


unesp  **UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA**
“JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
CAMPUS DE GUARATINGUETÁ

LUCAS AUGUSTO RIBEIRO

ANÁLISE DO PROCESSO DE IMPLEMENTAÇÃO DO INOVAR-AUTO

Guaratinguetá – SP
2015

LUCAS AUGUSTO RIBEIRO

ANÁLISE DO PROCESSO DE IMPLEMENTAÇÃO DO INOVAR-AUTO

Trabalho de Graduação apresentado ao Conselho de Curso de Graduação em Engenharia Mecânica da Faculdade de Engenharia do Campus de Guaratinguetá, Universidade Estadual Paulista, como parte dos requisitos para obtenção do diploma de Graduação em Engenharia Mecânica.

Orientador: Prof. Dr. Francisco A. de Oliveira

Guaratinguetá
2015

Ribeiro, Lucas Augusto

R484a Análise do processo de implementação do inovar-auto / Lucas Augusto

Ribeiro. - Guaratinguetá, 2014

22 f.: il.

Bibliografia: f. 21-22

Trabalho de Graduação em Engenharia Mecânica – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Engenharia de Guaratinguetá, 2014

Orientador: Prof. Dr. Francisco A de Oliveira


1. Políticas publicas 2 Industria automobilistica I. Título

CDU 338.2

LUCAS AUGUSTO RIBEIRO


ESTE TRABALHO DE GRADUAÇÃO FOI JULGADO ADEQUADO COMO
PARTE DO REQUISITO PARA A OBTENÇÃO DO DIPLOMA DE
"GRADUADO EM ENGENHARIA MECÂNICA"


APROVADO EM SUA FORMA FINAL PELO CONSELHIO DE CURSO DE
GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA MECÂNICA



Prof. Dr. MARCELO SAMPAIO MARTINS

Coordenador

BANCA EXAMINADORA:


Prof. Dr. FRANCISCO ALEXANDRE DE OLIVEIRA
Orientador: UNESP-FEG


Ma. FRANCISCA JEANNE SIDRIM DE FIGUEIRADO
URCA


Me. FLÁVIO MENDONÇA BEZERRA
URCA

DADOS CURRICULARES

LUCAS AUGUSTO RIBEIRO

NASCIMENTO 23.06.1991 – PINDAMONHANGABA/ SP

FILIAÇÃO Joao Carlos Ribeiro
Selma Cristina de Jesus Ribeiro

2012/2013 Intercâmbio internacional
Universidade de Duisbrug-Essen.

2009/2014 Curso de Graduação em Engenharia Mecânica
na Faculdade de Engenharia do Campus
de Guaratinguetá da Universidade Estadual Paulista.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço a Deus que tem me iluminado durante toda minha trajetória.

Aos meus pais por proporcionarem a realização deste sonho.

Agradeço ao meu orientador Professor Francisco A. De Oliveira pelo incentivo, apoio e oportunidade.

RIBEIRO, L. A. **Análise do processo de implementação do Inovarauto**. 2015. 22 f. Trabalho de Graduação (Graduação em Engenharia Mecânica) – Faculdade de Engenharia do Campus de Guaratinguetá, Universidade Estadual Paulista, Guaratinguetá, 2015.

RESUMO

Em 2008 os Estados Unidos sofreram uma crise econômica devido ao mercado mobiliário, esse movimento acabou afetando outros países com economia dependente a do EUA. O Brasil sofreu dessa crise, mas para evitar que tal fosse de grande impacto em território nacional o governo lançou algumas políticas publicas para permitir que o comercio continuasse a trabalhar, permitindo um fluxo de caixa mais estável. Uma das políticas implantadas é chamada de Inovar-Auto onde montadoras recebem benefícios em redução de impostos desde que sejam feitos investimentos em tecnologia no Brasil. Este trabalho faz uma pesquisa qualitativa para identificar como as empresas estão se adaptando ao Inovar-Auto, as dificuldades e os benefícios reais através de dados coletados ao longo desses anos.

PALAVRAS-CHAVE: Políticas públicas. Inovar-Auto. IPI. Montadoras.

RIBEIRO, L. A. **Analysis of the implementation process of Inovarauto.** 2015. 22 f. Graduate Work (Graduate in Mechanical Engineering) - Faculdade de Engenharia do Campus de Guaratinguetá, Universidade Estadual Paulista, Guaratinguetá, 2015.

ABSTRACT

In 2008 the United States had suffered from a financial crisis due to the real estate market, this movement affected other countries whose economy depends on the USA. Brazil suffered this crisis, but to avoid a greater turmoil in national territory the government launched some public policies to allow the market to keep working, that way allowing a cash flow more stable. One of these policies is called Inovar-Auto where automakers get benefits in form of taxes reduction since some investments are made in technology in Brazil made. This study does a qualitative reaserch to identify how companies are adapting to the Inovar-Auto, its difficulties and the real benefits trough colected data along these years.

KEYWORDS: Public policies. Inovaraouto. IPI. Automakers.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	88
1.1. A INDÚSTRIA AUTOMOTIVA: ANFAVEA.	08
1.2. O PROJETO DE LEI INOVAR-AUTO.	08
2. OBJETIVOS	09
2.1. OBJETIVO GERAL	09
2.2. OBJETIVO ESPECÍFICOS.....	09
3. POLÍTICAS PÚBLICAS APLICADAS AS EMPRESAS.	10
3.1. IPI.....	10
3.2. INOVAR-AUTO: O CASO BRASILEIRO.....	10
4. MÉTODO DE PESQUISA	11
4.1. CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA.....	11
4.2. MÉTODO DE PESQUISA	11
4.3. ETAPAS	11
5. ESTUDO DE CASO	12
5.1. POLÍTICAS PÚBLICAS.....	12
5.2. INOVAR-AUTO	13
5.3. DEPOIMENTO DA ANFAVEA	18
6. CONCLUSÃO	20
6.1. SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS.	20
REFERÊNCIAS	21

1. INTRODUÇÃO

1.1. A INDÚSTRIA AUTOMOTIVA: ANFAVEA.

A indústria automotiva surgiu no Brasil a menos de 100 anos atrás e com o passar do tempo veio se integrando com a cultura e economia do país. Hoje existem 61 unidades industriais no país, ligadas a mais de 500 fornecedoras de autopeças, que representam 21% do PIB industrial brasileiro, cerca de 5% do PIB total.

O mercado automotivo brasileiro no ano de 2008, empregou 1,5 milhão de pessoas. Nos anos seguintes esse segmento do mercado passou por muitas dificuldades em virtude da crise econômica imobiliária que se iniciou em 2009 nos Estados Unidos.

Afim de reestruturar o ramo automotivo, estão sendo criadas políticas governamentais para reduzir os custos dos automóveis e reaquecer o setor. Uma das medidas tomadas foi a redução de IPI, que causou uma diminuição no custo dos automóveis mas não gerou o impacto esperado. Além disso existem três principais projetos propostos pela ANFAVEA, sendo eles: Inovar-Auto, Inovar-Autopeças e Exportar-Auto. Esses projetos tem como principal meta incentivar o mercado nacional de autopeças afim, não apenas para comércio nacional mas também, de crescer em âmbito internacional.

1.2. O PROJETO DE LEI INOVAR-AUTO.

O projeto de lei nº 12.715 de 17 de dezembro de 2012 referente ao o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto, foi criado pelo governo federal em parceria com a Associação Nacional dos fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), como um novo regime que traz uma política de impostos diferenciada para as montadoras usarem componentes nacionais. Esse programa objetiva incentivar a indústria a investir em pesquisas e desenvolvimento para se tornarem competitivas, não apenas no mercado nacional mas também no internacional, com produtos brasileiros.

O projeto prevê descontos de até 30 pontos percentuais no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para montadoras que cumprirem uma série de contrapartidas. O programa tem duração de 5 anos, com início em 2013 e término em 2017. As obrigações que devem ser cumpridas para o desconto vão aumentando gradativamente e abrangem oito diferentes áreas, que são: Insumo estratégico, ferramentaria, pesquisa, desenvolvimento

tecnológico, inovação tecnológica, recolhimento ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico Tecnológico, capacitação de fornecedores e engenharia e tecnologia básica.

2. OBJETIVO

2.1. OBJETIVO GERAL

Analisar a implementação da política pública Inovar-Auto para o benefício das empresas do setor automotivo através de uma análise revisão de literatura e relatos das montadoras.

2.2. OBJETIVO ESPECÍFICOS

Analisar outras

Analisar o projeto Inovar-Auto.

Definir qual o reflexo do Inovar-Auto nas montadoras

3. POLÍTICAS PÚBLICAS APLICADAS AS EMPRESAS.

3.1. IPI

O Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI foi criado na constituição de 1965 com finalidade regulatória de mercado pois apresenta taxas diferenciadas para cada produto, dessa forma é possível estimular ou desestimular a venda e produção de determinados artigos. Atualmente esse imposto federal abrange todos os produtos industrializados no país e é descrito no Decreto nº 7.212, de 15 de junho de 2010.

3.2. INOVAR-AUTO: O CASO BRASILEIRO

O projeto Inovar-Auto foi instituído por meio da Medida Provisória nº 563 de 03.04.2012, em seguida se tornando a Lei nº 12.715/2012, oficializando o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – INOVAR-AUTO. Com essa lei, o governo visa gerar novas tecnologias no país, brecando operações do mercado estrangeiro e reduzindo custo de produtos nacionais.

O programa visa desenvolver oito deferentes categorias do setor automobilístico, e elas são: Insumo estratégico, ferramentaria, pesquisa, desenvolvimento tecnológico, inovação tecnológica, recolhimento ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico Tecnológico, capacitação de fornecedores e engenharia e tecnologia básica. Sua duração esta prevista até o fim de 2017, onde todos os benefícios serão bloqueados.

4. MÉTODO DE PESQUISA

4.1. CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA

A pesquisa será de critério qualitativo devido a relação direta entre as características objetivas e as subjetivas do estudo. Dessa forma existe uma análise dos fenômenos desse processo e são concedidos significados durante o processo. Para um trabalho qualitativo geralmente são utilizados os métodos de: estudo de caso, pesquisa-ação e soft system methodology, e para auxiliar nesses, pode-se utilizar: a entrevista, o questionário, a leitura de documentos, entre outras técnicas.

4.2. MÉTODO DE PESQUISA

Para essa pesquisa foi escolhido trabalhar com textos e relatos de montadoras, pois se trata de uma investigação de como o projeto de lei Inovar-Auto auxilia nas indústrias. Esse estudo é recomendado pois, além das condições do projeto, existem muitas variáveis difíceis de definir para a sua implantação como: a melhor maneira de implantar o projeto, a viabilidade em focar em um segmento da indústria ou em toda a cadeia da montadora, entre outros.

ETAPAS

A primeira etapa do processo será a avaliação de outras políticas públicas que incentivaram a venda de automóveis no mercado nacional. Levando em consideração seus pontos positivos e negativos além de avaliar se o resultado atingido foi o esperado.

Em seguida será avaliado o Inovar-Auto, estudando principalmente seus aspectos legais, como requisitos e benefícios. Esse estudo será feito para ajudar a entender as dificuldades e os direitos das montadoras que aderirem a esse programa.

Para finalizar será feita uma análise de depoimento das próprias montadoras através da ANFAVEA. Essa etapa será feita devido a dificuldade de se obter algum resultado direto pelas montadoras. Essa dificuldade se deve principalmente pelo curto tempo de duração do programa.

5. ESTUDO DE CASO

5.1. POLÍTICAS PÚBLICAS

As políticas públicas nacionais não oferecem grandes incentivos as montadoras no país, isso pode ser notado com o exemplo de outros países, como o Japão, que eleva o imposto sobre os automóveis de acordo com a sua idade, sendo mais difícil manter um carro usado. Dessa forma se torna vantajoso trocar de carro após algum tempo. Já no Brasil, o imposto (IPVA) é proporcional ao valor do carro, de forma que quanto mais antigo, menor o valor a ser pago.

Devido a crise imobiliária de 2008 o governo brasileiro lançou o primeiro conjunto de leis para incentivar as vendas do setor automotivo, o programa de redução de IPI para alguns produtos no mercado nacional, tais como produtos da linha branca, e automóveis. Essa redução ocorreu de dezembro de 2008 até setembro de 2009, e novamente de maio de 2012 até dezembro de 2014, e teve como finalidade estimular a venda de automóveis e evitar uma recessão no mercado interno. As reduções do imposto foram proporcionais foram relacionadas a potência do motor e combustível utilizado.

O resultado da redução do IPI não atingiu o resultado esperado, visto que ela manteve as vendas dos automóveis, e não o aumento como objetivado. Mas como o momento internacional era de crise financeira, não foi possível uma boa análise dos resultados. A figura abaixo representa a venda de automóveis do período de janeiro de 2006 até julho de 2013. Nela podemos perceber que esse número é crescente mas independente dos períodos em que houveram as reduções nos impostos.

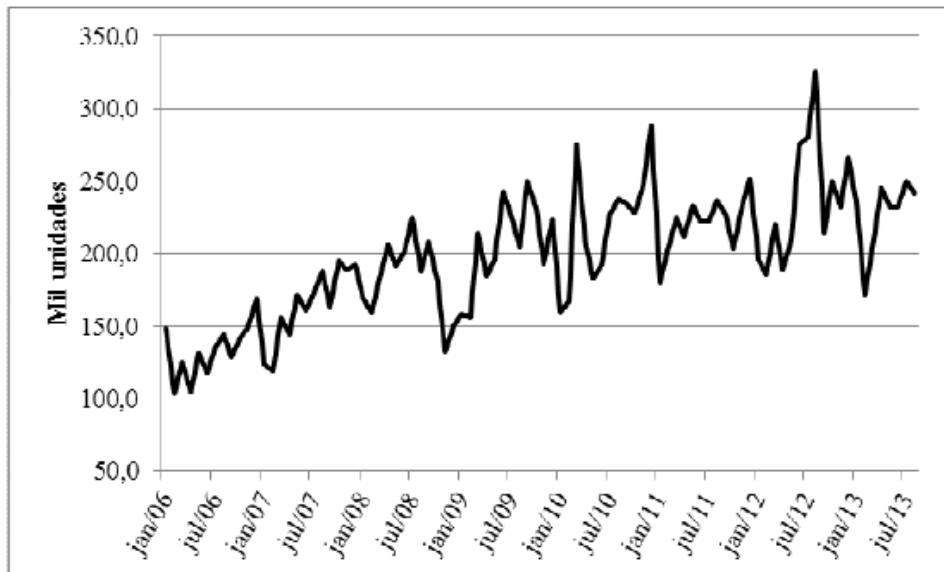


Figura 1

Fonte: ALVES, Laís Sienna; WILBERT, Marcelo Driemeyer. **Redução do Imposto sobre Produto Industrializado e a Venda de Automóveis**. 2014. 16 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Contábeis, Usp, São Paulo, 2014.

Dessa forma não é possível avaliar se a medida foi, ou não viável. Considerando que no mesmo período a média do salário nacional foi reduzida enquanto as operações de crédito aumentaram. Isso aumentou a dívida da população, tornando uma segunda troca de veículos mais difícil em um curto espaço de tempo. A soma desses fatores pode ter causado o efeito contrário ao esperado, gerando uma redução nas vendas, sendo mantida apenas pelos anúncios e marketing.

5.2. INOVAR-AUTO

Diferente da redução de IPI nos anos anteriores, o programa inovar auto prevê uma melhora na capacidade de desenvolver novas tecnologias no mercado nacional. A redução de imposto esperada é apenas um benefício para tais cumprirem essas metas.

Para usufruir do benefício, a empresa deve cumprir alguns requisitos, que aumentam de forma gradativa a cada ano, além do veículo que recebera essa redução deve ter seu código na Tabela de Incidência do IPI (Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011). Estima-se que estão habilitadas para o programa 44 montadoras ou empresas que apresentaram algum projeto de investimento.

Código da TIPI	Código da TIPI
8701.20.00	8704.21.90 Ex 02
8702.10.00 (exceto Ex 02)	8704.22.10
8702.90.90 (exceto Ex 02)	8704.22.20
8703.21.00	8704.22.30
8703.22.10	8704.22.90
8703.22.90	8704.23.10
8703.23.10	8704.23.20
8703.23.10 Ex 01	8704.23.30
8703.23.90	8704.23.90 (exceto Ex 01)
8703.23.90 Ex 01	8704.31.10
8703.24.10	8704.31.10 Ex 01
8703.24.90	8704.31.20
8703.31.10	8704.31.20 Ex 01
8703.31.90	8704.31.30
8703.32.10	8704.31.30 Ex 01
8703.32.90	8704.31.90
8703.33.10	8704.31.90 Ex 01
8703.33.90	8704.32.10
8704.21.10	8704.32.20
8704.21.10 Ex 01	8704.32.30
8704.21.20	8704.32.90
8704.21.20 Ex 01	8704.90.00
8704.21.30	8706.00.10 (exceto dos veículos do código 8702.90.10)
8704.21.30 Ex 01	8706.00.10 Ex 01
8704.21.90	8706.00.90
8704.21.90 Ex 01	8706.00.90 Ex 01

Tabela 1

Fonte: Decreto nº 7.819/12

[http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm]

Se o veículo se encaixar na tabela 1, a montadora deve cumprir os seguintes requisitos:

- 1) Realizar no país, diretamente ou por intermédio de terceiros, a quantidade mínima de atividades fabris e de infraestrutura de engenharia, conforme Tabela 2 em pelo menos 80% dos veículos fabricados:

Automóveis e comerciais leves		Produção de caminhões		Produção de chassis com motor	
Ano- Calendário	Número de atividades	Ano- Calendário	Número de atividades	Ano- Calendário	Número de atividades
2013	8	2013	9	2013	7
2014	9	2014	10	2014	8
2015	9	2015	10	2015	8
2016	10	2016	11	2016	9
2017	10	2017	11	2017	9

Tabela 2

Fonte: Decreto nº 7.819/12

[http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm]

Onde são consideradas como atividades Fabris e de Infraestrutura de Engenharia:

Para a produção de automóveis e comerciais leves	Para a produção de caminhões	Para a produção de Chassis com motor
1. Estampagem; 2. Soldagem; 3. Tratamento anticorrosivo e pintura; 4. Injeção de plástico; 5. Fabricação de motor; 6. Fabricação de caixa de câmbio e transmissão; 7. Montagem de sistemas de direção e suspensão; 8. Montagem de sistema elétrico; 9. Montagem de sistemas de freio e eixos; 10. Produção de monobloco ou montagem de chassis; 11. Montagem, revisão final e ensaios compatíveis; 12. Infraestrutura própria de laboratórios para desenvolvimento e teste de produtos.	1. Estampagem; 2. Soldagem; 3. Tratamento anticorrosivo e pintura; 4. Injeção de plástico; 5. Fabricação de motor; 6. Fabricação de caixa de câmbio e transmissão; 7. Montagem de sistemas de direção e suspensão; 8. Montagem de sistema elétrico; 9. Montagem de sistemas de freio e eixos; 10. Montagem, revisão final e ensaios compatíveis; 11. Montagem de chassis e de carrocerias; 12. Montagem final de cabines ou de carrocerias, com instalação de itens, inclusive acústicos e térmicos, de forração e de acabamento; 13. Produção de carrocerias preponderantemente através de peças avulsas estampadas regionalmente; 14. Infraestrutura própria de laboratórios para desenvolvimento e teste de produtos.	1. Soldagem; 2. Tratamento anticorrosivo e pintura; 3. Injeção de plástico; 4. Fabricação de motor; 5. Fabricação de caixa de câmbio e transmissão; 6. Montagem de sistemas de direção e suspensão; 7. Montagem de sistema elétrico; 8. Montagem de sistemas de freio e eixos; 9. Montagem, revisão final e ensaios compatíveis; 10. Montagem de chassis; 11. Infraestrutura própria de laboratórios para desenvolvimento e teste de produtos.

- 2) Realizar, no país, dispêndios em pesquisa e desenvolvimento correspondentes, no mínimo, aos percentuais, a seguir indicados, incidentes sobre a receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda:

Ano-Calendário	Percentual
2013	0,15%
2014	0,30%
2015	0,50%
2016	0,50%
2017	0,50%

Tabela 3

Fonte: Decreto nº 7.819/12

[http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm]

- 3) Realizar, no País, dispêndios em engenharia, tecnologia industrial básica e capacitação de fornecedores correspondentes, no mínimo, aos percentuais, a seguir indicados, incidentes sobre a receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda:

Ano-Calendário	Percentual
2013	0,50%
2014	0,75%
2015	1,00%
2016	1,00%
2017	1,00%

Tabela 4

Fonte: Decreto nº 7.819/12

[http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm]

- 4) Aderir a Programa de Etiquetagem Veicular definido pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e estabelecido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia-INMETRO, com eventual participação de outras entidades públicas, com os seguintes percentuais mínimos dos modelos, conforme definido no Programa de Etiquetagem Veicular do INMETRO, de produtos classificados nos códigos TIPI relacionados no Tabela II, comercializados pela empresa, a serem etiquetados no âmbito do referido Programa:

Ano-Calendário	Percentual
2013	36%
2014	49%
2015	64%
2016	81%
2017	100%

Tabela 5

Fonte: Decreto nº 7.819/12

[http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm]

As empresas que se encaixarem nesses pre-requisitos terão Crédito presumido do IPI com base nos dispêndios realizados em cada mês-calendário relativos: I - insumos estratégicos; II - ferramentaria;

Automóveis e Comerciais Leves	
Fator	Ano de habilitação
1,30	1º
1,25	2º
1,15	3º
1,10	4º
1,00	5º

Tabela 6

Fonte: Decreto nº 7.819/12

[http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm]

Caminhões e Chassis com Motor		
Fator	Ano de habilitação	Período de Apuração da Receita Líquida de Vendas
$(1,30 \times RPS) + (1,0 \times RLM)$ RT	1º	Período de 12 meses iniciado em julho do segundo ano anterior ao de habilitação.
$(1,25 \times RPS) + (0,95 \times RLM)$ RT	2º	Período de 12 meses iniciado em julho do segundo ano anterior ao da primeira renovação de habilitação.
$(1,15 \times RPS) + (0,90 \times RLM)$ RT	3º	Período de 12 meses iniciado em julho do segundo ano anterior ao da segunda renovação de habilitação.
$(1,10 \times RPS) + (0,85 \times RLM)$ RT	4º	Período de 12 meses iniciado em julho do segundo ano anterior ao da terceira renovação da habilitação.
$(1,00 \times RPS) + (0,85 \times RLM)$ RT	5º	Período de 12 meses iniciado em julho do segundo ano anterior ao da quarta renovação de habilitação.

Tabela 7

Fonte: Decreto nº 7.819/12

[http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm]

Crédito presumido do IPI com base nos dispêndios realizados em cada mês-calendário relativos: III - pesquisa; IV - desenvolvimento tecnológico; V - inovação tecnológica; VI - recolhimentos ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT, na forma da legislação específica;

O crédito presumido de que tratam os incisos III a VI do caput corresponderá a cinquenta por cento dos dispêndios, limitados ao valor que corresponder a aplicação de dois por cento da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda.

Crédito presumido do IPI com base nos dispêndios realizados em cada mês-calendário relativos: VII - capacitação de fornecedores; e VIII - engenharia e tecnologia industrial básica.

O crédito presumido de que tratam os incisos VI, VII e VIII do caput corresponderá a cinquenta por cento do valor dos dispêndios que excederem a setenta e cinco centésimos por cento, até o limite de dois inteiros e setenta e cinco centésimos por cento, da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda.

5.3. DEPOIMENTO DA ANFAVEA

Segundo depoimento do presidente da ANFAVEA, Luiz Moan Yabiku Junior, anuário de 2014, a produção de automóveis aumentou de 2013 em cerca de 10% em relação a 2012. Isso se deve ao incentivo da substituição de veículos importados pelos produzidos no país. Além disso é estimado que serão gastos R\$75,8 bilhões em investimentos com ampliação, modernização e construção de plantas das montadoras até 2017. A implantação desse programa vem sendo benéfico principalmente para montadoras de veículos para o agronegócio. Somado com o programa Inovar-Autopeças, estima-se que a capacidade nacional saltará de 4,5 milhões de veículos por ano para 5,7 milhões tornando possível uma exportação de boa parte da produção.

Segundo o presidente da Fiat/Chrysler, o inovar-auto tem como foco incrementar a produtividade do setor através de melhorias tecnológicas trazendo inovações para o mercado nacional. E esse programa pode trazer bons frutos ao se fazer uma análise a longo prazo devido a um ambiente competitivo gerado, estimulando a constante inovação do setor.

Em entrevista a revista *Automotive Business* de 2013, mais de 90% dos funcionários do setor automobilístico que foram entrevistados acreditam que o Inovarauto é um agente causador de mudanças no desenvolvimento de projetos, correção de falhas e consequentemente condutor de comportamento. O programa faz essas mudanças através da pressão criada nas montadoras, onde eles alegam que é um setor que não houveram muitas iniciativas de mudanças nos últimos anos.

Mesmo com os pontos positivos gerados pelo Inovar-Auto, a falta de estrutura do programa devido ao congelamento de certos conceitos, tal como a não-aceitação de um carro elétrico para descontos.

Outro fator é a velocidade em que a empresa deve modificar seus processos, algo que as indústrias em geral no Brasil não conseguem modificar etapas de produção em curtos espaços de tempo pois, mesmo com uma equipe de engenharia, no país não existe uma cultura para realizar as mudanças demandadas pelo Inovar-Auto no tempo exigido, de forma que o tempo necessário para uma empresa entrar nos conformes do programa se torna maior que a duração do programa em si.

Na última versão do Anuário da indústria automobilística brasileira de 2015, o presidente da ANFAVEA retrata a dificuldade que será encontrada a partir deste ano, pois a situação em que o país se encontra não é de otimismo devido à diminuição das linhas de crédito, a crise na Argentina que é um dos principais importadores de veículos brasileiros, e a crise hídrica que vem abalando o Brasil nos últimos meses de 2014. O reflexo disso já é observado com o elevado número de demissões que ocorreram no setor. Segundo Luiz Moan, isso pode ser positivo para o mercado, pois força a inovação e requer que mudanças sejam feitas para tornar possível a sobrevivência das empresas.

6. CONCLUSÃO

O projeto Inovar-Auto tem como finalidade melhorar a capacidade produtiva nacional, e não aumentar a venda de veículos de maneira direta como foi observado com a redução no IPI. Mesmo com um quadro de pessimismo no mercado nacional, o Inovar-Auto se mostra promissor devido às suas características de médio-longo prazo.

Notou-se que o programa Inovar-Auto traz consigo uma série de deveres para as montadoras conseguirem atingir os seus benefícios, que torna o projeto desanimador para muitos produtores de automóveis. Um desses fatores é o número de avanços tecnológicos necessários entre os anos do programa (2014-2017), forçando a cultura das montadoras e principalmente dos seus engenheiros a mudar, tornando-os mais focados em melhorias e desenvolvimentos.

Mesmo com essas contrapartidas, o programa vem trazendo bons resultados e, mesmo como descontentamento de algumas montadoras, pode-se ter uma visão otimista. Isso é afirmado através dos resultados mostrados no Anuário da indústria automobilística brasileira publicado pela ANFAVEA, com crescimento na produção, criação de novas montadoras, e investimentos em linhas já existentes.

6.1. SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS.

Para trabalhos futuros é recomendado realizar um trabalho em parceria com uma empresa, para coletar dados mais próximos dos reais. Além de elaborar um questionário de follow-up para saber como está o andamento das implantações. Objetivando um segmento, ou uma linha de produção.

REFERÊNCIAS

ALVES, Laís Sienna; WILBERT, Marcelo Driemeyer. **Redução do Imposto sobre Produto Industrializado e a Venda de Automóveis**. 2014. 16 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Contábeis, Usp, São Paulo, 2014.

BELINI, Cledorvino. **[Http://www.abc.org.br/abc/novo/index.php?option=depoimento&Itemid=9&task=detalhe&id=14269](http://www.abc.org.br/abc/novo/index.php?option=depoimento&Itemid=9&task=detalhe&id=14269)**. Disponível em: <<http://www.abc.org.br/abc/novo/index.php?option=depoimento&Itemid=9&task=detalhe&id=14269>>. Acesso em: 10 jan. 2015.

BRASIL. Constituição (2012). Decreto nº 7819, de 3 de outubro de 2012. **Decreto Nº 7.819, de 3 de Outubro de 2012**. Brasília, DF,

JANUÁRIO FILHO, Mário; FERRASSA, Rodrigo; ORTEGA, Luciane Meneguim. **O IMPACTO DA CRISE ECONÔMICA MUNDIAL NO SETOR AUTOMOTIVO: ESTUDO DE CASO NA GENERAL MOTORS**. São Paulo: Usp, 2009. 18 p.

MESQUITA, Daniel Leite; BORGES, Alex Fernando; SANTOS, Antonio Carlos dos. **Inovar-Auto: Estudo de Caso sobre sua Adesão por uma Montadora Brasileira**. Rio de Janeiro: Anpad, 2014.

PASCOAL, Erik Telles; SILVA, Antônio Lopes Nogueira da. **O ESTÍMULO DO INOVAR-AUTO AO DESENVOLVIMENTO DE MATERIAIS ECOLÓGICOS E VEÍCULOS MAIS EFICIENTES: UMA REFLEXÃO**. Guaratingueta: Unesp, 2014.

PASCOAL, Erik Telles; SILVA, Antônio Lopes Nogueira da. **O DESAFIO DO INOVAR-AUTO NO AVANÇO TECNOLÓGICO DA SEGURANÇA VEICULAR NO PAÍS**. Guaratingueta: Unesp, 2014.

SILVA, C. L. **OS BENEFÍCIOS DO INOVAR AUTO: UMA ANÁLISE EM UMA EMPRESA AUTOMOBILÍSTICA**. Guaratingueta: UNESP, 2014. 12p.
Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. **INOVAR-AUTO COLETÂNEA DE TEXTOS BÁSICOS**. 2013, 35p

TREVIZANI, Ana Paula de Souza Bandeira; FARIA, Ana Cristina de. **Impactos Tributários do INOVAR-AUTO em uma montadora de veículos automotores na região do Grande ABC (SP)**. São Paulo: Singep, 2014. 16 p.

YABIKU JUNIOR, Luiz Moan. **Anuário da Indústria automobilística Brasileira (2014)**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/anuario2014/anuario2014>>. Acesso em: 31 mar. 2014.

YABIKU JUNIOR, Luiz Moan. **Anuário da Indústria automobilística Brasileira (2015)**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/anuario2015/anuario2015>>. Acesso em: 10 fev. 2015.