

Indústria de autopeças

Fernando Viana

Engenheiro Civil. Doutor em Administração. Técnico do ETENE/BNB
fernandoviana@bnb.gov.br

Introdução

Este documento apresenta informações sobre a indústria de autopeças, que inclui a fabricação de peças e acessórios para veículos (auto parts), de modo que se possa ter um panorama recente do setor no Brasil e no Nordeste, incluindo sua caracterização, desempenho recente e perspectivas.

O trabalho foi executado utilizando-se basicamente dados secundários, acessados em publicações especializadas do setor, as quais constam nas referências.

Importante salientar que a presente análise refere-se às atividades da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) que compõem o Grupo 294 (fabricação de peças e acessórios para veículos automotores) da Seção C (indústria de transformação), abrangendo as classes 2941-7 a 2949-2.

Caracterização do setor

A indústria de autopeças engloba grande diversidade de produtos, de processos de fabricação e de materiais envolvidos. Os produtos fabricados pelo setor podem ser distribuídos em seis classes, conforme a classificação da CNAE:

- Fabricação de peças e acessórios para o sistema motor de veículos automotores;
- Fabricação de peças e acessórios para os sistemas de marcha e transmissão de veículos automotores;
- Fabricação de peças e acessórios para o sistema de freios de veículos automotores;
- Fabricação de peças e acessórios para o sistema de direção e suspensão de veículos automotores;
- Fabricação de materiais elétricos e eletrônicos para veículos automotores, exceto baterias;
- Fabricação de peças e acessórios para veículos automotores não especificados anteriormente.

A produção industrial de autopeças é direcionada para abastecer as montadoras, suprir o mercado de reposição e atingir o mercado externo.

A partir da década de 1990, pode-se verificar a ocorrência de diversas mudanças ao longo das cadeias automotivas mundiais, alterações estas que produziram

um conjunto de impactos nas relações entre firmas. Essas mudanças foram influenciadas pela globalização e a maior competição internacional, que obrigaram a indústria automobilística nacional a se reestruturar na busca de ganhos de competitividade, incluindo alterações nos processos produtivos e nos métodos gerenciais. Dentre elas, tem-se que as grandes montadoras puderam concentrar-se em questões mais especializadas em nível de produto, priorizando atividades e competências relativas à criação de características que identificarão o produto junto ao mercado consumidor (engenharia e marketing), cabendo aos seus fornecedores diretos a responsabilidade sobre o aprimoramento tecnológico dos diferentes sistemas que irão compor o veículo (PEREIRA; GEIGER, 2005).

Esses fornecedores, por sua vez, repassaram parte de suas atividades para os fornecedores atuantes em níveis inferiores da cadeia de suprimento, os quais se especializaram na produção de parte desses sistemas, recebendo a denominação de “sistemistas”. Dentro dessa lógica houve a difusão dos novos processos produtivos e maior padronização dos fornecedores. Os sistemistas podem fornecer ao mesmo tempo para diferentes empresas e têm tornado as técnicas de produção e os componentes utilizados cada vez mais semelhantes.

Com a reformulação do relacionamento entre as montadoras e seus fornecedores, a cadeia de fornecedores está hierarquizada em três a quatro níveis, sendo os dois primeiros níveis compostos por fabricantes de autopeças (SERASA EXPERIAN, 2015a):

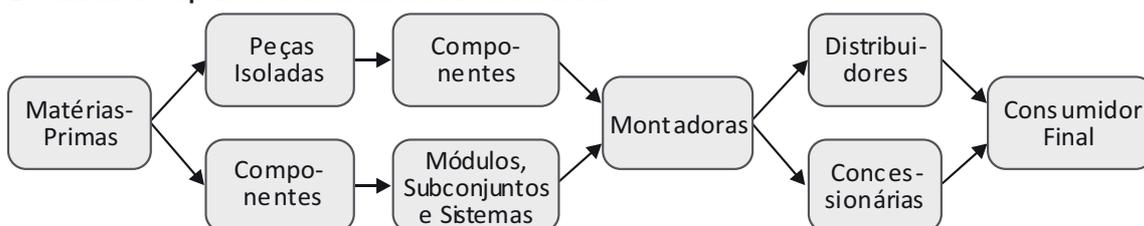
- Nível 1 (Tier 1): Composto pelos fornecedores que se comunicam diretamente com as montadoras, fornecendo sistemas de componentes ou subconjuntos. Conduzem o desenvolvimento e planejamento do produto (desenvolvimento conjunto com as montadoras), gerenciam o suprimento de partes e fornecem os subconjuntos já testados e prontos para serem instalados. Esses fornecedores dominam a maior parte da oferta de peças, têm atuação mundial e tendem a se instalar próximos às montadoras, de modo que tenham maior envolvimento no desenvolvimento de componentes e ganhos de produtividade. Geralmente são grandes empresas nacionais e estrangeiras, que atuam nos segmentos de suspensão, freios, câmbio, transmissão, sistemas elétricos e eletrônicos, pneus e baterias, entre outros.
- Nível 2 (Tier 2): São as empresas que fornecem componentes, peças isoladas e materiais para os fornecedores de 1º nível. Cooperam com os fornecedores de

1º nível no desenvolvimento de produtos, podendo contratar empresas do 3º e do 4º níveis para o suprimento de peças e materiais isolados. As empresas do nível 2 são responsáveis pelo abastecimento do mercado de peças de reposição.

No 3º nível de fornecedores estão as empresas que fornecem matérias-primas para os níveis 1 e 2. A união de exigências crescentes de novos investimentos e queda nas

taxas de rentabilidade vêm promovendo uma forte concentração da indústria de autopeças no mundo, o que coloca novos desafios às empresas dos países emergentes, como o Brasil, além de estar causando um aumento da participação do capital estrangeiro no setor de autopeças nacional. A Figura 1 apresenta de forma esquemática a cadeia de suprimento da indústria automobilística.

Figura 1 – Cadeia de suprimento da indústria automobilística



Fonte: Elaboração Própria.

Serasa Experian (2015b) destaca que a competitividade da indústria de autopeças está baseada em produtividade, qualidade, tecnologia do produto e do processo, eficiência produtiva e qualificação da mão de obra, destacando-se a necessidade de investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D). A diversificação de peças requeridas para diferentes modelos de veículos e a insuficiência de escala produtiva constituem o maior obstáculo à competitividade do produto nacional. Apesar de ter avançado bastante na última década, o Brasil ainda não possui *know how* para a produção de peças de maior valor agregado e de maior conteúdo tecnológico, o que torna o segmento dependente de importações e dificulta a maior nacionalização das partes e peças de veículos, o que, por sua vez, abre oportunidade para investimentos em inovação que tenham por objetivo suprir os gaps existentes.

A indústria automobilística brasileira, a partir da década de 1990, presenciou a instalação de unidades produtivas de diversas montadoras em regiões sem tradição no setor (CERRA; MAIA; ALVES FILHO, 2007). Nesse contexto, a Região Nordeste recebeu a primeira planta industrial de uma grande montadora, a Ford, no início dos anos 2000, aumentando a importância da Região para esse setor da indústria nacional. No período entre meados da década de 1990 e início dos anos 2000 a indústria automobilística construiu 22 novas fábricas de veículos e de motores no Brasil, fazendo com o que o País alcançasse a marca de deter a maior quantidade de fabricantes de automóveis do mundo. Se forem consideradas todas as empresas associadas à Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA, e os diversos segmentos de autoveículos (veículos, máquinas agrícolas e rodoviárias e motores), o Brasil possuía, ao final de 2015, 31 empresas fabricantes e 65 unidades industriais, distribuídas em 11 estados e 51 municípios de todas as regiões do País (ANFAVEA, 2016). A capacidade instalada do setor automobilístico no Brasil ao final de 2014 era de 4,5 milhões de veículos/ano, para uma produção no mesmo ano de 2,9 milhões de veículos.

Além da abertura comercial iniciada na década de 1990 e do crescimento do mercado interno, algumas políticas setoriais implementadas por diferentes governos em âmbito nacional contribuíram para o aumento da quantidade de empresas com operações no Brasil e a maior descentralização da produção, destacando-se o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, intitulado Inovar-Auto.

Conforme Serasa Experian (2015a), tal programa foi publicado em 03/10/2012, via decreto, com o intuito de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a inovação, a segurança, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade dos veículos e das autopeças. Consiste basicamente na concessão de benefícios fiscais relativos ao Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), na forma de crédito presumido, redução de alíquota e suspensão do imposto, com prazo final de aplicação fixado para 31/12/2017. O Inovar-Auto beneficiará todas as empresas que produzam e/ou comercializem veículos no Brasil, bem como empresas que apresentem projetos de investimento no setor automotivo. Com esse Programa o governo brasileiro, ao beneficiar a indústria e a produção nacional, exige, em contrapartida, os requisitos mínimos de produtividade e eficiência, buscando equiparar o desenvolvimento tecnológico da indústria automotiva nacional aos padrões dos países desenvolvidos. Os principais objetivos do Inovar-Auto são aumentar o conteúdo regional, medido pelo volume de peças e insumos estratégicos produzidos no Brasil e no Mercosul, bem como assegurar o investimento em P&D e inovação.

Desempenho recente

A principal instituição representativa da indústria de autopeças, que disponibiliza regularmente informações sobre o desempenho recente do setor, é o Sindicato

Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores – Sindipeças, que congrega em torno de 470 associados, de capital nacional e estrangeiro, que fornecem para todas as montadoras brasileiras e para o mercado de reposição, além de exportar para cerca de 180 países.

O desempenho do setor em termos de faturamento

vinha apresentando um crescimento consistente em valores nominais (R\$) nos últimos anos, com alguns períodos de inflexão e uma reversão de tendência a partir de 2014. Já o faturamento em dólar apresenta maior volatilidade, em função do comportamento também volátil do câmbio (Tabela 1).

Tabela 1 – Evolução do faturamento⁽¹⁾ da indústria brasileira de autopeças no período 2001-2015

Fator/ano	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014(2)	2015(2)
Valor corrente (R\$ bilhões)	28,0	33,2	40,9	54,3	61,5	62,1	68,3	75,2	67,6	86,4	91,3	81,7	87,6	76,3	63,2
Variação nominal a.a. (%)	15,0	18,5	23,4	32,5	13,3	1,1	9,9	10,1	-10,1	27,8	5,6	-10,5	7,2	-12,4	-17,7
Variação (US\$ bilhões)	11,9	11,3	13,3	18,5	25,3	28,5	35,1	41,0	33,9	49,8	54,5	41,8	40,6	32,6	18,9
Variação a.a. (%)	-10,6	-5,0	17,9	39,1	36,2	13,0	22,8	16,9	-17,3	46,7	9,5	-23,3	-2,9	-19,6	-42,1
Faturamento deflacionado(2)	4,2	-5,4	13,5	17,9	11,9	-2,7	2,0	0,3	-8,5	14,8	0,5	-17,0	1,6	-15,5	N/D

Fonte: SINDIPEÇAS (2015) e SINDIPEÇAS (2016). Elaboração do autor.

Notas:

(1) Faturamento com ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços) e sem IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados).

(2) Os valores referentes a 2014 são preliminares, e os referentes a 2015 são previstos.

(3) Variação percentual do faturamento deflacionado pelo IGP-M (FGV).

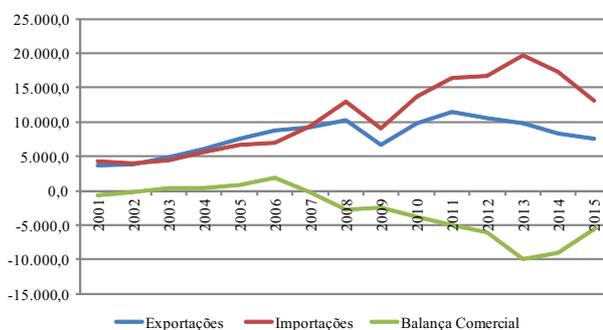
A análise do faturamento deflacionado dá uma melhor ideia do desempenho real do setor. Nesse caso, observa-se que os melhores resultados, em termos de crescimento, no período considerado, ocorreram nos anos de 2003, 2004, 2005 e 2010, anos em que houve crescimento significativo da produção de automóveis e comerciais leves, especialmente em 2004 e 2010. Por outro lado, as maiores quedas no faturamento deflacionado ocorreram em 2009, reflexo da crise econômica internacional, com rebate na indústria automobilística brasileira, além de 2012 e 2014, anos em que a economia brasileira já mostrava os primeiros sinais de dificuldade, que permanecem até hoje.

Além do comportamento da economia em geral, e da indústria automobilística em particular, outro fator que pode influenciar o desempenho da indústria de autopeças é o comércio exterior. Nesse caso, a influência pode ser negativa, quando há aumento das importações de peças e componentes, ou positiva, quando há aumento das exportações. É conveniente ressaltar que as vendas da indústria brasileira de autopeças estão distribuídas entre vendas para montadoras, vendas para o mercado de reposição, exportações e vendas intrasetoriais. A venda para montadoras constitui a principal fatia do faturamento da indústria, variando nos últimos quinze anos entre 55% e 70%. Em 2015, os percentuais estimados foram os seguintes: 59,4% para as montadoras, 17,7% para o mercado de reposição, 20,0% para exportação e 2,9% de vendas intrasetoriais. Percebe-se, nesse último ano, que houve um direcionamento de um quinto das vendas para exportações, tendo em vista as dificuldades macroeconômicas do mercado interno e a desvalorização da moeda nacional.

Considerando-se a importância do comércio exterior para o desempenho do setor de autopeças, apresenta-se no Gráfico 1 a sua evolução no período 2001-2015.

Como se pode perceber, a balança comercial mostrou certo equilíbrio até 2006, passando a apresentar déficits seguidos a partir de 2007, atingindo ápice do déficit (US\$ 9.892,2 milhões) em 2013. A partir de 2014 parece haver um movimento de reversão de tendência. Entretanto, em 2015, mesmo com o aumento da fatia das vendas destinadas à exportação (20% das vendas), ainda houve um déficit de US\$ 5.590 milhões. De fato, apesar do aumento do percentual exportado em relação às vendas totais, observado em 2015, o valor das exportações em si diminuiu em relação aos anos anteriores, logo, a diminuição do déficit se deu primordialmente pela queda nas importações.

Gráfico 1 – Balança comercial da indústria brasileira de autopeças no período 2001-2015 (US\$ milhões FOB)



Fonte: SINDIPEÇAS (2015) e SINDIPEÇAS (2016).

Elaboração do autor.

Com relação aos principais parceiros do Brasil no comércio exterior de autopeças, as tabelas 2 e 3 apresentam, respectivamente, os dez principais países de destino das exportações e os dez principais países de

origem das importações de autopeças em diferentes anos. Observando-se os dados de 2014, percebe-se que as exportações de autopeças são predominantemente dirigidas para a Argentina, os Estados Unidos, o México, a União Europeia e, em menor grau, para alguns países da América do Sul. Apesar de haver coincidência em relação à importância da Argentina (32,9%) como destino das exportações brasileiras, ao se comparar com a exportação de automóveis, destaca-se que, ao contrário do que ocorre na indústria automobilística, os Estados

Unidos constituem um destino importante das exportações brasileiras de autopeças. Por outro lado, no que diz respeito às importações, percebe-se um maior equilíbrio entre diferentes países e uma coincidência destes com as matrizes das principais montadoras que possuem instalações produtivas no Brasil, o que revela que ainda há necessidade de maior nacionalização da produção de autopeças, o que deve ocorrer com o passar dos anos em função do Inovar-Auto.

Tabela 2 – Principais países de destino das exportações brasileiras de autopeças (US\$ FOB): 2004 x 2013 x 2014

Ranquim 2014	País	2004	%	2013	%	2014	%
1	Argentina	792.502.844	13,0	3.702.730.878	37,6	2.746.920.206	32,9
2	Estados Unidos	1.890.388.869	31,1	1.262.861.016	12,8	1.274.131.155	15,3
3	México	532.220.711	8,7	883.766.945	9,0	752.999.057	9,0
4	Alemanha	545.507.611	9,0	750.714.250	7,6	580.373.160	7,0
5	Holanda	45.421.256	0,7	476.123.336	4,8	457.306.105	5,5
6	Chile	131.436.364	2,2	272.456.531	2,8	240.127.461	2,9
7	Colômbia	67.667.678	1,1	190.266.181	1,9	198.008.289	2,4
8	Itália	146.674.024	2,4	182.906.160	1,9	143.144.573	1,7
9	Reino Unido	328.790.574	5,4	140.317.046	1,4	142.532.731	1,7
10	África do Sul	180.633.771	3,0	159.058.391	1,6	131.927.454	1,6
	Subtotal	4.661.243.702	76,6	8.021.200.734	81,4	667.470.191	79,9
	Outros	1.423.457.543	23,4	1.832.331.102	18,6	1.673.089.552	20,1
	Total	6.084.701.245	100,0	9.853.531.836	100,0	8.340.559.743	100,0

Fonte: SINDIPEÇAS (2015). Elaboração do autor.

Tabela 3 – Principais países de origem das importações brasileiras de autopeças (US\$ FOB): 2004 x 2013 x 2014

Ranquim 2014	País	2004	%	2013	%	2014	%
1	Estados Unidos	909.179.873	16,0	2.238.703.317	11,3	2.047.348.852	11,8
2	Alemanha	1.074.350.838	18,9	2.187.868.138	11,1	2.006.559.135	11,6
3	China	89.921.629	1,6	1.692.207.589	8,6	1.627.045.757	9,4
4	Japão	785.951.417	13,8	1.925.900.526	9,8	1.549.589.882	8,9
5	Coréia do Sul	21.161.046	0,4	1.649.108.534	8,4	1.511.888.849	8,7
6	Argentina	602.136.854	10,6	1.610.562.486	8,2	1.303.821.702	7,5
7	França	470.315.882	8,3	1.249.996.399	6,3	1.003.286.855	5,8
8	México	134.499.922	2,4	792.525.707	4,0	937.440.368	5,4
9	Itália	348.869.172	6,1	1.266.598.492	6,4	929.753.564	5,4
10	Tailândia	84.463.051	1,5	910.036.271	4,6	811.593.547	4,7
	Subtotal	4.520.849.684	79,5	15.523.507.459	78,6	13.728.328.511	79,2
	Outros	1.166.315.607	20,5	4.222.185.444	21,4	3.616.357.228	20,8
	Total	5.687.165.291	100,0	19.745.692.903	100,0	17.344.685.739	100,0

Fonte: SINDIPEÇAS (2015). Elaboração do autor.

O cenário recente da economia brasileira, que tem trazido reflexos negativos para o desempenho das indústrias de automóveis e de autopeças, conforme supracitado, tem resultado em perda de empregos no setor. Especificamente na indústria de autopeças, a diminuição no número de empregos vem ocorrendo desde

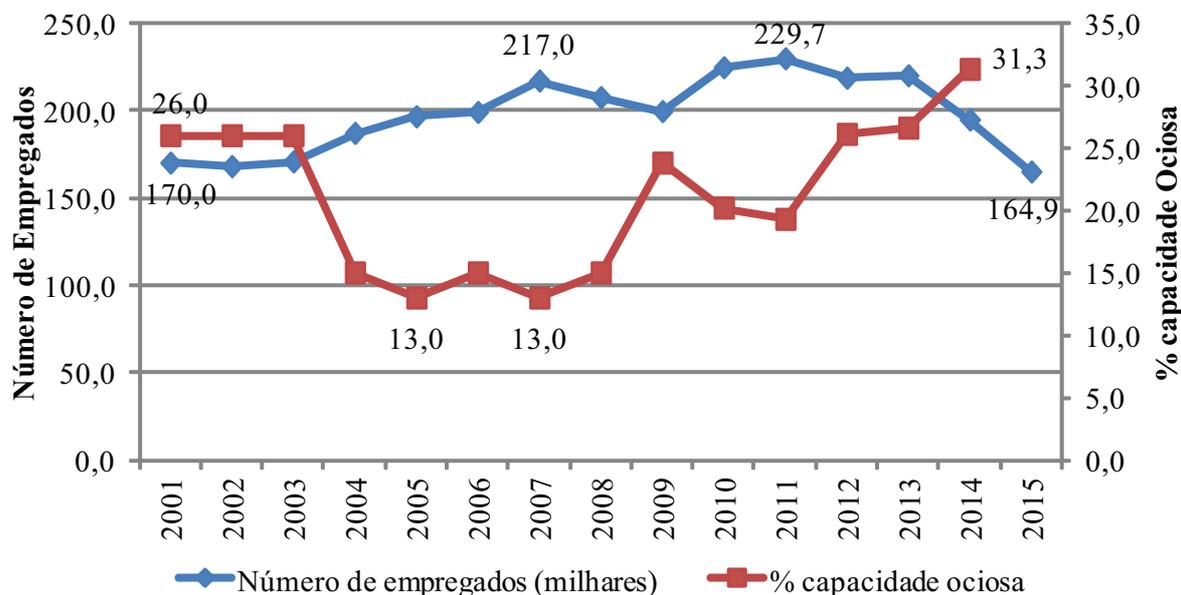
2012, após vários anos de crescimento consistente. As quedas mais expressivas ocorreram em 2014 e 2015, o que culminou no final de 2015 com uma quantidade de vínculos empregatícios 25% menor, em relação a 2013. Além da queda no emprego, o cenário observado nos últimos anos tem causado também aumento da capaci-

dade ociosa do setor, conforme pode ser observado no Gráfico 2.

O baixo índice de utilização da capacidade produtiva (menor que 70%), sinalizado pelo alto percentu-

al médio de capacidade ociosa em 2014, indica que no curto prazo não deverá haver grandes investimentos em ampliação da capacidade por parte das empresas do setor, exceto em casos específicos.

Gráfico 2 – Desempenho recente do número de empregos e capacidade ociosa da indústria brasileira de autopeças: 2001 a 2015

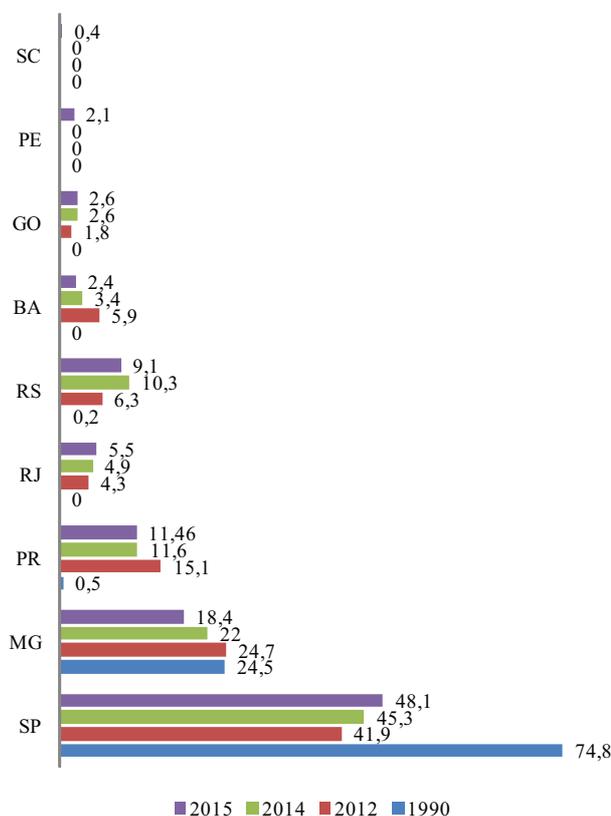


Fonte: SINDIPEÇAS (2015). Elaboração do autor.

Distribuição regional da produção

Por conta da descentralização da localização das plantas industriais das empresas da indústria automobilística que vieram a se instalar no Brasil após a abertura comercial de 1990, bem como dos projetos de expansão das empresas que já operavam no Brasil, enquanto em 1990 os estados de São Paulo e Minas Gerais eram responsáveis por 99,3% da produção nacional de veículos, em 2015 esses mesmos estados responderam por 66,5% da produção. Por outro lado, Bahia e Pernambuco, estados do Nordeste que não produziam um veículo sequer nos anos 1990, foram responsáveis por 4,5% da produção nacional em 2015. No Nordeste, além da fábrica da Ford em Camaçari-BA, atualmente mais duas plantas estão em operação: a Ford/Troller, em Horizonte-CE e a Fiat Chrysler Automóveis (FCA), em Goiana-PE. No Gráfico 3 é demonstrada a evolução da participação da produção da Região em relação ao volume nacional.

Gráfico 3 – Participação % dos Estados produtores de veículos



Fonte: ANFAVEA (2016). Elaboração dos autores.

A indústria de autopeças é altamente dependente da produção de veículos novos, já que, conforme citado anteriormente, em 2015 cerca de 60% do faturamento das empresas desse setor veio das vendas às montadoras. Diante disso, até a década de 1990, não se tinha perspectivas de abertura de fábricas de peças no Nordeste, já que esta região não possuía montadoras com grandes escalas. As fábricas existentes focavam naturalmente peças de reposição, a exemplo de pneus e baterias.

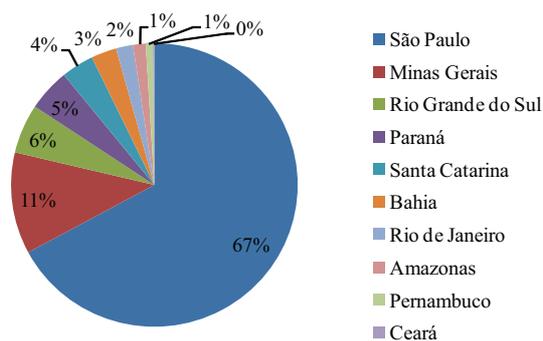
Com o funcionamento atual de duas grandes fábricas montadoras (Ford e FCA), inicia-se um ambiente favorável a empreendimentos satélites para atendimento de necessidades dessas plantas, seja por empresas brasileiras, ou estrangeiras, que se instalaram ou se instalarão no entorno ou dentro do novo sistema fabril.

Em 2014, considerando-se a amostra de 624 empresas associadas ao Sindipeças, a distribuição geográfica das empresas fabricantes de autopeças apresenta relação direta com a localização das montadoras, com forte predomínio da localização em São Paulo (67,1%), conforme apresenta o Gráfico 4.

Percebe-se que, no Nordeste, a Bahia concentra a maior quantidade de empresas (2,9%), provavelmente por conta da presença da planta da Ford em seu território, que congrega grande quantidade de fornecedores ao seu redor. Já Pernambuco, que em 2014 possuía apenas 0,8% das empresas, certamente aumentou sua participação em 2015, a partir do início do funcionamento da planta da FCA. Apesar da

grande predominância da localização de empresas no estado de São Paulo, a participação relativa daquele estado tem diminuído ao longo dos últimos anos, embora de forma não muito acentuada, conforme apresenta a Tabela 4. A distribuição dos empregos no setor por estado é reflexo da distribuição geográfica das empresas, com grande concentração no estado de São Paulo, conforme mostra a Tabela 5. No Nordeste, Bahia e Pernambuco têm se destacado, em função da existência de plantas de grandes montadoras em seus territórios, conforme supracitado.

Gráfico 4 – Distribuição geográfica (%) das empresas brasileiras da indústria de autopeças em 2014



Fonte: SINDIPEÇAS (2016). Elaboração dos autores.

Tabela 4 – Distribuição geográfica (%) das empresas brasileiras da indústria de autopeças: 2004 a 2014

Estado	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Amazonas	0,7	0,7	0,7	0,9	1,3	1,3	1,2	1,5	1,6	1,4	1,4
Bahia	2,2	2,5	2,6	2,8	2,6	2,9	3,0	3,1	3,3	3,1	2,9
Ceará	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,2	0,2
Espírito Santo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0
Minas Gerais	9,3	9,2	9,2	9,6	9,6	9,7	9,7	11,1	10,7	11,3	11,5
Pernambuco	0,7	0,7	0,7	0,8	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,8
Paraná	5,3	5,3	4,9	4,5	4,6	4,6	4,8	4,8	5,0	4,8	4,8
Rio de Janeiro	1,7	1,9	1,8	1,7	1,9	1,9	1,9	1,7	2,1	1,9	1,9
Rio Grande do Sul	4,8	5,1	5,1	5,1	5,0	5,1	4,9	4,8	5,3	5,4	5,6
Santa Catarina	2,8	2,9	3,8	3,7	3,8	4,1	3,3	3,5	3,4	3,7	3,7
São Paulo	72,3	71,7	71,1	70,7	70,4	69,6	70,1	68,7	67,6	67,4	67,1

Fonte: SINDIPEÇAS (2016). Elaboração dos autores.

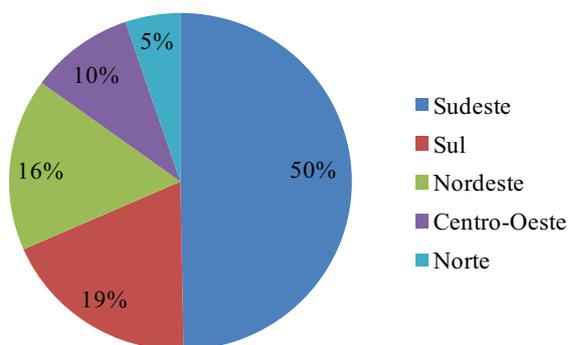
Tabela 5 – Distribuição geográfica (%) dos empregados da indústria de autopeças por estado: 2004 a 2014

Estado	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Amazonas	1,0	1,0	1,0	1,0	1,7	1,5	1,1	1,4	1,4	1,5	1,4
Bahia	1,0	1,2	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	2,6	2,1	2,2
Ceará	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Espírito Santo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Minas Gerais	11,8	11,6	11,4	11,9	13,1	13,3	14,5	16,1	15,6	15,7	14,9
Pernambuco	1,1	1,3	1,3	1,3	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,3
Paraná	4,8	5,1	4,4	4,3	4,4	4,3	5,5	5,3	5,3	5,5	5,2
Rio de Janeiro	0,9	0,9	0,9	0,9	1,3	1,5	1,5	1,6	1,7	1,4	1,3
Rio Grande do Sul	4,5	4,5	3,4	4,3	4,5	4,5	4,3	4,5	4,7	4,8	5,1
Santa Catarina	5,4	5,5	6,5	6,2	4,1	3,8	3,6	3,3	4,2	4,5	4,6
São Paulo	69,3	68,7	69,1	68,1	67,9	68,1	66,6	64,9	63,1	63,4	63,8

Fonte: SINDIPEÇAS (2016). Elaboração dos autores.

Outro destaque da região Nordeste é que, apesar da frota atual representar somente 12,1% do total brasileiro de automóveis e comerciais leves, a participação no total de licenciamentos tem crescido e representou 16,6% do total de licenciamentos de veículos novos desses segmentos em 2015, conforme Gráfico 5.

Sob o aspecto regional, a implantação de novas fábricas e o aumento da frota cria um ambiente propício à chegada de novos empreendimentos relacionados com o setor, incluindo a indústria de autopeças. Somam-se a isso as exigências de aumento do conteúdo local para que as empresas possam fazer jus aos benefícios concedidos para a implantação, de acordo com as regras do novo regime automotivo (Inovar-Auto).

Gráfico 5 – Participação (%) das regiões brasileiras no licenciamento de automóveis e comerciais leves, em 2015


Fonte: ANFAVEA (2016). Elaboração dos autores.

Perspectivas

Entende-se que, no curto prazo, mantenha-se o cenário de dificuldades para a indústria automobilística bra-

sileira e, por conseguinte, para a indústria de autopeças. Os fabricantes de componentes automotivos estão sendo afetados pela combinação de altas taxas de juros, avanço do desemprego, redução da renda disponível e crédito restrito, que afeta diretamente a venda e a produção de veículos novos. Como a maior parte do faturamento das empresas do setor de autopeças é originada das vendas às montadoras, a recuperação do setor de autopeças depende diretamente da recuperação da indústria automobilística. A depender do sucesso da nova política econômica em implantação no País para reverter a atual crise econômica, é possível que se inicie um processo de recuperação do setor em 2017.

Por outro lado, a demanda do mercado de reposição pode registrar desempenho melhor, pois com o comprometimento da renda da população, que leva à dificuldade de trocar o veículo, a demanda por usados aumenta, levando a um aumento da idade média da frota e, conseqüentemente, dos gastos com manutenção.

A perspectiva para as exportações é de melhora, seguindo o que ocorreu em 2015, tendo em vista a melhora do cenário econômico na Argentina, principal demandante das autopeças fabricadas no Brasil, bem como a manutenção do câmbio favorável às exportações.

Em termos regionais, a expectativa é de que não sejam atraídos novos empreendimentos no curto prazo, em consonância com o desempenho das montadoras com instalações produtivas no Nordeste. A FCA tem a intenção de montar um segundo parque de fornecedores com distância máxima de 30Km de sua fábrica em Pernambuco, algo que deve ocorrer somente a partir de uma reversão da situação econômica atual do País.

Considerando-se o exposto, no cenário atual os investimentos e, por conseguinte, os financiamentos, devem ser dirigidos ao desenvolvimento tecnológico, à inovação e à adequação dos processos às exigências do Programa Inovar-Auto. Financiamentos para aumento da capacidade produtiva devem ser restritos aos casos em que as plantas objeto do financiamento venham atender a nichos específicos, ou façam parte de uma estratégia de

substituição de importações vinculada ao cumprimento das exigências do referido Programa.

Referências

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES – ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo: ANFAVEA, 2016.

CERRA, A. L.; MAIA, J. L.; ALVES FILHO, A. G. Projetos locais de desenvolvimento no contexto das cadeias de suprimentos de montadoras de motores veteranas e entrantes. **Gestão & Produção**, v. 14, n. 3, p. 505-519, 2007.

PEREIRA, G. M.; GEIGER, A. Complexidade do produto e volume de produção como determinantes da estratégia de desenvolvimento de fornecedores automotivos. **Gestão & Produção**, v. 12, n. 2, p. 191-201, 2005.

SERASA EXPERIAN. **Setorise Veículos Leves Março 2015**. Disponível em <http://d001www06/ambestudospesqaval/analisessetoriais/docs/setorise/brasil/Veiculos%20Leves.pdf> Acesso em 18 Mai. 2015a.

SERASA EXPERIAN. **Setorise Autopeças Março 2015**. Disponível em <http://d001www06/ambestudospesqaval/analisessetoriais/docs/setorise/brasil/Autopecas.pdf> Acesso em 18 Mai. 2015.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DE COMPONENTES PARA VEÍCULOS AUTOMOTORES – SINDIPEÇAS. **Desempenho do Setor de Autopeças 2015**. São Paulo: SINDIPEÇAS, 2015.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DE COMPONENTES PARA VEÍCULOS AUTOMOTORES – SINDIPEÇAS. **Desempenho da Indústria Brasileira de Autopeças**. Disponível em http://www.sindipecas.org.br/sindipecas/Economia/2016/Desempenho_Projecoes_2016-2017_Janeiro.pdf Acesso em 03 Mai. 2016.