

**ROTA 2030: O IMPACTO DA MEDIDA Nº 843/2018 NA COMERCIALIZAÇÃO
DE CARROS EM SÃO LUÍS**

**ROUTE 2030: THE IMPACT OF MEASURE No. 843/2018 ON THE
COMMERCIALIZATION OF CARS IN SÃO LUÍS**

Aline Paulino Almeida¹

Danilo José Menezes Pereira²

José Washington de Freitas Diniz Filho³

RESUMO:

O objetivo do presente artigo é conhecer como a medida Rota 2030 poderá influenciar a comercialização de carros em São Luís. Para a concretização deste, realizaram-se revisões bibliográficas acerca da trajetória automobilística brasileira e dos incentivos governamentais que beneficiaram esse setor na última década, nesta ordem Inovar-Auto e Rota 2030. A coleta das informações ocorreu através de entrevistas estruturadas em cinco concessionárias, que estavam habilitadas no programa anterior ao estudado e supõem-se que integrarão a nova medida, essas empresas possuem significativa representatividade dos carros consumidos no mercado Ludovicense. O período de coleta foi de 16 de outubro de 2018 e terminou em 29 de outubro do mesmo ano. Os resultados mostraram que as entrevistadas serão influenciadas no âmbito de incremento nas vendas, uma vez que o programa prevê uma redução em alíquotas de alguns impostos que de certo modo baratearam os produtos ofertados. A Rota 2030 também influi na comercialização de carros híbridos na cidade, sendo vista como uma porta para as entradas desses modelos, o que aumenta a variedade de opções para o consumidor.

Palavras chave: Indústria automobilística. Incentivos fiscais. Rota 2030.

ABSTRACT:

The purpose of this article is to know, how the Rota 2030 measure can influence in the commercialization of cars in São Luís. In order to achieve this, bibliographical reviews about the Brazilian automotive trajectory and the governmental incentives that benefited this sector in the last decade have been carried out, in this order Inovar-Auto and Rota 2030. The data collection occurs through structured interviews in five concessionaires, who were authorized in the previous program and are assumed to integrate the new measure, these companies have significant representation in the consumed of Ludovicense cars market. The collection period occurred between October 16, 2018 and ended on October 29 of the same year. The results showed that the interviewees will be influenced in the ambit of sales increase, once the program predict a reduction of some taxes aliquots that in a way are going to cheapen the offered products. The Rota 2030 also influences in the

¹ Graduada em Administração da Universidade CEUMA (UNICEUMA).

² Master Business Administration em Administração Estratégica pela Faculdade Laboro - São Luís/MA. Professor dos Cursos de Administração e Ciências Contábeis do UniCEUMA.

³ Mestre em Administração pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Professor de Pós-Graduação e Graduação da Universidade Ceuma (UNICEUMA). Contador da Universidade Federal do Maranhão (UFMA). E-mail: jwdfdf@hotmail.com

commercialization of hybrid cars in the city, being seen as a doorway for these models, which increases the variety of options for the consumer.

Keywords: Automotive Industry. Tax incentives. Rota 2030.

1. INTRODUÇÃO

Os primeiros passos para uma das invenções mais comercializadas do mundo foram dados em meio a revolução industrial ocorrida no século XIX. Nesse período o primeiro automóvel movido a vapor foi criado. O desenvolvimento dos carros ocorria majoritariamente nos métodos e materiais que seriam empregados na fabricação dos veículos, pouco se pensava em design e popularização. Porém, a busca por um veículo que atendesse às necessidades e que possuísse um preço razoável não se realizou. Na segunda metade deste século surgiu o que podemos considerar como o ancestral direto dos modelos movidos a combustível que conhecemos atualmente.

No Brasil, a indústria automotora recebeu incentivos, que a impulsionaram, no governo do presidente Juscelino Kubitschek, quando os serviços do Grupo Executivo da Indústria Automobilística foram oficializados, para que o país iniciasse a fabricação de carros e não somente montá-los. Esse estímulo cooperou para a mudança no patamar econômico brasileiro. Com os anos, os automóveis passaram de símbolo de *status*, para itens fundamentais na locomoção da população brasileira. E em São Luís não foi uma exceção, o primeiro carro a chegar à cidade quase retornou para o seu país de origem, pois não haviam pessoas qualificadas para manobrá-lo. Atualmente com uma frota que já conta com mais de 300 mil veículos, e com perspectivas de crescimento para os próximos anos, a cidade reflete a paixão dos brasileiros por carros.

Para estabelecer bases de uma política industrial automobilística, que possui tanta significância no Brasil, foi criado o Rota 2030. É um programa que tem como finalidade o desenvolvimento tecnológico dos carros nacionais em longo prazo, além da promoção de incentivos fiscais para as empresas participantes. Conhecer acerca desse novo incentivo para as fabricantes é importante, pois, irá influenciar toda a cadeia de fabricação e venda desse produto. O setor automobilístico atualmente é responsável por aproximadamente 4% do faturamento no PIB da indústria nacional. E que além das demandas específicas dos consumidores locais, esses avanços possam impulsionar as exportações, fazendo com que exista um espaço importante para a realização de pesquisas que abordem os impactos do

ROTA 2030: O IMPACTO DA MEDIDA Nº 843/2018 NA COMERCIALIZAÇÃO DE CARROS EM SÃO LUÍS

programa na comercialização de veículos.

Em nível de sociedade, os consumidores de carros podem esperar por carros mais seguros, com incrementos tecnológicos e, mesmo que não seja a finalidade principal do programa, com valores mais baixos. Espera-se também que haja um aumento na contratação de funcionários pelas fabricantes, já que o Rota 2030 é visto como uma maneira de internalizar a inteligência e o conhecimento no País. Atualmente o setor automobilístico emprega cerca de 200 mil funcionários na cadeia produtiva, empregados diretos. Mas se levarmos em consideração o número de trabalhadores alocados na distribuição, venda e manutenção há um aumento significativo nesses dados.

Levando em consideração a relevância do tema abordado neste artigo, o presente trabalho tem como problema de pesquisa: Como o Rota 2030 irá influenciar na comercialização de carros em São Luís? Esta indagação requereu tanto uma revisão bibliográfica quanto o emprego de técnicas de coleta de informações que permitiram que a temática explorada alcançasse o objetivo geral da pesquisa que é: Conhecer como o Rota 2030 irá afetar a comercialização de carros em São Luís.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Para que o presente artigo cumprisse com seus objetivos, foi necessária a realização de uma contextualização acerca das teorias e artigos já existentes, cuja finalidade era de agregar consistência técnica-científica a este trabalho. Assim, foram levantadas informações acerca dos seguintes temas: A indústria automobilística no Brasil; A tributação na fabricação de carro antes do Rota 2030: Inovar-Auto; As perspectivas com a entrada em vigor do rota, que se entende ser o caminho para a análise do problema aqui abordado.

2.1 A indústria automobilística no Brasil

O início da história dos veículos, no mundo, começou a ser traçada em 1876, quando o francês Nicolas-Joseph Cugnot realizou um aperfeiçoamento da máquina a vapor e criou a primeira carruagem a vapor do mundo, uma das versões que tempos depois iria originar os automóveis (GODINHO, 2018, p. 1). Os carros que possuem um motor e são movidos a combustível, como os existentes atualmente, foram criados em 1862 pelo alemão Nikolaus Otto, na época por falta de postos de abastecimento o combustível era vendido em farmácias

(MARIN, 2017, p. 1.).

No Brasil a tecnologia dos carros veio juntamente com o verbo “montar”, empresas como a fabricante de carrocerias Grassi, montavam ônibus no país desde 1908. Por muito tempo as empresas não tinham intenção nem incentivos para a fabricação de carros por aqui (PEREIRA, 2016, p. 1). O cenário passou a se modificar quando o Fundo Rodoviário Nacional foi criado no governo Vargas. Com o objetivo de aumentar a malha rodoviária do país, o programa ampliou os horizontes dos fabricantes de carro, já que haveria mais área trafegável para os seus produtos (D’ARAUJO, 2017, p. 1).

Em fevereiro de 1951, o primeiro automóvel de passageiro totalmente brasileiro, um conversível com capota dobrável conhecido como: o Pinar ou “Pioneiro da Indústria Brasileira”, trazia a possibilidade de fabricação e comercialização de um carro completamente nacional, livre dos royalties das patentes estrangeiras (BRANDON, 2011, p. 71-72). Contudo, pouco tempo depois se descobriu que o motor utilizado no Pinar, era uma cópia da peça fabricada pela empresa alemã, Volkswagen e todas as possibilidades que poderiam surgir com esse modelo foram deixadas de lado.

A indústria automobilística brasileira passou a realmente ser composta por fabricantes, em 1956. O então presidente, Juscelino Kubitschek, programou o Plano de Metas, para a rápida nacionalização da produção (LEITE, 2006, p. 57). Acompanhada por uma pesada política de tarifas de importação de automóveis, os fabricantes foram obrigados a produzir veículos no país (NASCIMENTO, 2016, p. 5). Em poucos anos, a nacionalização desta indústria passou a ser realidade, o Brasil chegou ao final de 1960 com uma população de 65.755.000 habitantes e um total de 321.150 veículos produzidos desde o início da implantação do parque industrial automotivo (LEITE, 2006, p. 58).

No momento atual, o Brasil conta com mais de 44 empresas presentes em seu território, uma estimativa de frota de 45 mil veículos circulantes e exportação de aproximadamente 800 mil veículos em 2017 (ANFAVEA, 2018, p. 45 – 69). Sendo o maior produtor, consumidor e exportador de toda a América Latina. Em nada parecido com o Brasil que não possuía espaço para a produção de carros. A indústria automobilística é tão forte no país que existem leis e programas para que esta cresça e se desenvolva ainda mais.

2.2. A tributação na montagem de veículos antes da rota 2030: Inovar-Auto.

ROTA 2030: O IMPACTO DA MEDIDA Nº 843/2018 NA COMERCIALIZAÇÃO DE CARROS EM SÃO LUÍS

Antes da medida do Rota 2030 ser posta para aprovação, vigorava no país uma lei de regimentos semelhantes. A Inovar-Auto criada através do decreto nº 7.819/2012 teve aplicação iniciada em janeiro de 2013, com vigência até dezembro de 2017 (PINTO, 2018, p. 2). Essa lei tinha por objetivo: aumentar o estímulo ao investimento e a inovação, a proteção à indústria e ao mercado local (MESQUITA, *et. al.* 2014, p. 7). A seguir determinações para a conservação do meio ambiente e capacitação dos fornecedores (STRAFACCI, 2017 p. 1).

Para receber os benefícios do programa, as empresas participantes deveriam cumprir metas específicas, como: aumentar investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento, produção de veículos mais econômicos e incrementar itens que reforcem a segurança nos veículos, por exemplo, (BRASIL, 2012). Ao atingirem suas metas os participantes poderiam abater até 32 pontos percentuais na cobrança de IPI, onde, 30 pontos eram atribuídos a empresas que cumprissem suas metas em relação ao conteúdo nacional e etapas de produção dentro do Brasil, 1 ponto seria atribuído aos veículos que consumissem 15,46% a menos energia, e o ponto restante caso os veículos reduzissem 18,84% no consumo energético (PINTO, 2018, p. 1).

Importante ressaltar que para os veículos importados que não possuíssem nenhum processo realizado no Brasil, haveria um acréscimo de 30% no IPI cobrado na importação, salvo importações provenientes de países do MERCOSUL e México (MESQUITA, *et. al.* 2014, p. 7). Para que as empresas o ramo automobilístico não apenas importasse, mas também que a produção local fosse incentivada. (NUNES, *et. al.* 2016, p. 5). Pessoa; Lisboa (2017, p. 2) afirma que essa medida acabou por inflacionar o setor, com a proliferação de pequenas fábricas para produzir poucos milhares de automóveis a fim de evitar a cobrança adicional.

Mesmo com objetivos nobres a lei dificultava a entrada do mercado automobilístico brasileiro no contexto mundial, em que os fornecedores são globais. As montadoras estrangeiras possuem seus processos pré-definidos de forma a atender as necessidades tecnológicas a um baixo custo (LEÃO; GOULART, 2012 p.10), assim ficaria difícil entrar num mercado em que somente quem produz mais nem território nacional ganha benefícios. No último ano de vigor o Brasil foi processado e condenado por protecionismo pela Organização Mundial do Comércio.

A entidade considerou que o regime automotivo ia contra as leis de livre comércio,

já que obriga as empresas a investirem no país, e as que não o fazem recebiam uma “punição”, o que afetava empresas estrangeiras injustamente (STRAFACCI, 2017 p. 1).

Com o fim do programa, analisou-se que o Inovar-Auto trouxe benefícios ao país, os carros produzidos no país durante essa época tiveram sua eficiência energética otimizada em 15,5% a cada quilometro rodado, o que permitiu o aumento das exportações brasileiras de veículos, que eram focos (SANTOS, 2018, p. 44). Porém, essa lei deixou espaços nebulosos sobre a forma de cálculo dos benefícios e na fiscalização das montadoras (GARCIA, 2014, p. 2). Além de não beneficiar diretamente os fornecedores de peças da cadeia automotiva, já que inexistiam benefícios e créditos para os mesmos. Após a condenação, o governo planejou uma medida substitutiva para que os benefícios alcançados pelo Inovar-Auto fossem maximizados e os erros que, o levaram a extinção, não ocorressem novamente (PINTO, 2018, p. 5).

2.3 As perspectivas com a entrada em vigor da rota 2030.

O Rota 2030 estabelece as bases de uma política econômica para o setor automobilístico pelos próximos 15 anos e será dividido em três ciclos de desenvolvimento (BENJAMIN, 2018, p.1). A nomenclatura se dá com a perspectiva de que a indústria nacional deve chegar ao ano 2030 com tecnologia equivalente à de mercados avançados, integração ativa na cadeia global de suprimentos, competitividade na produção dos principais sistemas automotivos e capacidade de desenvolvimento de projetos globais (MDIC, 2017 *apud* MENDES, 2018, p. 22). A proposta do governo é fazer com que a duração da política industrial vá além dos períodos de quatro em quatro anos, e se aproxime dos ciclos empresariais necessários para a tomada de decisão. Para que as empresas possam se adaptar e programar os seus investimentos no Brasil e se preparar para cumprir com suas metas (MEDIC,2018, p.1).

Segundo a ANFAVEA (2018, p.1), os principais objetivos do programa estão relacionados a inovação tecnológica da frota brasileira, através do incentivo a Pesquisa e Desenvolvimento, continuação das bases do programa anterior com relação a sustentabilidade, com a redução na emissão de gases poluentes e destacar a utilização dos biocombustíveis. Além de suscitar a evolução da segurança veicular e o aumento da competitividade da indústria automobilística brasileira (BENJAMIN, 2018, p.1). As diretrizes do Rota 2030 foram criadas pelo Grupo de Alto Nível- Mobilidade e Logística,

ROTA 2030: O IMPACTO DA MEDIDA Nº 843/2018 NA COMERCIALIZAÇÃO DE CARROS EM SÃO LUÍS

este irá acompanhar todo o desenvolvimento do programa com seis grupos de trabalho que serão responsáveis por assegurar que os objetivos sejam cumpridos, reestruturar a cadeia de autopeças e apoiar o acesso ao mercado para as pequenas e médias empresas (MEDIC, 2017, p.1).

Para conseguir os incentivos fiscais de até R\$ 1,5 bilhão o setor automobilístico tem que investir cerca de R\$ 5 bilhões em pesquisa e desenvolvimento e reduzir o consumo dos carros em 11% para os próximos três anos (RODRIGUES, 2018, p.1). Se as empresas habilitadas cumprirem com suas metas elas receberão um desconto adicional no IPI de até 2% (BENJAMIN, 2018, p.1). De acordo com Rocha (2018, p. 6) o programa poderá ainda deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, desde que as despesas sejam classificáveis como operacionais e aplicados a Pesquisa e Desenvolvimento das atividades, fornecedores, manufatura básica, tecnologia industrial básica e serviços de apoio técnico, que são os alvos do Rota 2030.

Para os carros elétricos e híbridos a medida vem como um impulsionador, pois estes possuem uma inexpressiva taxa de poluição, o que se adequa as características objetivas pelo programa. Hoje esses de carros pagam aproximadamente 25% de IPI, após a promulgação a faixa de imposto será reduzida para a medida entre 7% a 20%, em conformidade com o tipo de veículo (BRIGATO, 2018, p.1). Com essas expressivas reduções nos incentivos podem reduzir expressivamente os preços desse tipo de automóvel em relação a queda que será percebida nos carros movidos a combustão, mesmo que não seja o objetivo do programa (BENJAMIN, 2018, p.1). Essa redução de preços também estará ligada ao fato de que o programa pretende zerar as alíquotas do Imposto de Importação às autopeças que não possuem fabricação no Brasil, mas o que seria dispêndio deverá que ser investido no desenvolvimento do setor (RODRIGUES, 2018, p.1).

Com relação ao aumento da segurança dos veículos, Rocha (2018, p.1) afirma que serão introduzidos de 15 a 17 novos itens, alguns especialistas especulam que o controle de estabilidade passará a ser obrigatório para todos os carros vendidos no país, e foi confirmado que será incluso um sistema de proteção de pedestres (RIBEIRO, 2018, p.1). Até 2027 o governo planeja estar com todas as tecnologias assistivas ao motorista e que os carros possuam etiquetas que informem de forma sintética a eficiência energética e os itens instalados (MDIC, 2018, p.1).

3. METODOLOGIA

A estruturação deste artigo foi realizada a partir de revisões bibliográficas, para explicar o tema base, a partir de referências teóricas publicadas em documentos (CERVO E BERVIAN, 2002, p. 65). Com uma natureza exploratória, as análises possibilitaram descrições da situação e as relações existentes entre os elementos componentes que se tem pouca informação a respeito, para que este venha a se tornar familiar a quem estuda e à sociedade (CERVO, BREVIAN E SILVA, 2007, p. 63). No caso deste artigo, conhecer as influências da medida Rota 2030 para a comercialização de carros em São Luís.

A abordagem qualitativa foi selecionada porque permite a compreensão dos fatos apresentados a partir das perspectivas dos sujeitos participantes do processo que interpretam os fenômenos e os atribuem significados (PASCHOARELLI, MEDOLA E BONFIM, 2015, p. 4), estes interpretam os fenômenos, atribuindo-lhes um significado. Visto que, para atingir o propósito do trabalho a pesquisa foi realizada com gestores de cinco concessionárias em São Luís. O critério de escolha dos locais de estudo foi baseado em pesquisas acerca do Inovar-Auto, as entrevistadas estavam habilitadas no programa anterior, o que se pôde concluir que também participarão do novo programa. A pesquisa foi considerada como de campo, porque o pesquisador se dirigiu ao espaço onde as pessoas que teriam conhecimento acerca do fenômeno se encontravam (PIANA, 2009, p. 169).

A coleta de dados ocorreu mediante entrevistas estruturadas, que iniciaram em 16 de outubro de 2018, para que as respostas pudessem ser comparadas com o mesmo conjunto de perguntas e que as diferenças nos resultados mostrassem somente diferentes opiniões acerca do assunto abordado (MARCONI e LAKATOS, 2005, p. 199 apud LODI, 1974, p. 16). E encerraram em 29 de outubro do mesmo ano, após um estudo de múltiplos casos, pois este não permite a generalização dos resultados para toda a população, o que oferta evidências mais robustas (YIN, 2001, p. 68). As pesquisas relativas ao assunto foram concluídas com uma análise de conteúdo, para que as informações obtidas permitissem a compreensão crítica do conteúdo presente (MOZZATO E GRZYBOVSKI, p. 734 apud CHIZZOTTI, 2006, p. 98).

4. ANÁLISE DA PESQUISA

ROTA 2030: O IMPACTO DA MEDIDA Nº 843/2018 NA COMERCIALIZAÇÃO DE CARROS EM SÃO LUÍS

4.1 O Rota 2030 como uma perspectiva de aumento de vendas.

Segundo Benjamin (2018, p.1) o objetivo da medida, quando reduz as alíquotas dos impostos não é diminuir os preços dos veículos, mas sim assegurar que os produtos fabricados no país sejam mais tecnológicos e seguros através do investimento em pesquisa e desenvolvimento. Mas segundo ANFAVEA, esses investimentos deverão tornar a indústria brasileira mais competitiva e poderão, a longo prazo, baratear o custo dos carros (REIS, 2018, p.1). Os fragmentos a seguir mostram como as concessionárias acreditam que essa medida poderá influenciar na comercialização de seus produtos:

*“[...] um produto que possui redução nos impostos **há um estímulo para o consumidor comprar esse produto**. Falando de carro, vão comprar o carro. (Gerente 2).”*

*“[...] Eu acho que, se realmente acontecer, a gente fica na expectativa que o nosso produto, com esses benefícios, **com esses descontos ele possa circular mais no mercado [...]**.” (Gerente 3).*

*“[...] Porque, **quando menor o imposto maior é a venda**, menor o preço, hoje na atualidade o cliente busca preço [...], A gente bate muito na tecla aqui de **não vender preço, de vender produto**, mas assim é um chama na venda? É! [...]. (Gerente 4).*

*“[...] então na teoria a gente vai ter um preço mais baixo então a gente vai **poder vender a um preço justo, não barato, mas um preço justo**.” (Gerente 1).*

Pode-se inferir através das repostas dos gerentes que, o Rota 2030 poderá sim ser um impulsionador de vendas, mesmo que a redução das alíquotas para carros movidos a combustível fóssil não seja tão expressiva. As especificidades do programa, como o aumento da segurança dos carros ao introduzir novos dispositivos e com a diminuição da emissão de gases poluentes (ANFAVEA, 2018, p. 1), instigam o consumidor a compra,

como podemos perceber no fragmento pertencente ao discurso da Gerente 3 “[...] *a partir do momento que uma indústria ela investe na busca de um produto que seja mais tecnológico, mais seguro e aonde ele preserva de uma certa forma também a natureza eu acho que isso [...] já gera no consumidor uma vontade, uma curiosidade em conhecer o produto.*”. As respostas dos entrevistados deixam evidente a importância dos programas governamentais para o setor automobilístico, confrontando o que Lisboa; Pessoa (2017, p. 1) que afirma que os últimos programas destinados a indústria automobilística brasileira foram uma perda de recursos que poderiam ter sido investidos em outras áreas da sociedade.

Outro ponto importante presente nessa dimensão é a relação de competitividade entre motos e carros. Ao serem indagados se o Rota 2030 poderia ser uma porta para que os consumidores de motocicletas passassem a consumir veículos, as opiniões dos entrevistados apontaram que esse projeto somente não pode garantir essa mudança de consumo, Gerente 2: “[...] *não só a redução do preço dos carros através desses incentivos fiscais, mas seria preciso que a economia esteja bem pra que as pessoas consigam, né, pular degraus de consumo.*”. A Gerente 1: “[...] *acredito que vai influenciar parte desse público não totalmente, porque tem muita gente que compra de moto porque gosta acha mais rápido, não enfrenta tanto engarrafamento, mas outros preferem porque gasta menos, mas ainda assim não acham tão seguros, por exemplo.*” Ou seja, o consumo de motos pode perder apenas os clientes que possuam condições financeiras de expandirem sua renda, mas com base nos dados coletados não apresentará grandes oscilações na aquisição de motos.

4.2 Uma porta para comercialização de novos produtos.

Um dos objetivos mais abordados pelo programa é que a emissão de gases danosos causados pela emissão de combustíveis fosse seja reduzida. Nesse aspecto os carros híbridos e elétricos ganham significativo espaço de comercialização no nosso país, devido à queda na cobrança de IPI desses modelos, após a promulgação a faixa de imposto será reduzida para a medida entre 7% a 20% (BRIGATO, 2018, p.1). E como foi mostrada, a redução dos preços pode elevar a demanda e a conseqüentemente comercialização de diferentes tipos de veículo, abaixo se apresenta fragmentos das entrevistas acerca desse assunto.

“[...] Porque tem clientes que procuram carros que são menos

ROTA 2030: O IMPACTO DA MEDIDA Nº 843/2018 NA COMERCIALIZAÇÃO DE CARROS EM SÃO LUÍS

poluentes, alguns até perguntam quando vai chegar esses carros elétricos, porque eles já têm essa preocupação então a gente vai atingir esse público [...].” (Gerente 1).

“[...] A tendência é que mais carros elétricos entrem [...] e chegar um tempo realmente que exista muito mais carro elétrico que carro movido a combustível fóssil. (Gerente 2).

“[...] eu acho que com o aumento da concorrência graças a essa ideia pode ser que aumente mais a quantidade de carros híbridos e elétricos [...].” (Gerente 5).

Como pode se observar, o Rota dispõe as empresas uma nova possibilidade de comercialização, os carros híbridos e elétricos, mas a cultura de consumo do Ludovicense pode ser um empecilho, como se pode perceber pela fala da Gerente 3: *“[...] o que falta é que nosso mercado ele precisa procurar pra conhecer um pouquinho dos benefícios”*. O Gerente 1 afirma que: *“[...] eu acredito que tem outras pessoas que, por conta da inovação, a gente vai ter que mudar a cultura delas, porque assim esse é o futuro e a gente não pode parar no tempo”*. Ou seja, existe a oportunidade de comercialização, mas os clientes ainda possuem um lado mais tradicional, resistente a mudanças. Mas segundo a Gerente 5 esse cenário está começando a mudar com a globalização de informações e a tecnologia sendo reinventada e facilmente acessada pelos consumidores, ela relatou que: *“[...] A gente tá tentando superar nosso medo de trazer esses carros, porque o consumidor ele é mais digital, ele entra no site, ele pesquisa, e vê a diferença que esse tipo de modelo ele traz”*.

Outro ponto observado na pesquisa é a inexistência de estruturas que consigam suprir as necessidades desses veículos na cidade para que a comercialização de carros completamente elétricos seja estabelecida. A Gerente 5 declarou que: *“[...] precisamos ter estrutura pra isso, acho que pode ter a comercialização mais de carros híbridos, os elétricos precisam de toda uma estrutura, locais reservados pra recarregar e etc., então não acho que os elétricos somente elétricos vão vir com tanta força.”* Mas a mesma acredita que os híbridos possam sim possuir um espaço de destaque, como mostra o fragmento: *“[...] mas os híbridos possuem sim uma grande oportunidade aqui na cidade”*. Conclui-se que, mesmo que a comercialização de carros somente elétricos não possa ser possível

ainda, devido a problemas estruturais como mostrados, mas existe a contingência de que os carros híbridos integrem os *Showrooms* na cidade nos próximos anos.

5. CONCLUSÃO

Perceber as influências de uma medida governamental para um dos setores de maiores representatividades do país apresentou certas dificuldades, desde desconhecimento acerca do programa até falta de tempo do setor alvo para responder as indagações da entrevista. Com este trabalho pretende-se demonstrar as influências da medida 846/2018, conhecida como Rota 2030, sobre a comercialização de carros na capital Ludovicense. Compreender a proposta da medida e seus impactos foram necessários para cumprir com os objetivos propostos. Concluiu-se que, para as concessionárias entrevistadas o programa influenciará como um propulsor nas vendas não só pela redução das alíquotas de tributação, mas também pelas características inerentes ao programa, como os avanços na tecnologia de redução de emissão de gases poluentes, essas particularidades geram no consumidor, que está mais tecnológico e informado a curiosidade de conhecer o automóvel.

Além disso, percebe-se que a Rota servirá como um incentivo as empresas locais a iniciarem a comercialização de carros híbridos na cidade, o estudo mostrou que ainda não temos capacidade estrutural para comportar veículos completamente elétricos. A cultura de consumo da população de São Luís era considerada uma barreira para a comercialização, mas o acesso a informação dos clientes permite que estes enxerguem o benefício desse tipo de veículo.

O objetivo de conhecer como a Rota 2030 irá afetar a comercialização de carros em São Luís foi alcançado, pois se percebeu que pelo que até então se conhece da medida, irá proporcionar mudanças positivas no cenário de consumo da cidade estudada. A pesquisa mostrou que os incentivos por parte do governo são necessários e as empresas que consigam se adequar aos preceitos consegue, não só usufruir dos abonos, mas também mostrar para o seu público alvo que elas estão em constante atualização.

Como sugestão para futuros trabalhos fica a análise dos impactos do Rota 2030 para os comerciantes de etanol, um dos combustíveis que poluem menos o meio ambiente, aprofundar os estudos da influência da medida para empresas atuantes no setor de autopeças, que passou a integrar o programa e como os abonos da medida afetará as estratégias e perspectivas das marcas premium e analisar os impactos das políticas fiscais

ROTA 2030: O IMPACTO DA MEDIDA Nº 843/2018 NA COMERCIALIZAÇÃO DE CARROS EM SÃO LUÍS

para os setores em que forem direcionadas.

REFERÊNCIAS

Anuário da Indústria Automobilística Brasileira. Brasília: ANFAVEA, 2018.
<<http://www.virapagina.com.br/anfavea2018/141/#zoom=z>>. Acessado em 03 out. 2018.

BENJAMIN, Tabatha. **Como o programa rota 2030 vai funcionar na prática e influenciar os carros vendidos no Brasil?** Rio de Janeiro: Auto Esporte, 2018. <<https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2018/07/como-o-programa-rota-2030-vai-funcionar-na-pratica-e-influenciar-os-carros-vendidos-no-brasil.html>>. Acessado em 22 set. 2018.

BRANDÃO, Ramos Lima. **O automóvel no Brasil entre 1955 e 1961: A invenção de novos imaginários na era JK.** Juiz de Fora: Programa de Pós-Graduação em História Mestrado em Narrativas, Imagens e Sociabilidades, 2011.
<<http://www.ufjf.br/ppghistoria/files/2011/01/Ramon-de-Lima-Brand%C3%A3o.pdf>>. Acessado em 26 set. 2018.

BRASIL. Lei nº 12.715 de 17 de setembro de 2012. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, Brasília, 24 set. 2018. Seção 1, p.1.

Breve história da evolução do automóvel, [S.I.], 2010.
<<http://www.h2brasil.com/parte-1/cap-tulo-1-a-evolu-o-do-autom-vel>>. Acessado em 02 set. 2018.

BRIGATO, João. **Rota 2030: O que já sabemos sobre o novo regime automotivo.** São Paulo: ICARROS, 2018. <<https://www.icarros.com.br/noticias/geral/rota-2030:-o-que-ja-sabemos-sobre-o-novo-regime-automotivo/24927.html>>. Acessado em 22 set 2018.

CERVO, Amado Luís; BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia Científica.** 5. Ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2002.

CERVO, Amado Luís.; BERVIAN, Pedro Alcino.; SILVA, Roberto. **Metodologia Científica.** 6. Ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

CHESKI, Lissa; CAVALCANTI, Carlos. **Análise sobre o levantamento da frota circulante.** São Paulo: SindiPeças, Abipeças, 2017.
<https://www.sindipecas.org.br/sindinews/2017/2017_Junho_AnaliseLevantamentoFrota.pdf>. Acessado em 23 set. 2018.

D'ARAÚJO, Maria Celina. **Um panorama da política de desenvolvimento de Vargas.** Rio de Janeiro: FGV CPDOC, 2017.
<<https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas2/artigos/EleVoltou/PoliticaDesenvolvimento>>. Acessado em 24 set. 2018.

GARCIA, Christimara. **Um ano de Inovar Auto.** [S.I]: ABGI, accelerating innovation, 2014.

ALMEIDA, A P; PEREIRA, D J M; e DINIZ FILHO, J W F

<<http://brasil.abgi-group.com/radar-inovacao/artigos-estudos/um-ano-inovar-auto-christimara-garcia/>>. Acessado em 26 set. 2018.

GODINHO, Renato Domith. **Como foi inventado o automóvel?** São Paulo: Super interessante, 2018. <<https://super.abril.com.br/mundo-estranho/como-foi-inventado-o-automovel/>>. Acessado em 24 set. 2018.

Governo apresenta nova política industrial para o setor automotivo. Brasília: ANFAVEA, 2018. <http://www.anfavea.com.br/docs/5.7.18_Press_Rota2030.pdf>. Acessado em 22 set. 2018.

Indústria automobilística no Brasil: qual o futuro do setor?. [S.I]: Transformação digital, 2018. < <https://transformacaodigital.com/industria-automobilistica-no-brasil-qual-o-futuro-do-setor/> >. Acessado em 23 set. 2018

LEÃO. Carina; GOULART, Letícia; **O INOVAR AUTO e os investimentos em P&D no setor automotivo.** Minas Gerais: Invetta, <http://brasil.abgi-group.com/wp-content/uploads/2018/01/2012_Invetta_Radar_inovarauto.pdf>. Acessado em 22 set. 2018.

LEITE, Rodrigo Peixoto. **Painel de automóveis populares: o design do cluster de direção sob o aspecto da ergonomia informacional.** Rio de Janeiro: Dissertações de mestrado PUC, 2006. < http://www2.dbd.puc-rio.br/pergamum/tesesabertas/0410906_06_cap_03.pdf>. Acessado em 26 set. 2018.

LISBOA, Marcos; PESSOA, Samuel. **Vamos Continuar a Brincar de Avestruz? Brasília: Brasil Economia e Governo, 2017.** <<http://www.brasil-economia-governo.org.br/wp-content/uploads/2017/11/vamos-continuar-a-brincar-de-avestruz.pdf>>. Acessado em 3 nov. 2018.

MARCONI, Marina de Andrade.; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica.** 6. Ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 2005.

MARIN, Tauana. **Quando foi inventado o primeiro carro?** São Paulo: Diário do Grande ABC, 2017. <<https://www.dgabc.com.br/Mobile/Noticia/2710797/quando-foi-inventado-o-primeiro-carro>>. Acessado em 24 set. 2018.

MENDES, Maurício Leite. Valoração de tecnologias fora de ciclo quanto ao consumo de combustível. São Paulo: Teses USP, 2018.
< <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3149/tde-13072018-135407/en.php>>. Acessado em 05 nov. 2018.

MESQUITA, Daniel Leite. *et. al.* **Inovar-Auto: Estudo de Caso sobre sua Adesão por uma Montadora Brasileira.** <http://www.anpad.org.br/admin/pdf/2014_EnANPAD_GCT453.pdf>. Acessado em 03 set. 2018.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Ministro Marcos Pereira lança Rota 2030 – Mobilidade e Logística.** Brasília: MDIC, 2017.

ROTA 2030: O IMPACTO DA MEDIDA Nº 843/2018 NA COMERCIALIZAÇÃO DE CARROS EM SÃO LUÍS

<<http://www.mdic.gov.br/noticias/2447-ministro-marcos-pereira-lanca-rota-2030-mobilidade-e-logistica>>. Acessado em 3 nov. 2018.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Presidente assina MP que cria nova política industrial para o setor automotivo.** Brasília: MDIC, 2018. <<http://www.mdic.gov.br/index.php/noticias/3416-presidente-assina-mp-que-cria-nova-politica-industrial-para-o-setor-automotivo>>. Acessado em 3 nov. 2018.

MOZZATO, Anelise Rebelato; GRZYBOVSKI, Denize **Análise de Conteúdo como Técnica de Análise de Dados Qualitativos no Campo da Administração: Potencial e Desafios.** Rio Grande do Sul: RAC, v. 15, n. 4, pp. 731-747, Jul./Ago. 2011. <<http://www.scielo.br/pdf/rac/v15n4/a10v15n4.pdf>>. Acessado em 02 set. 2018.

NASCIMENTO, M. S. **Implantação E Evolução Da Indústria Automobilística No Brasil.** Tocantins: Revista Tocantinense de Geografia, Ano 05, n.07, 2016. <[file:///C:/Users/USER/Downloads/1704-10517-1-10-20160208%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/USER/Downloads/1704-10517-1-10-20160208%20(1).pdf)>. Acessado em 26 set. 2018.

NUNES, Moema Pereira. *et. al.* **O Inovar-Auto e sua Contribuição Para o Desenvolvimento do Setor Automotivo Uma análise com foco regional no Rio Grande do Sul.** Rio Grande do Sul: Editora Unijuí, n. 34, 2016. <<https://www.revistas.unijui.edu.br/index.php/desenvolvimentoemquestao/article/view/3231/4873>>. Acessado em 24 set. 2018.

PASCHOARELLI, Luis Carlos. *et al.* **Características Qualitativas, Quantitativas e Quali-quantitativas de Abordagem Científicas: estudos de caso na subárea do Design Ergonômico.** São Paulo: Revista de Design, Tecnologia e Sociedade, 2015. <<http://periodicos.unb.br/index.php/design-tecnologia-sociedade/article/view/19962>>. Acessado em 25 set. 2018.

PEREIRA, Fabiano. **A pré-história da indústria automobilística no Brasil.** [S.I]: Revista Quatro Rodas, 2016. <<https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/a-pre-historia-da-industria-automobilistica-no-brasil/>>. Acessado em set. 2018.

PINTO, Carolina Martins. **Inovar-auto: resultados e desafios para o regime automotivo de 2018.** [S.I]: Jus.com.br, 2018. <<https://jus.com.br/artigos/66567/innovar-auto-resultados-e-desafios-para-o-regime-automotivo-de-2018>>. Acessado em 26 set. 2018.

Produção de Veículos aumenta 42% e tem melhor outubro desde 2014. Brasília: Governo do Brasil, 2017. <<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2017/11/producao-de-veiculos-aumenta-4-2-e-tem-melhor-outubro-desde-2014>>. Acessado em 03 out. 2018.

REIS, Alessandro. **Anfavea: "Rota 2030" saiu, mas principais mudanças ainda serão discutidas.** São Paulo: Carros Uol, 2018. <<https://carros.uol.com.br/noticias/redacao/2018/07/06/anfavea-rota-2030-saiu-mas-principais-mudancas-ainda-serao-discutidas.htm?cmpid=copiaecola>>. Acessado em 22 set.

2018.

RIBEIRO, Rodrigo. **O que ainda falta saber sobre o Rota 2030**. São Paulo: Editora Abril, 2018. <<https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/o-que-ainda-falta-saber-sobre-o-rota-2030/>>. Acessado em 22 set. 2018.

ROCHA, Bruno Alves. **Subsídios acerca da adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2018. <<http://www2.camara.leg.br/orcamento-da-uniao/estudos/2018/MP8432018NotaTecnica302018CDBruno.pdf>>. Acessado em 3 nov. 2018.

RODRIGUES, Lorena. **Governo Lança Rota 2030 Com Abatimento De 10,2% De Impostos Para Montadoras**. São Paulo: Estadão, 2018. <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,governo-lanca-rota-2030-com-abatimento-10-2-de-impostos-para-montadoras,70002389497>>. Acessado em 22 set 2018.

SANTOS, Chico. **Proteção e inovação sob o mesmo teto?** Rio de Janeiro: Conjuntura Econômica, 2018. <<http://portalibre.fgv.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=8A7C82C561E9052D01624E3A55EA4FDE>>. Acessado em 3 nov. 2018.

SILVA, Fernando. **O Primeiro Automóvel no Maranhão**. [S.I]: Revista Ventura, 2011. <<http://www.comunidadeusobrasileirama.org.br/index.php/pages/56-o-primeiro-automovel-no-maranhao>>. Acessado em 19 set. 2018.

STRAFACCI, Gilberto. **Rota 2030: O "novo" Inovar-Auto**. São Paulo: Setec Consult Group, 2017. <https://setecnet.com.br/includes/artigo_rota2030.pdf>. Acessado em 15 set. 2018.

Uma ponte a história e entre o futuro. São Paulo: ANFAVEA, 2006. <<http://www.anfavea.com.br/50anos/8.pdf>>. Acessado em 15 set. 2018.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso Planejamento e Métodos**. 2. Ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.