foi um novo esforço entre indústria e sindicatos, pressionando o governo a novas medidas, que resultou em reduções de IPI para carros populares e médios de 8 para 7% e de 25 para 20%, respectivamente. As discussões presentes em 2003 envolviam a possibilidade da equalização do IPI para todos os segmentos, o que poderia mudar o perfil das vendas de automóveis, que em 2001 tinha nos carros de até 1000 cilindradas, 70% das vendas.

Outro aspecto que marcou a indústria automobilística em várias ocasiões de instalações de novas fábricas no país é a concessão de subsídios por meio de incentivos fiscais. Na história da indústria automobilística nacional, várias marcas tiveram incentivos para suas instalações, como a Fiat, Mercedes-Benz, Renault, entre outras. A Fiat, vinda para o país na década de 70, teve do então Governador do Estado de Minas Gerais, Rondon Pacheco, a doação de um terreno em Betim, desconto de 25% do ICMS durante cinco anos e metade do investimento de US\$ 155 milhões para a construção da fábrica. A Renault, em sua instalação no estado do Paraná, teve um subsídio de aproximadamente R\$ 353 milhões, dando de contrapartida um investimento de aproximadamente R\$ 1 bilhão no estado. Para outras marcas, no entanto, os subsídios geraram grandes discussões na sociedade. O caso mais polêmico envolveu a instalação de uma nova unidade da Ford, que inicialmente seria instalada no Rio Grande do Sul, mas se efetivou na Bahia. Segundo Vasconcelos (2001), o Estado da Bahia, além do empréstimo de R\$ 700 milhões a juros subsidiados de 6% ao ano, deu benefícios em relação ao ICMS e se propôs a financiar até 12% do faturamento bruto da empresa como capital de giro, com prazo de financiamento de quinze anos, com carência de dez para começar a pagar. Apesar das condições oferecidas, ainda segundo o autor, o governo do Estado da Bahia não exigiu contrapartidas como transferência de tecnologia, formação, nível salarial e geração de empregos, o que poderia caracterizar um “defeito na negociação”, desfavorecendo e desperdiçando o investimento realizado para benefício do Estado.

2.5. Principais firmas

A tabela 2 contém, segundo dados da Anfavea (2001), as montadoras de automóveis e comerciais leves com instalações fabris presentes no país em 2001.

EMPRESA	UNIDADES INDUSTRIAIS	PRODUTOS	CIDADE - UF
DaimlerChrysler(2)	Fábrica de São Bernardo do Campo	Caminhões, ônibus, agregados	São Bernardo do Campo - SP
	Fábrica de Campinas	Central de peças e pós-vendas	Campinas - SP
	Fábrica de Juiz de Fora	Automóveis	Juiz de Fora - MG
Fiat Automóveis	Complexo Industrial de Betim	Fábrica Automóveis, comerciais leves	Betim - MG
		Fábrica Motores (3) (Fábrica de comerciais leves e caminhões, ver Iveco, Iveco/Fiat)	
Ford	Complexo Industrial Ford Nordeste	Projeto "Amazon"(4), comerciais leves	Camaçari - BA
	Complexo Industrial de S. B. do Campo	Automóveis, comerciais leves, caminhões	São Bernardo do Campo - SP
	Complexo Industrial de Taubaté	Componentes, motores, transmissões	Taubaté - SP
General Motors	Fábrica de São Caetano do Sul	Automóveis	São Caetano do Sul - SP
	Fábrica de São José dos Campos	Automóveis, comerciais leves, fundição, preparação de CKD para exportação, motores e transmissões(5)	São José dos Campos - SP
	Fábrica de Mogi das Cruzes	Componentes estampados	Mogi das Cruzes - SP
	Fábrica de Gravataí	Automóveis	Gravataí - RS
Honda	Fábrica de Sumaré	Automóveis	Sumaré - SP
Land Rover	Fábrica de São Bernardo do Campo (8)	Comerciais leves	São Bernardo do Campo - SP
MMC Automotores (Mitsubishi)(9)	Fábrica de Catalão	Comerciais leves	Catalão - GO

Tabela 2 - Montadoras de automóveis e comerciais leves em 2001.

EMPRESA	UNIDADES INDUSTRIAIS	PRODUTOS	CIDADE - UF
Nissan	Fábrica de Utilitários	Comerciais leves (Renault e Nissan)	São José dos Pinhais - PR
Peugeot Citroën	Tecnopólo	Fábrica Automóveis Fábrica Motores (10)	Porto Real - RJ
Renault	Complexo Industrial Ayrton Senna	Fábrica Ayrton Senna Automóveis Fábrica Mecânica Mercosul Motores	São José dos Pinhais - PR
Toyota	Fábrica de São Bernardo do Campo	Peças (11)	São Bernardo do Campo - SP
	Fábrica de Indaiatuba	Automóveis	Indaiatuba - SP
Volkswagen	Fábrica Anchieta	Automóveis, comerciais leves	São Bernardo do Campo - SP
	Fábrica de Taubaté	Automóveis	Taubaté - SP
	Fábrica de São Carlos	Motores	São Carlos - SP
	Fábrica de Resende	Caminhões, ônibus	Resende - RJ

Tabela 2 – Montadoras de automóveis e comerciais leves em 2001 (continuação).