

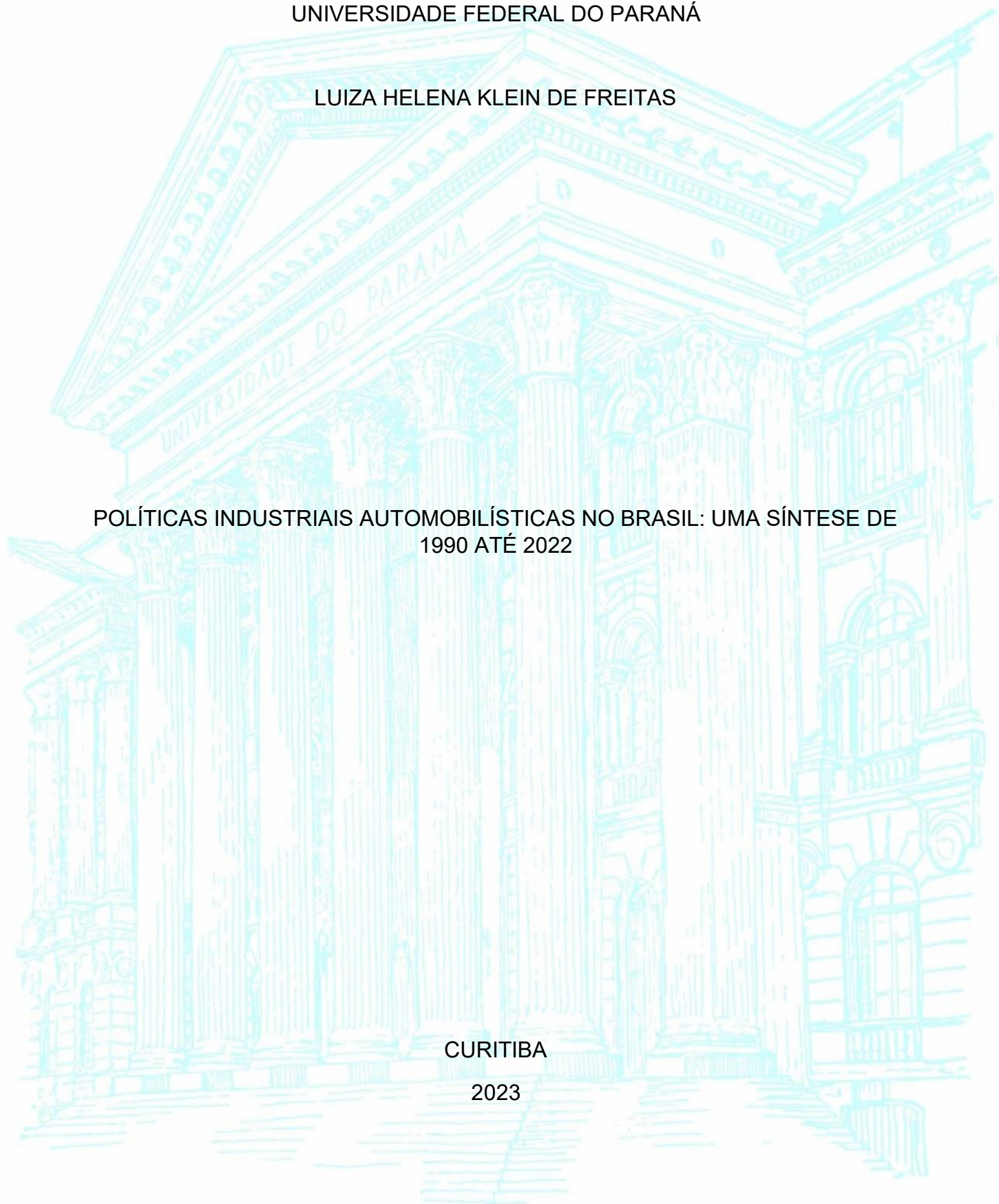
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

LUIZA HELENA KLEIN DE FREITAS

POLÍTICAS INDUSTRIAIS AUTOMOBILÍSTICAS NO BRASIL: UMA SÍNTESE DE
1990 ATÉ 2022

CURITIBA

2023



LUIZA HELENA KLEIN DE FREITAS

POLÍTICAS INDUSTRIAIS AUTOMOBILÍSTICAS NO BRASIL: UMA SÍNTESE DE
1990 ATÉ 2022

Monografia apresentada ao curso de Graduação em Ciências Economia, Setor de Ciências Sociais e Aplicadas, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharela em Ciências Econômicas.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Lobato Torres

CURITIBA

2023

TERMO DE APROVAÇÃO

LUIZA HELENA KLEIN DE FREITAS

POLÍTICAS INDUSTRIAIS AUTOMOBILÍSTICAS NO BRASIL: UMA SÍNTESE DE
1990 ATÉ 2022

Monografia apresentada ao curso de Graduação em Ciências Econômicas,
Setor de Ciências Sociais e Aplicadas, Universidade Federal do Paraná, como
requisito parcial a obtenção do título de Bacharela em Ciências Econômicas.

Prof. Dr. Ricardo Lobato Torres

Orientador – Departamento de Ciências Econômicas, UFPR

Prof.^a Dra. Carolina Bagattolli

Departamento de Ciências Econômicas, UFPR

Prof. Dr. Wellington da Silva Pereira,

Departamento de Ciências Econômicas, UFPR

Curitiba, 27 de junho de 2023.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por me conceder o dom da vida e por me permitir e me acompanhar até aqui. Obrigada!

Sou inteiramente grata também a minha família, em especial minha mãe Marcia, que esteve presente em todos os momentos, até mesmo anteriormente a graduação, no meu ano de cursinho, por me dar todo o apoio que era possível, dentro das condições que ela tinha, para tornar isto possível. Eu te amo mãe, obrigada! A minha irmã Ana Paula, por todo o apoio, companhia, brigas e puxões de orelha que me ajudaram a me desenvolver, por ser sempre o meu maior exemplo de vida e dedicação. Ao meu padrasto que esteve sempre presente, que se disponibilizava a ir me levar às 5:30 no ponto de ônibus pela manhã e me buscar às 00:20 quando chegava à noite. Ao meu namorado, Lucas, por toda a paciência para entender cada momento de ausência da minha graduação e pôr em nenhum momento me deixar desistir e me lembrar da razão de estar aqui.

Sou extremamente grata a Universidade Federal do Paraná, não só pela aula de humanidade, profissionalismo, respeito e suporte, mas também pela ajuda financeira prestada quando houve a necessidade, que foi essencial para minha permanência no curso, sem ela provavelmente não estaria aqui escrevendo este texto, obrigada!

Gratidão total a todos os professores/doutores que fizeram parte da minha formação, não só pela matéria passada em sala, mas pelo suporte prestado fora do horário, em relação as dúvidas da matéria ou até mesmo um desabafo sincero sobre a graduação, vocês com certeza, são as melhores pessoas que eu poderia ter encontrado na faculdade, dispostos a ensinar, ouvir e entender nossas dificuldades que muitas vezes nem nossos pais entenderiam. Vão ter sempre um lugar guardado em meu coração. Afinal, foram 6 anos de muita dedicação, aprendizado, choro e total entrega das duas partes.

Agradeço imensamente ao meu professor/orientador Ricardo Torres, por todo o auxílio prestado nesse momento final do curso, por toda a paciência que teve

comigo e por muitas vezes acreditar mais que eu mesma que essa entrega seria possível, de todo meu coração, obrigada!

Por fim, gostaria de agradecer aos meus colegas de turma que conseguiram deixar essa primeira trajetória dentro da UFPR mais fácil e divertida, que nos maiores momentos de aflição estavam ali para me amparar, acolher e não me deixar desistir. Em especial a Patrícia, Ricardo e Camila. Obrigada mesmo, amo vocês!

RESUMO

Este trabalho analisa as políticas industriais da indústria automobilística presentes no Brasil a partir do ano de 1995 até 2022, especificamente o Regime Automotivo Brasileiro, o Inovar-auto e a Rota2030, ambas são pensadas para o desenvolvimento desta indústria com o objetivo principal de trazer novas plantas de fábricas ao Brasil e inserir o país no mercado global, neste ramo. Discutindo as mudanças que estas ocasionaram no setor nas principais frentes, produção, importação e exportação e verificando qual novas empresas automotivas se alocaram no país após o anúncio de cada regime, mesmo possuindo outros focos, esses não serão abordados neste trabalho. As políticas industriais na indústria automobilística se assemelham muito em seus objetivos, como se trata de um ramo importante para o desenvolvimento econômico precisa levar em conta várias vertentes, foco em inovação, P&D e sustentabilidade, são algumas delas, e todas são expressas nos objetivos dessas políticas. As políticas industriais tratadas neste trabalho, não só aumentaram a vinda de novas fabricas para o país como também, aumentaram a produção interna do setor e auxiliaram no aumento de exportações na vigência das políticas que eram destinadas a isso. O objetivo deste trabalho é analisar as políticas industriais automobilísticas no Brasil a partir de 1995 e os principais impactos produzidos no setor em relação ao número de empresas, quantidades produzidas de veículos e Balança Comercial trazendo uma breve contextualização histórica desta indústria nacionalmente e de políticas industriais na relação Estado e mercado. Para análise se utilizou de plataformas digitais associadas a esta indústria, podendo mostrar alguns resultados nos seus objetivos principais.

Palavras-chave: Indústria automobilística brasileira; políticas industriais; RAB; Inovar-auto; Rota2030.

ABSTRACT

This work analyzes the industrial policies of the automobile industry present in Brazil from the year 1995 to 2022, specifically the Brazilian Automotive Regime, Inovar-auto and Rota2030, both are designed for the development of this industry with the main objective of bringing new factory plants in Brazil and insert the country in the global market, in this field. Discussing the changes that these caused in the sector on the main fronts, production, import and export and verifying which new automotive companies were allocated in the country after the announcement of each regime, even having other focuses, these will not be addressed in this work. Industrial policies in the automotive industry are very similar in their objectives, as it is an important branch for economic development, it needs to take into account several aspects, focus on innovation, R&D and sustainability, are some of them, and all are expressed in the objectives of these policies. The industrial policies dealt with in this work, not only increased the arrival of new factories to the country, but also increased the sector's internal production and helped to increase exports under the policies that were intended for this. The objective of this work is to analyze the automotive industrial policies in Brazil since 1995 and the main impacts produced in the sector in relation to the number of companies, produced quantities of vehicles and Trade Balance, bringing a brief historical context of this industry nationally and industrial policies in the State and market relationship. For analysis, digital platforms associated with this industry were used, being able to show some results in its main objectives.

Keywords: Brazilian automobile industry; industrial policies; RAB; Innovate-self; Rota2030.

LISTA DE SIGLAS

RAB – Regime Automotivo Brasileiro

P&D – Pesquisa e Desenvolvimento

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

PI – Política Industrial

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados

IPVA – Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor

IED – Investimento Externo Direto

ENAI – Encontro Nacional da Indústria

IRPJ – Imposto de Renda – Pessoa Jurídica

CSLL – Contribuição Social sobre o Lucro Líquido

ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

IPTU – Imposto Predial e Território Urbano

PITCE – Política Industrial, Tecnológica e Comércio Exterior

PDP – Política de Desenvolvimento Produtivo

MDCI – Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
1.1 METODOLOGIA	11
1.2 OBJETIVOS	12
1.2.1 Objetivo Geral	12
1.2.2 Objetivos Específicos	12
2. REFERENCIAL TEÓRICO	13
2.1 O que é uma política industrial?	13
2.2 Política industrial da indústria automobilística brasileira	15
3. LEVANTAMENTO E ANÁLISE DE DADOS	21
3.1 Regime Automotivo Brasileiro (RAB)	21
3.2 Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (INOVAR-AUTO)	24
3.3 Rota2030	28
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	32
REFERÊNCIAS	35

1. INTRODUÇÃO

As políticas industriais sempre tiveram suma importância nos processos econômicos mundiais, o desenvolvimento da industrialização entre os séculos XVIII e XIX ocorreram primeiramente nos países centrais, tendo como pioneira a Inglaterra. No Brasil, essa industrialização se deu por volta dos anos de 1930, marco zero também da indústria automobilística do país com a chegada das fábricas da Ford e General Motors no Estado de São Paulo. A partir de então este ramo passou por vários desenvolvimentos significativos, trabalhando estratégias para melhorar sua amplificação, em razão da sua importância para economia.

Pontualmente, em 1967 houve uma reestruturação da indústria automobilística brasileira que se baseava na política de diferenciação de produtos, que não será explorada neste trabalho, a qual se tornaria decisiva para dar continuidade ao mercado, pode-se afirmar que a principal estratégia foi a iniciação de produção dos carros populares e de pequeno porte, juntamente com o bom desempenho da economia brasileira na década de 1970, possibilitando que pessoas com rendas mais baixas pudessem adentrar no mercado de carros novos, resultando no crescimento ainda maior desta indústria no país (GUIMARÃES, 1980). Este trabalho irá focar nas políticas industriais automobilísticas do Brasil, destacando sua movimentação a partir da década de 1990 até dados mais atuais.

Em 1995 no Brasil, entra em vigor uma política industrial denominada Regime Automotivo Brasileiro (RAB) que se baseava em um programa de investimento, de exportação com regime especial de importação, em que a empresa industrial instalada no país ou que quisesse se instalar e que assumisse junto ao governo o compromisso de investir e exportar, teria autorização para importar bens de capital, insumos e veículos com redução do Imposto de Importação. Essa política se manteve em vigor durante muitos anos no setor automobilístico brasileiro, mas em certo momento se tornou obsoleta e sendo necessária sua mudança, para um regime que atendesse os novos objetivos econômicos do país.

Criado em 2012 pela MP nº 563/2012 e convertida na Lei nº 12.715/2012, regulamentada pelo Decreto 7.819/12, nasce o Inovar-auto - "Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos

Automotores” - uma política industrial que prometia o aumento da competitividade do setor automotivo, a garantia de investimento em P&D e, entre outros objetivos, o aumento da eficiência energética dos veículos (LEÃO, GOULART, 2012). Vigente até 2017, ao longo do trabalho poderemos verificar algumas metas atingidas ou não dessa política.

Em substituição do Inovar-auto, uma política pensada e moldada a partir dos erros da anterior, atualizada com a situação econômica do país e com um foco ainda maior em atingir os objetivos federais, a nova política entra em vigor em 2018, que recebeu por parte do Ministério da Fazenda, Indústria, Comércio Exterior e Serviços o nome de “Rota 2030 – Mobilidade e Logística”, se tornando Lei nº 13.755/2018 que estabeleceu requisitos obrigatórios para comercialização de veículos no Brasil e que dispõe sobre o regime de autopeças não produzidas no país, com vigência prevista para 15 anos sendo dividida em triciclos, para se renovar e atualizar (CAMELO, 2019).

Pensando em uma análise mais detalhada para cada política, este trabalho irá utilizar quatro parâmetros para facilitar a distribuição das informações: (1) quantas e quais empresas vieram para o país ou começaram a produzir aqui decorrentes das políticas industriais automotivas? (2) Quais foram as quantidades de carros produzidos em cada período? Houve evolução? (3) Explenados os objetivos, analisar os números e quais foram as movimentações em relação a eles em cada política. (4) Como ficaram as importações e exportações em cada política industrial?

1.1 METODOLOGIA

Para a coleta de dados foi utilizado como plataforma principal a ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – em específico o anuário de 2023, além disso também foram utilizados dados disponíveis em plataformas digitais, para compor as tabelas e gráficos. O trabalho traz estrategicamente a sua estrutura de forma de facilitar o entendimento dos objetivos. No capítulo 1 será exposta uma breve introdução ao tema de políticas industriais e, a partir de 1995, as que permaneceram vigentes na indústria automobilística

brasileira, passando para metodologia e objetivos. A segunda parte traz o referencial teórico sobre a relação entre Estado e mercado, uma breve história de políticas industriais, passando para políticas industriais automobilísticas no Brasil, com enfoque no Regime Automotivo Brasileiro, Inovar-auto e Rota 2030. A terceira parte faz o levantamento de dados importantes para entender quais objetivos foram atingidos ou não em cada política, é nesta seção que verificará seus resultados com análises explicativas. Na quarta parte se traz as considerações finais, fazendo uma comparação entre as políticas em cada período, um apanhado geral do que foi discutido ao longo do trabalho e possíveis contribuições para trabalhos e pesquisas futuros e por último as referências utilizadas.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar as políticas industriais automobilísticas a partir de 1995 no Brasil e os principais impactos produzidos no setor em relação ao número de empresas, quantidades produzidas e Balança Comercial.

1.2.2 Objetivos Específicos

Explicar os objetivos de cada política baseado em questões levantadas para esse fim e verificar a partir dos dados coletados qual a movimentação em relação ao aumento da produção interna de veículos.

Analisar a Balança Comercial do setor em cada período de vigência das diferentes políticas industriais.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Segundo Ferraz, de Paula e Kupfer (2020) a discussão sobre as relações entre Estado e mercado surgem quando se questiona a capacidade do sistema privado em direcionar recursos econômicos escassos para os fins desejados de uma sociedade. Essa discussão deve ser pautada pelas necessidades de desenvolvimento de uma nação em um dado momento histórico. A estratégia e o modo dessa intervenção devem ser coerentes com o estágio de desenvolvimento dos agentes produtivos de um país, sempre tendo como referência os avanços da fronteira internacional. No século XIX, as análises dessa relação, Estado e mercado, estão com bases mais fundamentais, com os seus avanços incorporando cinco principais vertentes, a inclusão de instituições públicas nos modelos de desenvolvimento econômico é a primeira delas, reafirmar a importância da inovação e do aprendizado como fonte de eficiência vem por segundo, em terceiro os economistas passaram a admitir com maior ênfase a existência de informação imperfeita e de racionalidade limitada como restrições ao financiamento do mercado sob as quais se dá a atuação do Estado, ou seja, melhorar a qualidade da ação pública. O Estado adotar medidas proativas de política econômica em defesa de suas empresas em quarta, e por último, o Estado empreendendo políticas ativas para “quarta” revolução industrial. Neste trabalho trataremos essa relação de Estado e mercado, como política industrial.

2.1 O que é uma política industrial?

Política industrial é o conjunto de ações que envolve setor público e setor privado para formar uma visão estratégica para o crescimento do setor industrial de um país. Uma política industrial bem desenvolvida gera resultados não apenas no campo da competitividade, mas também na geração de mais postos de trabalho e empregos mais bem remunerados. O objetivo tradicional dela é a promoção da atividade produtiva na direção de estágios superiores aos preexistentes em um determinado espaço nacional (FERRAZ, de PAULA, KUPFER, 2020).

Segundo Suzigan e Furtado (2006), quando tratamos de política industrial podemos falar de duas teorias, sendo a teoria formal, que é uma política industrial meramente reativa e restrita, especificamente direcionada a remediar imperfeições do mercado e da natureza horizontal, não seletiva em termos de setores ou atividades. E também temos a teoria apreciativa, na qual os autores neoshumpeterianos e de economia evolucionária, não ignoram os argumentos da teoria formal, mas acreditam que a política industrial é ativa e abrangente, direcionada a setores ou atividades industriais indutoras de mudança tecnológica, essa abordagem se mostra mais adequada à formulação e implementação de que a política industrial deve impulsionar o desenvolvimento econômico. Na qual provoca a substituição dos mecanismos de mercado, por esforços cooperativos dos setores público e privado para entender a natureza da mudança tecnológica e antecipar seus prováveis efeitos econômicos, justamente para não ser uma política que apenas reage aos acontecimentos, mas que os antecipa e já soluciona para se economizar no processo. O sucesso desta PI como estratégia, que está centrada na inovação, depende da complexa articulação de instrumentos, normas, regulamentações e também da coordenação do avanço das infraestruturas em simultâneo à implementação da mesma, que está intimamente ligada a organização institucional.

Segundo Rodrik (2004), o governo com o modelo certo para a política industrial é um governo de interesse estratégico, informando também a colaboração entre os dois setores, com o objetivo de descobrir onde e quais são os obstáculos mais significativos à reestruturação e que tipo de interesses são mais prováveis para removê-los. A tarefa dessa PI é implementar essas políticas apropriadas referente as informações que obteve do setor privado e de externalidades significativas, pois Rodrik afirma que a inovação no mundo em desenvolvimento é limitada não pelo lado da oferta, mas pelo lado da demanda, pois isso justifica a PI por externalidades de informação e coordenação. Neste modelo ideal de governo as externalidades de informação representam que, para a estrutura produtiva ter diversificação é necessário levantar os custos de uma economia estrutural, pois o que está em jogo aqui é descobrir o que se pode produzir dentro do país com menor custo. Já a externalidade de coordenação é em relação a alocação de novos recursos e de onde eles virão. Políticas que superam a falha de coordenação

dividem uma característica importante com aqueles focados na externalidade de informação, ambos os conjuntos de intervenção precisam ser direcionados para atividades e não em setores em si, são as atividades novas para a economia que precisam de apoio e não aquelas que já estão estabelecidas.

A política industrial não é meramente uma política para a indústria, mas uma política de estruturação, reestruturação, aprimoramento e desenvolvimento das atividades econômicas e do processo de geração de riquezas, precisa mostrar à sociedade os seus custos, que aparecem imediatamente, seus possíveis benefícios, que são normalmente deferidos e ainda mostrar seus efeitos indiretos. Quando se trata de política industrial, especificar o processo é mais importante do que especificar o resultado (SUZIGAN e FURTADO, 2006; RODRIK, 2004).

Segundo Suzigan e Furtado (2006) a industrialização no Brasil, no pós-guerra e na década de 1970 se estimulou por políticas industriais, ocupavam-se em construir setores pensando nas metas estabelecidas por problemas relacionados ao balanço de pagamentos. A construção da estrutura industrial e da infraestrutura econômica é em torno de um tripé, Estado (infraestrutura e indústrias de base), capital estrangeiro (indústrias dinâmicas) e capital nacional (indústrias tradicionais e segmentos das dinâmicas). De 1981 em diante, pode-se dizer que seria o momento de mudar o modelo normativo da política industrial, mas não foi o que aconteceu, ao invés disso houve uma reversão do processo histórico com involução de tecnologias de estruturas empresariais, industriais e de instituições políticas. Após isso o país ficou sem política industrial por um longo período.

2.2 Política industrial da indústria automobilística brasileira

A indústria automobilística brasileira também se estimulou por políticas industriais no pós-guerra e na década de 1970. Nesse mesmo período em quase todos os países da América Latina, acontecia um processo de abertura comercial, aproximando os padrões de competitividade nacional com os padrões predominantes internacionalmente - em países em que a indústria automotiva já estava mais desenvolvida - forçando as empresas a se adaptarem a um novo padrão, baseado em maior eficiência produtiva e tecnologia avançada, o que

resultou na modernização das firmas, ocasionando expressiva redução de custos de produção (MORETI, 2011).

Em 1995, instituído pela MP n° 1024/95 que após inúmeras reedições foi convertido na Lei n° 9.449 de 14 de março de 1997 (MDIC, 1999), surge no Brasil o Regime Automotivo Brasileiro. O principal objetivo do RAB era ampliar e modernizar a capacidade instalada para alavancar as exportações e fazer do setor um instrumento de captação de recursos externos além de também ser visto como uma política pública com o intuito de desconcentração regional (PINHEIRO; MOTTA, [2000?]). Essa política atraiu o interesse de investimentos de novas montadoras para o território brasileiro, o que ocasionou a chegada de treze novas marcas que inauguraram onze novas plantas, como Renault em 1999, PSA Peugeot Citroën em 2001, Honda, Mercedes-Benz, entre outras, quase todas se instalando fora do Estado de São Paulo, tentando evitar a militância sindical metalúrgica, forma estratégica de alocação. Mas além da chegada das novas fábricas ocorreram inúmeras inovações e novas linhas que já estavam presentes por aqui (BRASIL, 1996; PINTO, 2012).

Após o RAB houve um período de estabilidade no mercado automotivo brasileiro. Em 2008, com a crise mundial imobiliária, consumidores de todas as classes deixaram de comprar produtos considerados bens duráveis, como os automóveis, pois queriam dar prioridade apenas para produtos de primeira necessidade, o que causou uma redução na produção da indústria automobilística. No intuito de reverter o quadro de baixa produção o governo federal decidiu incentivar a produção e juntamente aumentar o consumo por parte da população (GODOY, LORETI, MONTEIRO; 2010). Segundo Godoy, Loreti e Monteiro (2010) uma das formas encontradas para tal, foi a redução da alíquota de impostos como o IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) para vários produtos, o que realmente aqueceu a economia e auxiliou na recuperação do país diante da crise econômica que estava passando. Além da redução do IPI para automóveis ter acelerado a compra de veículos pelos consumidores, tal medida fez com que o valor final do IPVA, também diminuísse, porque uma vez que há redução no preço do veículo o imposto também se reduz, no ponto de vista do consumidor não poderia ter sido tomado melhor decisão, considerando as vantagens geradas pela redução de tais espécies tributárias, que ficou vigente até o final de 2012.

Ano no qual se anunciou uma nova política industrial para a indústria automobilística brasileira, refere-se ao regime criado pelo Governo Federal, denominado INOVAR-AUTO. O “Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – INOVAR AUTO” foi apresentado pela MP nº 563/2012 e convertida na Lei nº 12.715/12 (regulamentada pelo Decreto 7.819/12) que entrou em vigor em janeiro de 2013 e tinha validade até dezembro de 2017 (LEÃO; GOULART, 2012, p. 1). Tal regime tinha como principais objetivos a criação de condições para o aumento de competitividade no setor automotivo, a garantia do investimento em P&D, o aumento do volume de gastos em Engenharia, Tecnologia Industrial Básica e Capacitação de Fornecedores e o aumento da eficiência energética dos veículos, ou seja, produção de veículos mais econômicos e seguros.

Os investimentos em P&D tecnológico são considerados quando há pesquisa básica dirigida que tenha como objetivo adquirir conhecimento quanto à compreensão de desenvolvimento de produtos, processos ou sistemas inovadores. A pesquisa aplicada, deve ter como foco adquirir novos conhecimentos para aperfeiçoar produtos, processos e sistemas. O desenvolvimento experimental, visa à comprovação e demonstração da viabilidade técnica e funcional de novos produtos, processos, sistemas e serviços de apoio técnico, que tem como base a capacitação de recursos humanos (BRASIL, 2012).

Os investimentos em atividades de Engenharia, Tecnologia industrial básica e Capacitação de fornecedores são considerados pelo desenvolvimento de engenharia, quando tem a concepção de novo produto ou processo de fabricação, e por último considera-se também melhorias incrementais, melhorias na eficiência energética, efetivos ganhos de qualidade ou produtividade, resultando assim em uma maior competitividade no mercado (BRASIL, 2012).

Conforme política industrial estabelecida pelo Governo Federal, a habilitação ao novo regime poderia ser feita por empresas que produzissem veículos no país, as que comercializavam ou as que apresentassem projetos de investimento no setor automotivo. A redução de impostos sempre foi uma forma utilizada pelos governos para aquecer a cadeia produtiva. “Quem não investir em inovação e pesquisa, terá um maior imposto cobrado. E isso pode tirar uma empresa do jogo”, afirma Valter

Pieracciani, sócio fundador da consultora Pieracciani Desenvolvimento de Empresas em entrevista para a Revista Exame (MOURA, 2013).

O Inovar-auto trouxe o benefício do crédito presumido, que é uma maneira de conceder incentivo fiscal a produtos, atividades ou setores estabelecidos, este concede que, ao pagamento de imposto sobre a mercadoria ou serviço haja compensação tributária sobre o valor tributado anteriormente, também chamando a atenção de novas montadoras que ainda não tinham alocado suas fábricas no país (GOV DO PARANÁ, 2020). Segundo Nunes, Costa e Clós (2016) as empresas beneficiárias da redução de alíquotas e do crédito presumido do IPI, mantinham um controle com comprovações dos projetos e investimentos, esse documento deveria ficar à disposição do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação e do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, para averiguação do prazo de guarda da documentação fiscal relativa aos benefícios usufruídos.

Essa nova política manteve aos veículos importados um aumento na alíquota do IPI de 30 pontos percentuais, pretendendo desestimular a simples importação e promover a produção local. Fazendo a junção dessa e dos objetivos do regime supracitado resulta-se na exigência para as empresas se qualificarem à redução do IPI. A política também informava que era possível receber a desoneração do IPI por meio de cotas anuais de unidades a serem importadas, desde que fossem apresentados planos de investimentos no Brasil, atendendo assim aos requisitos. A realização de Investimentos Externos Diretos (IED) de empresas estrangeiras no Brasil era estimulada pela política e mesmo em âmbito estadual, percebia a realização de esforços no setor. Dando a essa política o potencial de promover mudanças no panorama da indústria automotiva brasileira e o seu posicionamento no cenário global (NUNES, COSTA e CLÓS; 2016).

Segundo Claro Jr e Santos (2020), apesar do crescimento atingido durante o regime do Inovar-auto o programa também sofreu com a crise internacional, passando a exibir sucessivas quedas nas produções dos veículos, a partir de 2015. Diante da crise no ramo, de pressões por empresas e seus órgãos de representação, em função de continuar a promover a política industrial setorial para a indústria automobilística o Governo Federal criou o Rota2030 – Mobilidade e Logística. A política veio para substituir o Inovar-auto tendo como principal objetivo

inserir a indústria automotiva brasileira no mercado global, isto seria feito por meio da exportação de automóveis e autopeças. Assim como as demais políticas o Rota2030 também é composto por vários objetivos em conjunto, se assemelhando ao programa anterior, estimular P&D, visando dotar as empresas de instrumentos que as capacitem a alcançar algumas metas pré-estabelecidas, é um deles.

Essa política visa solucionar muitos dos problemas que a indústria automobilística brasileira possui atualmente como, a baixa competitividade da indústria, que resulta em uma integração passiva às cadeias globais de valor, a defasagem tecnológica, especificamente em eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias observadas do produto nacional frente às novas tecnologias em fase de implementação nos grandes mercados dos países desenvolvidos, o risco de transferência das atividades de P&D para outros polos, com a consequente perda de postos de trabalho de alta qualificação, o risco de perda de investimentos no país, com a não aprovação de novos projetos pelas matrizes das empresas instaladas no país, a existência de capacidade ociosa na indústria, que precisa ser direcionada para o mercado global e também o risco de perda do conhecimento no desenvolvimento de tecnologias que utilizam biocombustíveis, com impactos naquela cadeia produtiva. Essa política também possui alguns novos requisitos para comercialização de veículos novos produzidos no país, após sua implementação. Para sua importação, será necessário fazer a rotulagem veicular de eficiência energética e de segurança com 100% dos modelos de veículos comercializados, esse aumento de eficiência energética implicará na redução do consumo de combustível médio dos veículos novos, a antecipação da disponibilização de itens de segurança veicular e aí sim, os veículos que atenderem a esses requisitos estarão aptos a receber redução em sua alíquota de IPI (MDIC, c2020b).

Segundo Claro Jr e Santos (2020) o Rota2030 foi pensado como uma política pública de longo prazo dividido em três ciclos, de 5 em 5 anos. Um ponto novo em relação ao regime anterior é que as empresas habilitadas no Rota2030 devem realizar gastos mínimos em P&D (de 0,25% a 1,20%) da receita bruta do total de vendas de bens e serviços em relação aos produtos automotivos, e em troca as empresas terão redução do Imposto de Renda – Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) proporcionalmente ao investimento realizado. Uma última característica que podemos destacar em relação

a esta política é referente ao seu grupo de acompanhamento, amparado na lei nº13.755/2018, deve-se publicar anualmente, um relatório de avaliação contendo os resultados técnicos e econômicos, além de impactos decorrentes dos dispêndios direcionados ao programa, com isso serão realizadas análises por meio de indicadores, que serão agregados através do Observatório Nacional das Indústrias de Mobilidade e Logística.

Importante ressaltar que as políticas citadas não foram implementadas tal como foram planejadas, o Governo Federal agiu estrategicamente na execução de cada uma delas para que se pudesse obter os melhores resultados, entretanto não iremos adentrar profundamente nessa questão no trabalho.

3. LEVANTAMENTO E ANÁLISE DE DADOS

Primeiramente, vamos analisar a vinda de novas montadoras ao país, o quadro 1 nos mostra onde estavam alocadas as principais montadoras no país até a década de 70, ele é importante para conseguirmos visualizar a evolução após o anúncio do Regime Automotivo Brasileiro. Podemos observar que até este período, com exceção de Fiat (Betim – MG) e Volvo (Curitiba – PR), todas as montadoras estavam alocadas em São Paulo, polo administrativo muito atraente na época.

Quadro 1: Relações das principais montadoras instaladas, tipos de produto e localização no Brasil até a década de 70

EMPRESA	PRODUTO	LOCALIZAÇÃO
Ford	Automóveis, veículos comerciais leves e caminhões	São Bernardo do Campo - SP
	Desativada	São Paulo - SP
	Motores	Taubaté - SP
GM	Automóveis	São Caetano do Sul - SP
	Veículos comerciais leves e motores e CKDs para exportação	São José dos Campos
VW	Automóveis e veículos comerciais leves	São Bernardo do Campo - SP
	Automóveis	Taubaté - SP
Daimler Chrysler	Caminhões, ônibus e agregados	São Bernardo do Campo - SP
	Peças e pós-venda	Campinas - SP
Toyota	Veículos comerciais leves	São Bernardo do Campo - SP
Scania	Caminhões, ônibus e motores	São Bernardo do Campo - SP
Fiat	Automóveis e veículos comerciais leves	Betim - MG
Volvo	Automóveis e veículos comerciais leves	Curitiba - PR

Fonte: Adaptado de Torres e Cario (2012)

Nesta seção, faremos o levantamento de alguns dados por período de cada política industrial para uma análise mais aprofundada em relação as mudanças do país.

3.1 Regime Automotivo Brasileiro (RAB)

Com a implementação do RAB, há uma mudança interessante no cenário industrial (ver quadro 2), além da política trazer novos investimentos de montadoras ao país, observamos a diversificação de perímetros onde essas iriam se instalar,

isso acontece por conta de uma guerra fiscal travada por Estados e Municípios, aproveitando-se do olhar interessado dos novos investidores automobilísticos para o país, além dos benefícios federais, as montadoras, dependendo da onde escolhessem alocar suas plantas, poderiam ainda conseguir a isenção do ICMS e participação no capital social – por parte dos Estados – doação de terreno e imposto sobre propriedade predial e territorial urbana (IPTU) - por parte dos Municípios (PINTO, 2012).

Quadro 2: Relações das principais montadoras instaladas, tipos de produto e localização no Brasil a partir de 1996

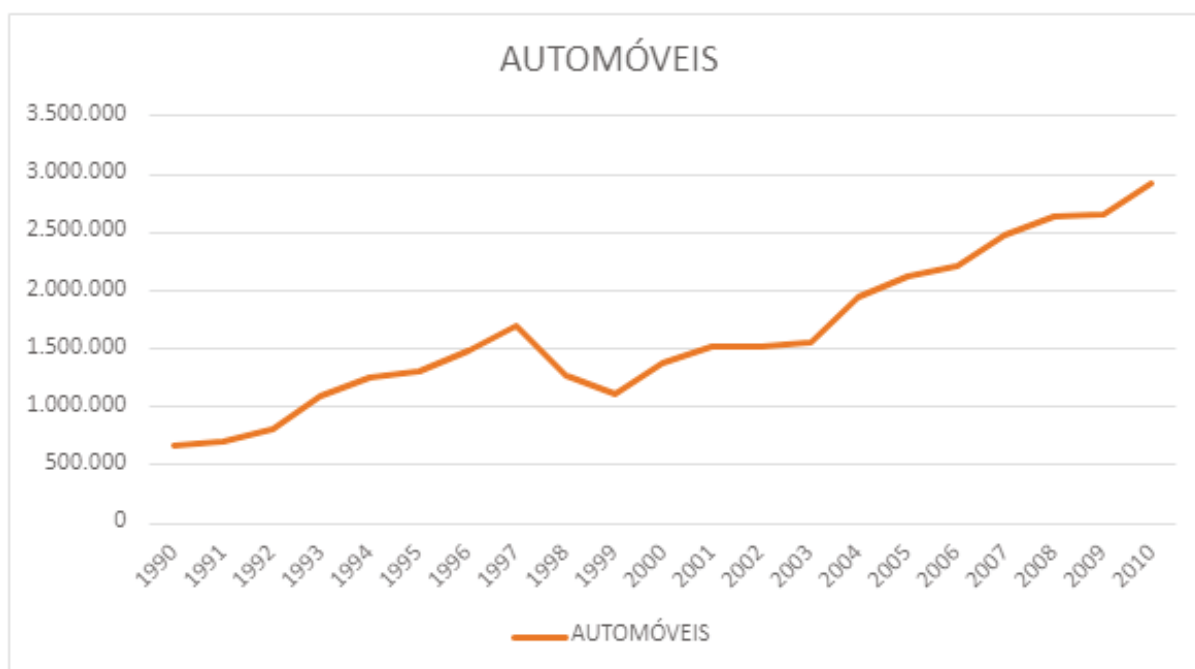
ANO	EMPRESA	PRODUTO	LOCALIZAÇÃO
1996	VW	Motores	São Carlos - SP
		Caminhões e ônibus	Resende - RJ
1997	Honda	Automóveis	Sumaré - SP
	Volvo (ampliação)	Caminhões, cabines e ônibus	Curitiba - PR
1998	Chrysler (1)	Veículos comerciais leves	Campo Largo - PR
	Internacional (2)	Caminhões	Caxias do Sul - RS
	Land Rover	Veículos comerciais leves	São Bernardo do Campo - SP
	MMC/Mitsubishi	veículos comerciais leves	Catalão - GO
	Renault	Motores, automóveis, veículos comerciais leves e caminhões	São José dos Pinhais - PR (três unidades produtivas)
	Toyota (4)	Automóveis	Indaiatuba - SP
1999	Volvo (ampliação)	Caminhões, cabines e ônibus	Curitiba - PR
	Daimler Chrysler	Automóveis	Juiz de Fora - MG
	GM	Componentes	Mogi das Cruzes - SP
	VW-Audi	Automóveis e veículos comerciais leves	São José dos Pinhais - PR
2000	Volvo (ampliação)	Caminhões, cabines e ônibus	Curitiba - PR
	Fiat	Motores	Betim - MG
	Fiat-Iveco	Veículos comerciais leves, caminhões e ônibus	Sete Lagoas - MG
	GM	Automóveis	Gravataí - RS
	Iveco	Motores	Sete Lagoas - MG
	2001	Ford	Automóveis e veículos comerciais leves
Iveco Fiat		Veículos comerciais leves e caminhões (Fiat/Iveco) e ônibus (Iveco)	Sete Lagoas - MG
Nissan (3)		Veículos comerciais leves (Renault-Nissan)	São José dos Pinhais - PR
Peugeot-Citroen (PSA)		Motores	Porto Real - RJ
		Automóveis, veículos comerciais leves e caminhões	Porto Real - RJ

Fonte: Adaptado de Torres e Cario (2012).

O Regime Automotivo Brasileiro abrange um período de aproximadamente de 15 anos, em sua vigência houve aumento de produção de veículos automotores, claro, impactados por coisas além do que somente a implementação da política industrial. A inovação do país, troca de governos, políticas industriais em outros

setores da economia, como a PITCE – Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior – que tinha o foco na inovação e no desenvolvimento do país, foi esta que serviu de base para a criação da PDP – Política de Desenvolvimento Produtivo – fundada em 2008 visando o crescimento econômico por meio do desenvolvimento industrial, tudo isso somado ao Regime trouxe um aumento significativo, na produção de veículos, como pode-se observar no gráfico 1, abaixo.

Gráfico 1 - Quantidade total de veículos produzidos de 1990 até 2010



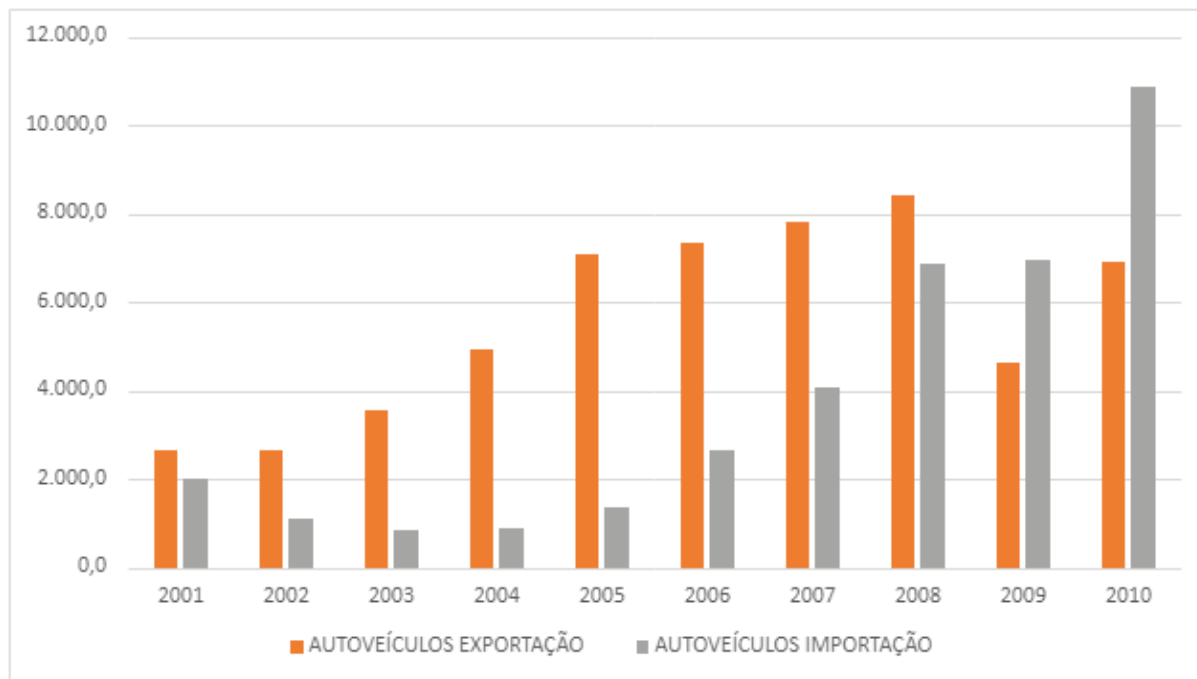
Fonte: Elaboração própria a partir de dados ANFAVEA (2023).

Em análise do gráfico exposto, é importante destacar que o RAB teve início em 1995 e o período de 1990 até este ano, foi inserido apenas para visualização da evolução da produção após o anúncio do regime, tendo um pico em 1997 ultrapassando 1.700.000,00 veículos.

Em relação as importações e exportações de veículos, antes dos anos 2000, não era tão significativa, mas com a mudança de governo esses números começam a crescer, conforme gráfico 2, a partir de 2001 ainda se nota o altíssimo grau de exportação comparado as importações, o *gap* maior que temos é em 2005 com uma diferença de US\$ 5.726.200,00, em 2010 as importações superaram quase que

igualmente o saldo de 2005 chegando a US\$ 3.959.900,00 a mais do que os exportados.

Gráfico 2 - Balança Comercial da indústria de autoveículos de 2001 a 2010 (expresso em milhões de dólares)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados ANFAVEA (2023).

Finalizado em meados de 2010, o RAB já não atendia mais os requisitos essenciais que a indústria automobilística precisava, por isso se fez necessário a criação de uma política que cuidasse da Balança Comercial desse setor. Sendo assim nasce em 2012 um novo regime nomeado Inovar-auto, que carregava em um dos seus principais objetivos inserir o Brasil no mercado global.

3.2 Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (INOVAR-AUTO)

Seguindo a mesma linha de raciocínio da política anterior, primeiro vamos analisar quais montadoras decidiram construir plantas ou expandir a sua produção após a publicação do Inovar-auto, o quadro 3 expressa os investimentos habilitados e previstos por cada projeto, a capacidade planejada de veículos anuais e a hipótese de origem do projeto, se já havia intenção ou se foi impulsionado pela nova

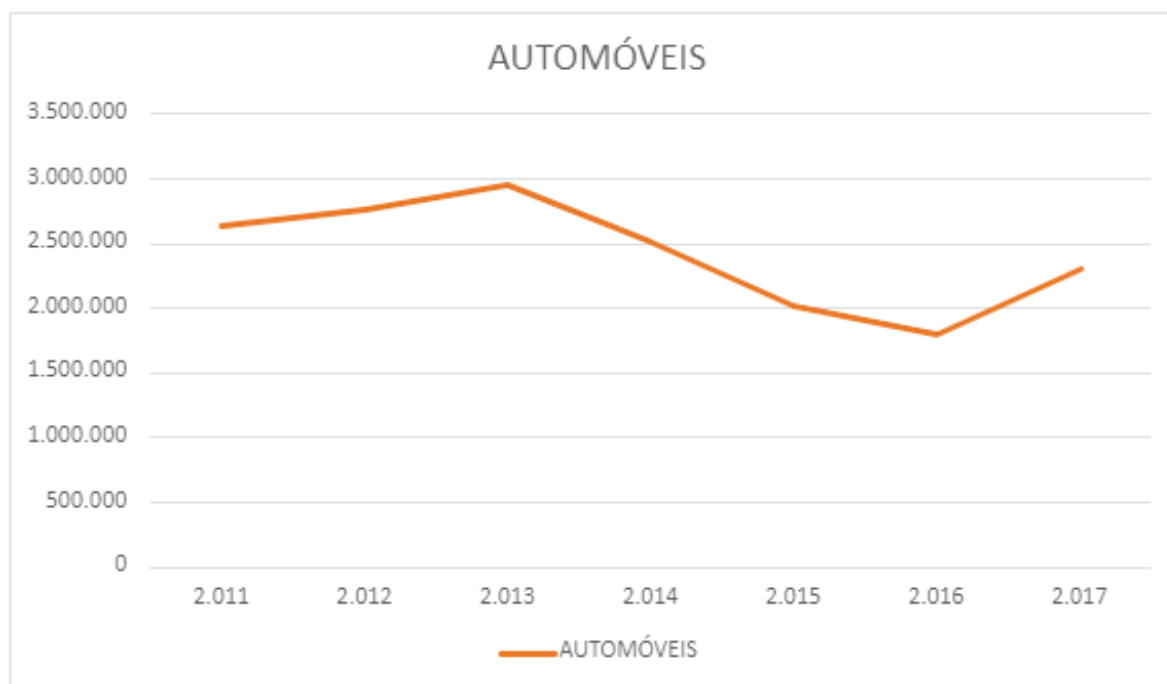
política. Segundo Vargas (2021), os projetos que estavam provisionados para a entrada no país, somavam uma expectativa de investimento de 9,35 bilhões de dólares e desses valores somente 51% já eram esperados antes do anúncio do regime.

Quadro 3 - Investimentos, capacidade produtiva, hipótese de origem do projeto de investimento (se havia um projeto prévio ou se foi motivado pelo Inovar-Auto) e status de cada projeto habilitado no Inovar-Auto

HIPÓTESE DE ORIGEM DE PROJETO	EMPRESA	INVESTIMENTO PREVISTO (EM MILHÕES DE R\$)	CAPACIDADE PREVISTA DE PRODUÇÃO ANUAL	STATUS
Projeto prévio	BMW	625	32.000	Executado
	Caminhões Metro - Schacman	329	10.000	Não Executado
	Caoa Montadora (Projeto Ix35)	300	24.000	Executado
	Chery	351	100.000	Executado
	DAF Caminhões	351	10.000	Executado
	Mitsubishi (Projeto Lancer)	193	21.715	Executado
	Nissan	2.500	160.000	Executado
Inovar-Auto	Foton Aumark	239	34.000	Não Executado
	Projeto A3 e Q3	670	26.000	Executado
	Foton Motors	301	16.000	Não Executado
	JAC	900	80.000	Não Executado
	Jaguar Land-Rover	904	24.000	Executado
	Mercedes-Benz	709	20.000	Executado
	Mitsubishi (Projeto ASX)	283	27.000	Executado
	SBTC (Sinotruck)	199	5.000	Não Executado

Fonte: Adaptado de VARGAS (2021).

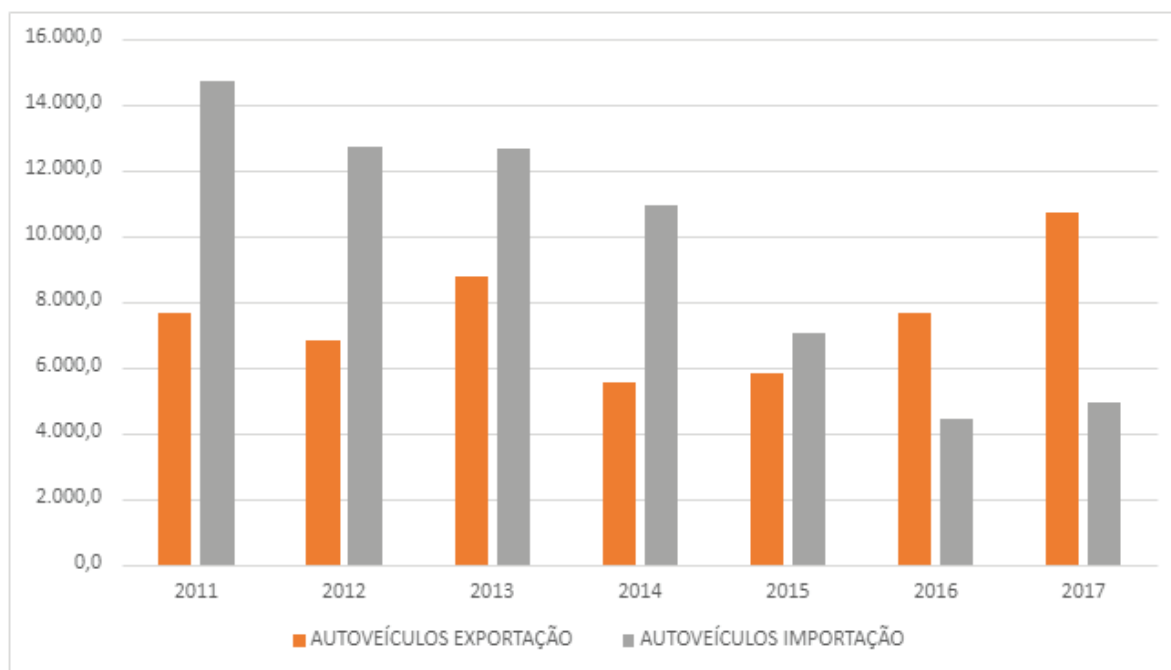
Ao analisarmos, em linha cronológica (gráfico 3), a produção total de veículos no país durante a vigência do Inovar-auto, temos uma situação atípica do que se espera quando se lança uma nova política que visa evolução da indústria, a produção vem caindo no período, isso se explica por outros fatores, a crise mundial de 2008 era uma delas, que veio impactar este setor no Brasil a partir de 2013.

Gráfico 3 – Quantidade total de veículos produzidos de 2011 até 2017

Fonte: Elaboração própria a partir de dados ANFAVEA (2023).

Em relação a Balança Comercial, como a produção interna do país vinha reduzindo, as importações dos veículos voltaram a aumentar, para atender a demanda insatisfeita nacional, conforme demonstra o gráfico 4.

Gráfico 4 - Balança Comercial da indústria de autoveículos de 2011 até 2017 (expresso em milhões de dólares)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados ANFAVEA (2023).

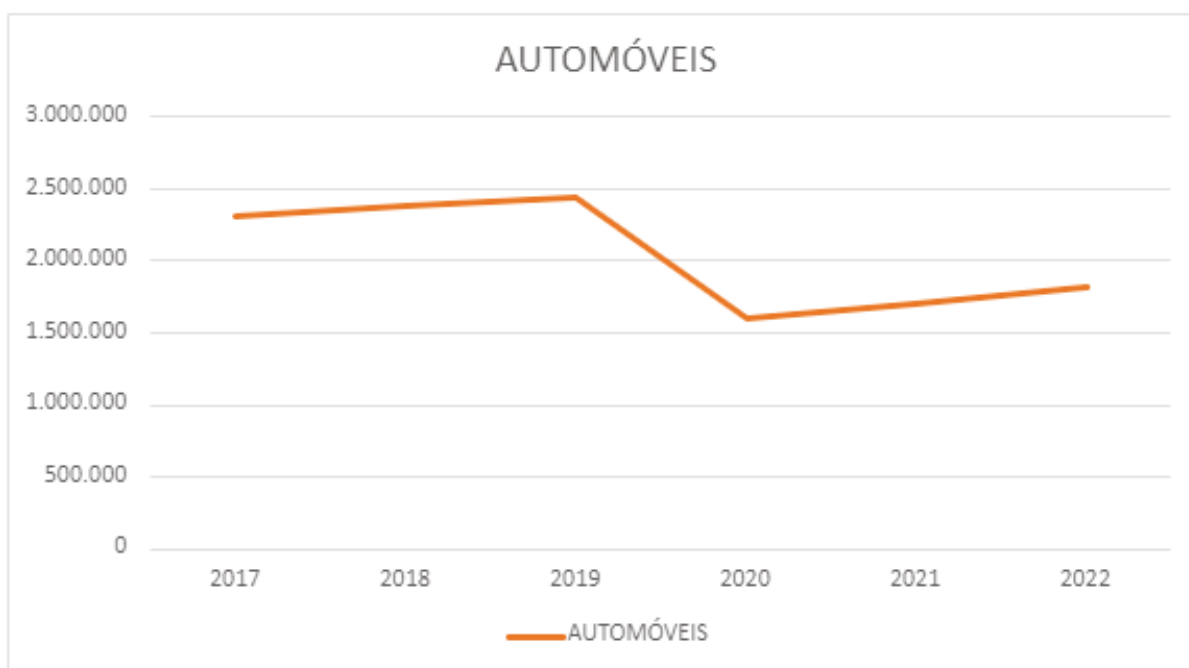
Para o Governo Federal, o Inovar-auto significa o relançamento da indústria automotiva brasileira como plataforma de inovação e produção mundial. Durante o 8º Encontro Nacional da Indústria (ENAI), a ex-presidente da República, Dilma Rousseff informou que o programa trouxe cerca de R\$ 8,3 bilhões em investimentos efetivados em novas plantas e também na vinda de dez empresas internacionais fabricantes de veículos leves e pesados, além de diversas firmas fornecedoras (NUNES, COSTA e CLÓS, 2016). Essa política também contava com indicadores de resultado que foram definidos pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC.

Com vigência até 2017, o programa Inovar-auto serviu como base para o próximo regime que possa a vigor em 2018, tendo uma ideia mais moderna e duradoura com expectativa de duração de 15 anos passando por revisões e melhorias de cinco em cinco anos.

3.3 Rota2030

O Rota2030, diferentemente das políticas anteriores, não tinha como objetivo principal trazer novos investimentos de montadoras para o Brasil, isso seria uma consequência, pois seu foco, como conseguinte ao Inovar-auto, era inserir a indústria automotiva brasileira no mercado global. Fazendo isso com exportação de veículos e de autopeças, como visto, a Balança Comercial nos anos do Inovar-auto teve saldo negativo em quase todos os anos, sendo decrescente, porém significativos, ao final do programa que podemos notar a inversão desses saldos. Mesmo passando por uma baixa produtividade no ano de 2016, a política anterior já havia se recuperado neste quesito aumentando sua produção em 2017. Sendo assim a política Rota2030 iniciou seu processo com uma boa quantidade na produção de veículos, como podemos observar no gráfico 5, continuou crescente pelos anos seguintes até 2020 em que se iniciou a pandemia da Covid19, fazendo com que muitos setores parassem ou reduzissem suas fabricações, na indústria automobilística, não foi diferente. Comparado ao ano de 2019 a produção de veículos em 2020 caiu em torno de 40% e ainda não se reestabeleceu completamente.

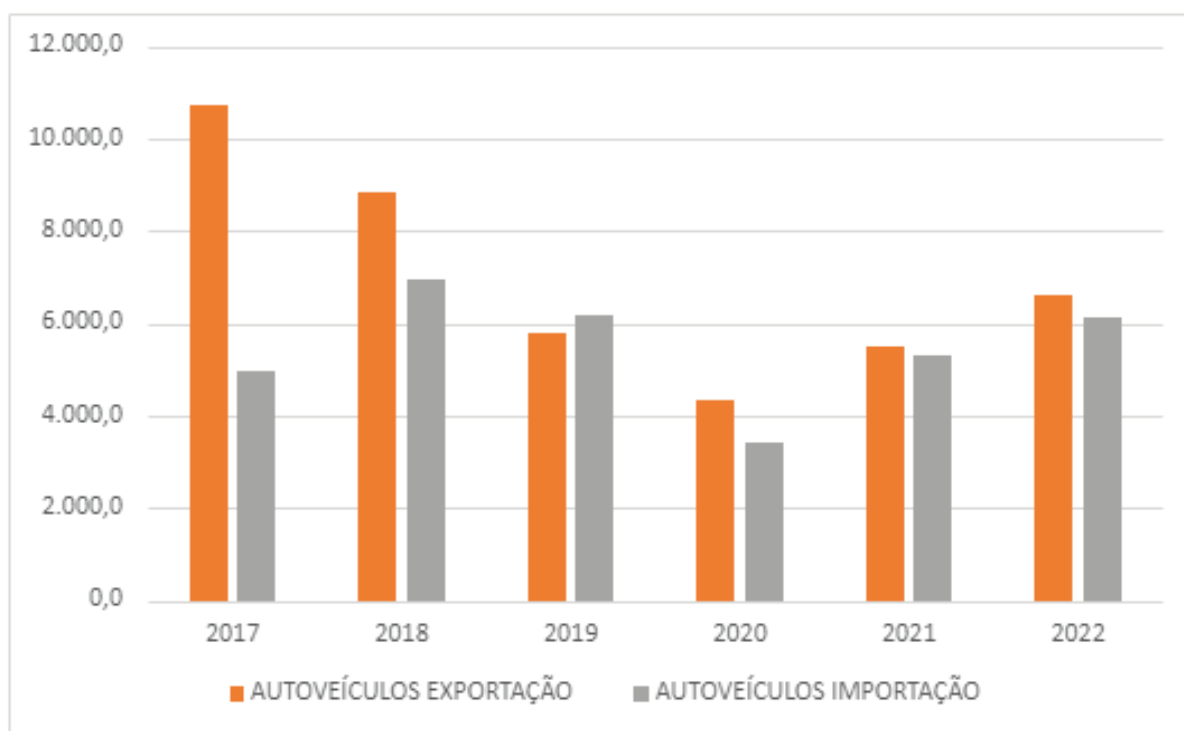
Gráfico 5 – Quantidade total de veículos produzidos de 2017 até 2022



Fonte: Elaboração própria a partir de dados ANFAVEA (2023).

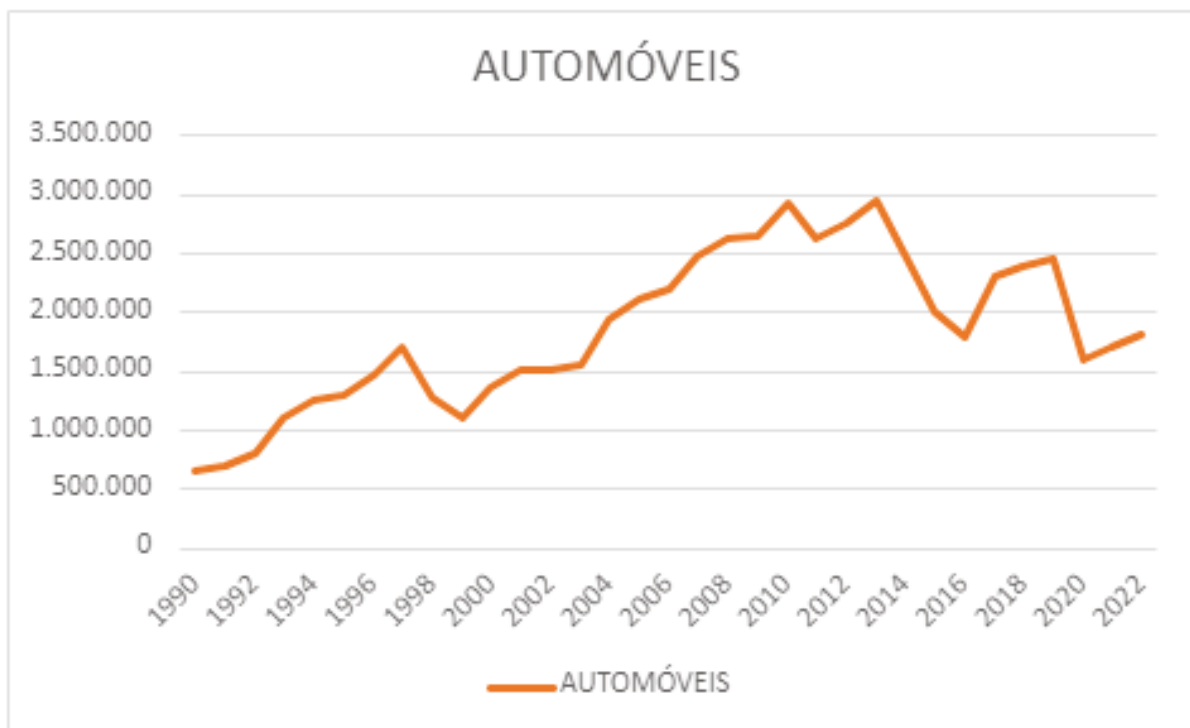
A Balança Comercial que podemos analisar nos anos do Rota2030 (gráfico 6), acaba chamando a atenção por alguns motivos. Apesar do aumento de exportações de veículos de 2017 – não só em números, mas também na comparação com as importações – no ano seguinte este saldo caiu em quase US\$ 4.000.000,00, muito significativo comparado ao sucesso do ano anterior, que teve um saldo positivo que ultrapassou US\$ 5.700.000,00. Em 2019 as importações voltaram a superar as exportações, com um saldo negativo de US\$ 391.000,00 ainda não muito expressivo comparado a números do Inovar-auto. Em 2020, o mundo todo em reclusão, por conta da pandemia, já houve um impacto direto na balança, mas ainda assim fechamos com um saldo positivo de US\$ 957.000,00.

Gráfico 6 - Balança Comercial da indústria de autoveículos de 2017 até 2022 (expresso em milhões de dólares)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados ANFAVEA (2023).

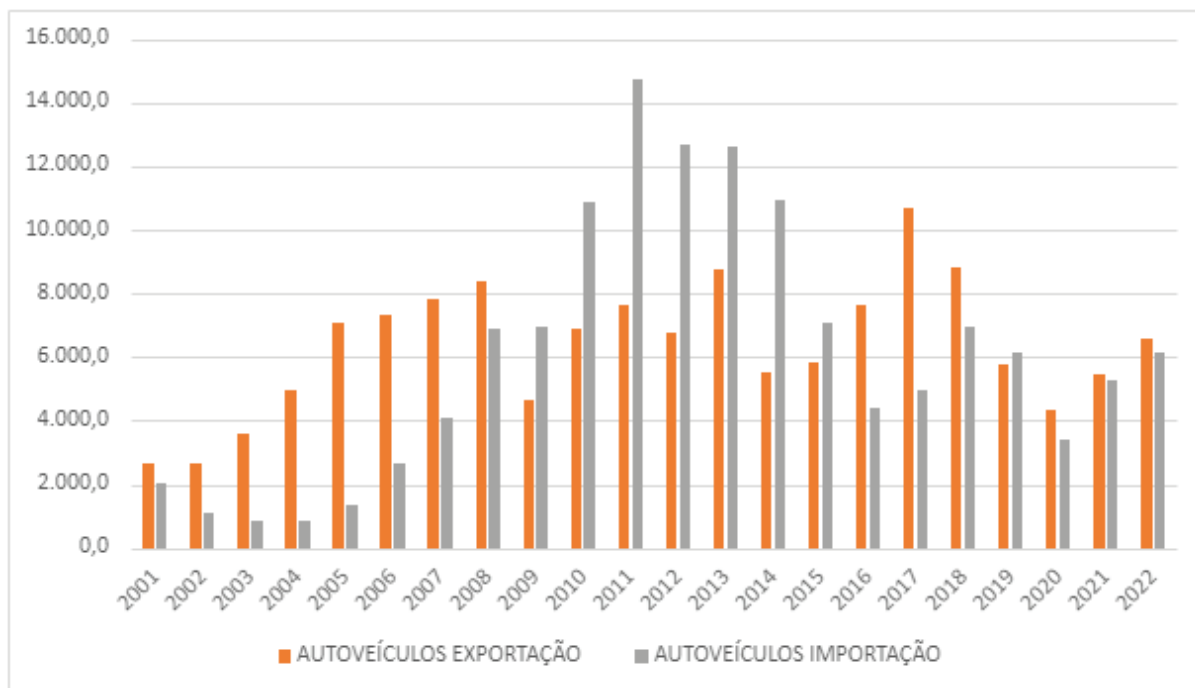
Podemos verificar no gráfico abaixo que a produção interna de veículos no país durante a vigência das políticas industriais desse setor foi crescente, apesar de em alguns anos específicos terem tido quedas e que ainda se recupera da sua última em 2019.

Gráfico 7 – Quantidade total de veículos produzidos de 1990 até 2022

Fonte: Elaboração própria a partir de dados ANFAVEA (2023).

O gráfico 8 nos revela em maior escala a Balança Comercial do setor automobilístico, em que podemos comparar um período com o outro com mais facilidade, as exportações em quase todos esses anos superaram as importações, o que se inverteu apenas do ano de 2009 até 2015 e após isso teve os números das exportações aumentando novamente, mas não tão expressivamente como antes.

Gráfico 8 - Balança Comercial da indústria de autoveículos de 2001 até 2022 (expresso em milhões de dólares)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados ANFAVEA (2023).

Em nosso levantamento de dados, podemos obter algumas informações importantes referente ao desenvolvimento da indústria automobilística desde o anúncio do Regime Automotivo Brasileiro, como visto esta indústria está intimamente ligada ao desenvolvimento econômico do país e foi de suma importância para inserir o Brasil no mercado global, se tornando atrativo para novas fábricas e potente para concorrer no ramo das exportações.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Visto a importância das políticas industriais no setor automobilístico brasileiro, podemos destacar alguns pontos em relação a cada uma delas, mas também comparar alguns feitos entre cada período. As três políticas citadas se assemelham muito em seus objetivos, basicamente é como se a indústria automobilística sempre precisasse das mesmas coisas, mas com alguns ajustes específicos. A primeira delas ocorre quando se destacava muito a importância do crescimento industrial, que era de suma importância para o país se igualar aos países mais desenvolvidos, ou pelo menos, chegar perto de sua industrialização e de sua competitividade, os objetivos do Regime Automotivo Brasileiro nos mostram isso, tornar o país mais atrativo para novas montadoras instalarem suas operações aqui, ter um projeto para P&D como condição para redução de impostos, tudo isso é um reflexo de que a abertura comercial no país para essa frente se fazia muito importante. Como uma extensão dessa política, mas agora também com novos polos para se preocupar surgiu o Inovar-auto, como visto, tinha o objetivo principal de tornar essa indústria global, mas ainda contava com a redução de impostos para fabricantes que tivessem um projeto para P&D, agora mais concreto, havendo uma fiscalização para comprovação, nesse momento também já estavam se preocupando com uma indústria mais sustentável criando a ideia do selo veicular e eficiência energética. Por conseguinte, o Rota2030 reforçando a ideia da empresa global se preocupa com a Balança Comercial automotiva do país e pensa na mesma sustentabilidade.

Verificando a análise de dados desenvolvida na seção 3, ao compararmos os números de cada política referente a quantidade de veículos produzidos de 1995 até 2022 houve um crescimento, em determinados anos tiveram algumas recaídas, mas logo retomaram a subida. Alguns pontos que podemos destacar é do ano de 1997, dois anos após o anúncio do RAB, para 1999, houve uma queda de aproximadamente 580 mil veículos produzidos causada por um certo desaquecimento industrial, principalmente pela redução do consumo interno, pelo fraco crescimento de exportações e elevado nível de desemprego que ocorreram no final do 1997 e agravado no ano de 1998.

Outro período que podemos verificar queda na produção automobilística é de 2014 até 2016, essa ainda mais expressiva que no período anterior, com uma

diferença de aproximadamente 130 mil veículos produzidos, resultado de uma alta seletividade em concessões de crédito e na crise da Argentina, que ocasionou a queda das exportações para esse país em quase 40%, mas retomou sua produção passado esse período.

Durante a vigência do primeiro ciclo da última política, Rota2030, a queda maior de produção foi do ano de 2019 para 2020, essa não sendo em três anos como as anteriores, mas sim de um ano para o outro, teve a mais expressiva de todo o período analisado, chegando em 840 mil veículos a menos em produção, resultado da pandemia da Covid19.

A Balança Comercial do país em todo nosso período de análise também teve saldos mais expressivos nas duas últimas políticas que tinham como objetivo a introdução da indústria brasileira na economia global, tendo saldo negativo em 2011 que ultrapassava US\$ 7 milhões e com o total de importações chegando aos US\$ 14 milhões. Isso se reverte na vigência da última política, fazendo com que, em quase todos os seus anos, as exportações fossem maiores do que as importações.

Sendo o período de vigência do RAB maior do que os das outras políticas, até o momento, levando em consideração que existiram fatores externos que auxiliaram no crescimento da indústria automobilística durante seu estabelecimento, que ajudaram a atingir seus objetivos e preparar o país para as políticas que viriam a seguir. Dessa forma, as outras políticas, com objetivos mais pontuais e específicos para a indústria automobilística brasileira, contaram com um país mais desenvolvido nesse sentido e puderam pôr em prática seus objetivos.

Importante lembrarmos que além das políticas citadas nesse trabalho, houve outros fatores que impactaram o desenvolvimento do setor automobilístico do país neste período, por conta dessa indústria estar intimamente ligada ao desenvolvimento econômico, mas não entramos nessas externalidades.

Dito isso, podemos concluir que as políticas industriais que envolveram a indústria automobilística brasileira, eram e são até hoje ativas em seu interesse, temos que levar em conta a existência de outras externalidades, mas na maioria dos casos não só atinge seus objetivos como também tende a colocar em prática novos pontos a serem desenvolvidos. O Brasil, em sua riqueza de território e matérias primas tem alto potencial para esse tipo de indústria e o investimento externo se faz

necessário para tal. As políticas industriais voltadas para as indústrias automobilísticas são desenhadas para se ter maior sucesso na implementação desse crescimento e inserção no mercado global. Essa área de pesquisa estará sempre em desenvolvimento, precisando de novas formulações e buscando se atualizar em políticas novas.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). Anuário da indústria automotiva brasileira 2001. São Paulo: ANFAVEA, 2001.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). Anuário da indústria automotiva brasileira 2023. São Paulo: ANFAVEA, 2023.

ARBIX, Glauco. **Políticas Do Desperdício e Assimetria entre Público e Privado na Indústria Automobilística**. 2002. REVISTA ANPOCS. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbcsoc/a/wwtydc4MqY6QvwnkS49gjDq/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 12 out. 2021.

BRASIL. Governo Federal (comp.). **Inovar-Auto**. 2020. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/competitividade-industrial/setor-automotivo/innovar-auto>. Acesso em: 21 nov. 2021.

CEABS, Serviços. **Qual foi o primeiro carro do mundo?** 2020. CEABS. Disponível em: <https://blog.ceabs.com.br/qual-foi-o-primeiro-carro-do-mundo/>. Acesso em: 09 out. 2021.

CLARO JUNIOR, José Augusto; SANTOS, Leandro Bruno. **Estado e Indústria Automobilística no Brasil: Análise das Políticas Inovar-auto e Rota2030**. 2020. 11 v. Tese (Doutorado) - Curso de Iasn, Iasn, Brasil, 2020. Disponível em: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Claro%20Jr%20&%20Santos%20\(2020\)%20Inovar-Auto%20e%20Rota%202030.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Claro%20Jr%20&%20Santos%20(2020)%20Inovar-Auto%20e%20Rota%202030.pdf). Acesso em: 29 mar. 2023

ESPORTE, Auto. **Brasil supera EUA na produção de automóveis**: crise financeira mundial afetou o desempenho norte-americano em 2009. nas vendas totais, os estados unidos ainda são o 3º maior produtor. Crise financeira mundial afetou o desempenho norte-americano em 2009. Nas vendas totais, os Estados Unidos ainda são o 3º maior produtor. 2010. G1. Disponível em: <https://g1.globo.com/carros/noticia/2010/05/brasil-supera-eua-na-producao-de-automoveis.html>. Acesso em: 09 out. 2021.

FERRAZ, Joao Carlos; PAULA, Germano Mendes de; KUPFER, David. **Economia Industrial - Fundamentos Teóricos e Práticas no Brasil**: política industrial. 3. ed. São Paulo: Editora Atlas Ltda, 2020. 457 p. Disponível em: [https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788595157194/epubcfi/6/10\[%3Bvnd.vst.idref%3Dcopyright\]/4](https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788595157194/epubcfi/6/10[%3Bvnd.vst.idref%3Dcopyright]/4). Acesso em: 10 abr. 2023.

FERRO, José Roberto. **Princípios para o regime automotivo do Mercosul**. 1995. FOLHA DE SÃO PAULO. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1995/7/23/dinheiro/4.html>. Acesso em: 08 out. 2021.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto. **A Indústria Automobilística Brasileira na Década de 80**. 1989. PESQUISA PLANO DE ECONOMIA. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5856/1/PPE_v19_n02_Industria.pdf. Acesso em: 12 out. 2021.

LEÃO, Carina; GOULART, Leticia. **Um Olhar da Inventta: O Inovar Auto e os investimentos em P&D no setor automotivo**. 2012. Inventta bgi.

MORETI, Fernando Piloto. **Abertura Comercial Brasileira: Contrapondo Opiniões**. 2011. 77 f. Tese (Doutorado) - Curso de Faculdade de Ciências e Letras, Departamento de Economia, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2011.

NEGRI, João Alberto de. **O custo de bem-estar do regime automotivo brasileiro***. 1999. PPE. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5032/1/PPE_v29_n02_Custo.pdf. Acesso em: 15 nov. 2021.

PEREIRA, Fabiano. **A pré-história da indústria automobilística no Brasil**. 2018. QUATRO RODAS. Disponível em: <https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/a-pre-historia-da-industria-automobilistica-no-brasil/>. Acesso em: 09 out. 2021

PINHEIRO, Ivan Antônio; MOTTA, Paulo Cesar Delayti. **O Regime Automotivo Brasileiro (RAB) como Instrumento de Modernização Tecnológica do Parque Industrial Nacional - uma análise crítica...**, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 1-8, [2020?]

PINTO, Geraldo Augusto. **O Regime Automotivo Brasileiro de 1995 e a descentralização industrial: o caso da Região Metropolitana de Curitiba**. 2012. 12 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Economia, Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Cascavel, 2012.

RIO DE JANEIRO. Angela Maria Medeiros M. Santos. BNDES Setorial. **Panorama da indústria automobilística na América do Sul**. 1998. BNDES. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/3085/3/BS%2008%20Panorama%20da%20Ind%20Automobil%20adstica%20na%20Am%20a9rica%20do%20Sul_P.pdf. Acesso em: 12 out. 2021.

RIO DE JANEIRO. Angela Maria Medeiros M. Santos. BNDES Setorial. **Reestruturação da Indústria Automobilística na América do Sul**. 2001. BNDES. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/4381/1/BS%2014%20Reestrutura%20a7%20a3o%20da%20Ind%20Automobil%20adstica%20na%20Am%20a9rica%20do%20Sul_P.pdf. Acesso em: 12 out. 2021.

RODRIK, Dani. **Industrial Policy: Don't Ask Why, Ask How**. 2008. 29 f. Tese (Doutorado) - Curso de Jornal de Desenvolvimento do Oriente Médio, Harvard University, Estados Unidos, 2008. Disponível em: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Rodrik%20\(2009\)%20industrial-policy-dont-ask-why-ask-how.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Rodrik%20(2009)%20industrial-policy-dont-ask-why-ask-how.pdf). Acesso em: 29 mar. 2023.

RODRIG, Dani. **Industrial Policy For The Twenty-First Century**. 2004. 60 f. Tese (Doutorado) - Curso de Policy, Harvard University And Cepr, Estados Unidos, 2004. Disponível em: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Rodrik%20\(2004\)%20Industrial%20policy.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Rodrik%20(2004)%20Industrial%20policy.pdf). Acesso em: 29 mar. 2023.

SANTOS, Rodrigo Silveira dos; SCHMIDT JUNIOR, Reno; ADAMI, Vivian Sebben; SCHMIDT, Fabrício Carlos. **Análise dos efeitos do Novo Regime Automotivo (1996-1999) e o Inovar-Auto (2012-2017)**. 2021. Revista de Economia Política, vol. 41, nº 1, pp. 137-154. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rep/a/nzNCzwjSdcFJ8VDn7Qsq3mS/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 27 jul. 2022.

SUZIGAN, Wilson; FURTADO, João. Política Industrial e Desenvolvimento. **Revista de Economia Política**, Belo Horizonte, v. 266, n. 2, p. 163-185, 08 abr. 2005. Mensal. Disponível em: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Suzigan%20e%20Furtado%20\(2006\)%20Política%20e%20desenvolvimento%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Suzigan%20e%20Furtado%20(2006)%20Política%20e%20desenvolvimento%20(1).pdf). Acesso em: 29 mar. 2023

TORRES, Ricardo Lobato; CARIO, Silvio Antônio Ferraz. O mito da industrialização como desenvolvimento. **Soc. Bras. Economia Política**, São Paulo, v. 33, n. 33, p. 39-71, out. 2012.

VARGAS, Tiago Bernardino. **INOVAR-AUTO: UMA NOVA POLÍTICA PARA VELHOS INTERESSES**. 2021. 204 f. Tese (Doutorado) - Curso de Pós-Graduação em Tecnologia e Sociedade, Universidade Tecnológica Federal do Paraná Programa de Pós-Graduação em Tecnologia e Sociedade, Curitiba, 2021. Disponível em: <http://repositorio.utfpr.edu.br:8080/jspui/bitstream/1/25580/1/inovarautonovapolítica.pdf>. Acesso em: 29 mar. 2023.