

A DEFASAGEM DA INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA NACIONAL PERANTE A INDUSTRIA MUNDIAL

Eduardo Rogerio Borges¹

Lucas Dias Soares²

Edgar Gonzaga Souza Dos Santos³

Resumo:

A industria automobilística brasileira desenvolveu-se ao longo do tempo a partir de tecnologias já consolidadas mundialmente, chegando ao brasil cerca de quarenta anos após sua criação, e trazendo consigo processos produtivos e meios de produção já estáveis. Considerando sua primeira década como um período de adaptação, e obtendo grandes incentivos governamentais, o país ao logo do tempo chegou ao posto de quarto lugar no ranking de venda de automóveis, este trabalho tem como objetivo explicar todas as dificuldades, préstimos e inovações sofridas dentro da industria automobilística nacional, além disso aponta os déficits, perante mercados de primeiro mundo, e o protecionismo governamental sobre as industrias já instaladas no país, o que colabora para o aumento da discrepância entre o mercado nacional e o mercado mundial, e apresenta possíveis soluções para a problemática citada.

Palavras-chave: defasagem, industria, automobilística, mercado

Modalidade de Participação: Iniciação Científica

A DEFASAGEM DA INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA NACIONAL PERANTE A INDUSTRIA MUNDIAL

¹ Aluno de graduação. edurogeriofranca@hotmail.com. Autor principal

² Aluno de graduação. unipampa.lucas.dias@gmail.com. Co-autor

³ Docente. edgarsantos@unipampa.edu.br. Orientador



A DEFASAGEM DA INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA NACIONAL PERANTE A INDUSTRIA MUNDIAL

1. INTRODUÇÃO

A indústria automobilística nacional teve seu início no ano de 1908, ainda de uma forma semi-artesanal, uma indústria de fabricação de carrocerias, com o passar dos anos, montadoras como Ford e General Motors, instalaram-se, inicialmente no regime de CKD (Completely Knock-Down), e posteriormente construindo suas instalações e adotando o sistema de montagem comum.

Nos anos 1940 com a criação da companhia siderúrgica brasileira em 1946 e o aumento da autonomia de petróleo devido a criação da Petrobras, em 1952 o governo brasileiro por meio da CDI (comissão de desenvolvimento industrial), limitou a importação de peças de reposição já produzidas no Brasil, iniciando juntamente com um plano de incentivo tributários para indústrias se instalarem, iniciando assim o processo de industrialização nacional. Mas ao longo do tempo ocorreram aumentos expressivos na carga tributária, fazendo com que montadoras ao invés de desenvolver um novo produto para o Brasil, apenas relançasse um veículo que inúmeras vezes já estava saindo de linha no mercado internacional. Atualmente o mercado brasileiro ainda apresenta tal defasagem, mesmo em 2014 ter sido o 4º maior mercado automotivo do mundo.

Como problema de pesquisa tem-se: por que o mercado automotivo brasileiro, mesmo sendo extremamente expressivo continua tão defasado? Diante disso o objetivo geral é definir o custo Brasil de produção de automóveis e os objetivos específicos são apresentar a evolução da indústria automotiva brasileira e a sua defasagem, avaliar a carga tributária brasileira e a margem de lucro das montadoras perante a indústria mundial.

2. METODOLOGIA

A pesquisa é de caráter mercadológica e histórica, utilizando-se de dados de comercialização, estudos temporais de processos produtivos, avaliando o sistema de manufatura da indústria automobilística ao longo desde a sua instalação no país, e

apresentando suas evolução ao longo do tempo, efetuando comparativos de produtos comercializados em seus países de origem e no Brasil, além de uma análise da incidência tributária, as quais as montadoras são submetidas.

3. RESULTADOS e DISCUSSÃO

No ano de 1956 no início da gestão de Juscelino Kubitschek foi criado o GEIA (Grupo executivo da indústria automobilística), consolidando incentivos que anteriormente eram parciais, entre eles a reserva de mercado doméstico para as indústrias já instaladas, isenção de impostos de importação de bens e capital, e auxílios eventuais para instalação. No mesmo ano houve o início da fabricação da Romi-Isetta, no mesmo ano a Volkswagen iniciou a fabricação da Kombi no regime CKD, tendo posteriormente no ano de 1959 a inauguração de sua fábrica localizada em São Bernardo do Campo e iniciando a produção do Fusca. No ano de 1958 a Ford iniciou a fabricação da pick-up F-100, que já apresentava certa defasagem perante o mercado mundial, pois utilizava elementos de modelos já fora de linha nos Estados Unidos, mesclando elementos de modelos de anos 1953 e 1956. Em 1960 foi iniciada a fabricação do Aero-Willys, sendo o mesmo a sair de linha em 1955 em outros países, e com isso gerando o total aproveitamento de ferramental e componentes em estoque.

Com a defasagem explícita do mercado nacional perante outros mercados automobilísticos, em 1964 iniciou-se o processo de criação de empresas especializadas em modificação automotiva e indústrias que produziam veículos fora de série, naquele ano sendo criadas a Dacon e o GT Malzoni que ofereciam design diferenciado, mas utilizando a mecânica disponível no mercado brasileiro, em sua grande maioria a mecânica VW refrigerado a ar.

No ano de 1966 surgiu-se o Puma GT que utilizava o chassi DKW, sendo inicialmente o GT-Malzoni, sofrendo apenas retoques estéticos, posteriormente no ano de 1968 o Puma adotou a plataforma Karman-Guia, após a aquisição da DKW pela Volkswagen a construção em fibra de vidro e tinha como diferencial ao desenho esportivo, extremamente ousado para a época. No ano de 1967 ocorreu a chegada do Ford Galaxie, o qual era baseado no modelo americano de ano 1966, teve sua vida produtiva continuada até o ano de 1982, sofrendo apenas modificações pontuais para manter-se atualizado no mercado.

Em 1969 era criada a Gurgel motores s/a pelo engenheiro João Augusto Amaral Gurgel com a proposta de oferecer carros fora de estrada, de mecânica simples e robusta, tendo como veículo inicial o Xavante que oferecia um sistema de isolamento de rodas e concentração de tração em uma única roda, que com isso era possível vencer obstáculos com maior facilidade, utilizando mecânica vw 1200. No ano de 1976, especificamente na data de 4 de abril o presidente Ernesto Geisel assinou o decreto de lei 1455, que proibia a importação de veículos.

Na década de 1970 o país sofria com a crise do petróleo, e com isso o governo criou o PROALCOOL (Programa Nacional do Álcool), com o intuito de intensificar a produção sucroalcooleira, e com isso subsumir parte do consumo de petróleo pelo consumo de álcool combustível, consistindo em incentivos fiscais, financiamentos com juros abaixo do mercado para produtores de cana-de-açúcar, tendo seu primeiro automóvel movido a álcool lançado no ano de 1978.

Em 1989 chegava ao brasil o primeiro carro com injeção eletrônica, sendo um esportivo o Gol Gate, trazia uma injeção indireta mono ponto, e inaugurava tal tecnologia no país, sendo que o sistema já era popularizado em outros países. Na década de 1990, o Presidente Fernando Collor estabeleceu o cronograma de reduções graduais de tarifas de importação, e promoveu a revogação do artigo 7 da Lei 1455 de 7 de abril de 1976, com isso autorizando a importação de tecnologias mundiais com isso as montadoras viram-se obrigadas a trazer para o país tecnologias que já ofereciam em outros locais. Em 1990 na Europa e nos EUA era finalizada a fabricação da VW Kombi, sendo substituída pela VW Carnevalle, que tinha um projeto moderno para a época e oferecia itens de segurança como air-bag, e dispositivos de conforto como ar-condicionado

Em 1992 chegava ao brasil o Chevrolet Ômega, que já estava saindo de linha na Europa, onde era vendido pela OPEL, subsidiária da Chevrolet na Europa, inicialmente oferecido com mecânica 2.0 na versão GLS e 3.0 na versão CD, que era importado da Europa, com o fim da fabricação do motor 3.0, a Chevrolet optou pela reutilização dos motores 4.1 apenas com pequenas modificações, sendo que em 1998 a primeira geração do modelo saiu de linha, juntamente com a sua fabricação nacional, posteriormente sendo importado da Austrália. O ano de 1995 trouxe grandes novidades para o mercado, como a popularização da injeção

eletrônica em grande parte das montadoras (principalmente Chevrolet), e grandes lançamentos como Fiat Palio, e Chevrolet Corsa.

No ano de 1993 o então presidente Itamar Franco com o intuito de retornar a fabricação do Fusca a partir do decreto nº 799 de 1993 o qual reduzia para 0,1% a alíquota sobre veículos refrigerados a ar, o que acarretou uma maior defasagem da VW Kombi, que fora do país já tinha uma nova plataforma, além da retomada da produção do fusca, e sincronicamente a impossibilidade de recuperação da Gurgel Motores S.A, a qual possuía um motor de 800 cilindradas, mas não possuía tração traseira e não possuía refrigeração a ar.

Em 1999 chegava ao brasil a quarta geração do VW golf, geração conhecida como MK4, mantendo-se atualizado até o ano de 2007, quando a VW optou por realizar pequenas alterações estéticas na plataforma já disponível no país, ao invés de trazer a 5º geração que era vendida na Europa e EUA, tal geração foi denominada de MK 4,5.

Em 2012 é instituído o inovar auto perante a Lei nº12.715/2012, om o intuito de fomentar o desenvolvimento de veículos com maior tecnologia embarcada, e consequentemente maior segurança e eficiência tendo uma das suas principais regras a imposição de IPI majorado em 30% para veículos importados, com isso beneficiando os sistemas produtivos de montadoras já instalados no brasil. No ano de 2013 foi apresentado o Ford Focus, o qual apresentava a tecnologia de injeção direta de combustível.

Tabela 1 Impostos incidentes sobre a indústria automotiva

Imposto	Percentual (%)
ICMS	12%
IPI	5% a 11%
PIS	1,65%
IOF, CIDE, ISS	8,87% a 9,57%
IPI majorado	30%

No ano de 2014 tendo como marco para a segurança automobilística no país a criação da associação Latin NCAP, que avalia a segurança de novos lançamentos do setor automotivo, classificando-os em estrelas, que podem variar de 1 à 5, para critérios de passageiros dianteiros e traseiros, revelando os índices de segurança de toda a gama veicular comercializada na América Latina.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

É possível concluir a partir dos dados apresentados anteriormente que a defasagem da indústria automobilística brasileira é um fato concreto, mesmo existindo elevados incentivos do governo federal em projetos de desenvolvimento tecnológicos, e artifícios tributários para que as indústrias já instaladas no país possuam um preço de mercado mais competitivo perante veículos importados.

E além disso avaliando-se questões cambiais, fica ainda mais evidenciado a alta lucratividade das montadoras, pois apesar dos tributos (IPI, IOF, CIDE, ISS) e levando-se em conta a idade das plataformas disponíveis no mercado, e considerando o custo de mão de obra, fica até então notabilizado, que o Brasil sofre tal defasagem pela conveniência das montadoras, e pela receptividade do consumidor, que apesar de todas peripécias comerciais que lhes são impostas continua adquirindo os automóveis, sendo hoje o sétimo maior consumidor de veículos no mundo.

Em resumo, a pesquisa realizada tem o intuito de explicar à sociedade e a defasagem da indústria automobilística perante a indústria mundial, explicitando a necessidade da conscientização comercial da população brasileira no momento de aquisição de um novo veículo, avaliando opiniões de consumidores por meio de questionários, levando em consideração ainda os custos de produção e a incidência tributária, e com isso encontrando-se alternativas para a evolução das tecnologias presentes, levando em consideração todas as partes envolvidas desde o consumidor final, passando por órgãos fiscalizadores e pela indústria que tem um papel de suma importância na economia do país como um todo.

5. REFERÊNCIAS

JUNIOR, J, T, A. A Proteção na indústria automobilística na Europa e no Mercosul. Revista de Economia Política. v.18 n 4 (72), outubro-dezembro/1998;

BRASIL, LEI 1.455 de 7 de abril de 1976. Dispõe sobre bagagem de passageiro procedente do exterior, disciplina o regime de entreposto aduaneiro, estabelece normas sobre mercadorias estrangeiras apreendidas e dá outras providências.

BRASIL, Decreto nº 799 de 17 de abril de 1993. Reduz alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados incidente sobre veículos populares;

BRASIL. Lei nº 12.715 de 17 de setembro de 2012. Institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, altera o Decreto-Lei nº 1455 de 7 de abril de 1976.