



**RELATÓRIO ANUAL DO  
PROGRAMA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA**

**Exercício 2023**

**Junho de 2025**

Grupo de Acompanhamento do  
Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística

## Sumário

1. INTRODUÇÃO .....	2
2. MARCO LEGAL E CONTEXTO PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA .....	3
2.1. Marco legal: legislação aplicável .....	4
2.2. Contexto para implementação do Programa .....	4
2.3. Acompanhamento do Programa Rota 2030 – Mobilidade E Logística .....	4
2.4. Empresas habilitadas .....	4
3. INDICADORES E METAS DO PROGRAMA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA .....	5
3.1. Indicadores de Esforço.....	6
3.2. Indicadores de Resultados.....	7
3.3. Indicadores de Impacto .....	8
4. AVALIAÇÃO DE INDICADORES .....	9
4.1. Dispêndios realizados no Brasil pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 em pesquisa e desenvolvimento (dados agregados): .....	9
4.2. Investimentos do Programa Rota 2030 no desenvolvimento tecnológico e competitivo da cadeia de fornecedores:.....	12
4.3. Introdução de tecnologias assistivas à direção: .....	13
4.4. Atendimento de requisitos de desempenho estrutural:.....	14
4.5. Rotulagem de segurança veicular nos veículos comercializados no Brasil: .....	14
4.6. Quantidade de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030: 15	15
4.7. Aumento da produtividade das empresas habilitadas no Programa Rota 2030: ...15	15
4.8. Corrente de comércio do setor automotivo brasileiro (autopeças): .....	16
4.9. Incremento da eficiência energética média dos veículos comercializados no País:17	17
4.10. Volume exportado pelas empresas fabricantes de veículos habilitadas em 2019: 18	18
4.11. Participação das exportações no faturamento do setor de autopeças: .....	18
5. PROGRAMAS E PROJETOS PRIORITÁRIOS.....	20
6. CONCLUSÕES .....	21
ANEXO I: ESTRUTURA DA ESTRATÉGIA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA .....	23
ANEXO II: EMPRESAS HABILITADAS AO PROGRAMA ROTA 2030 .....	25

## 1. INTRODUÇÃO

O Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, instituído pela Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, é parte da estratégia elaborada pelo Governo Federal para desenvolvimento do setor automotivo no País, que compreende, além da política homônima voltada ao fomento das atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação na cadeia industrial automotiva, regramentos de mercado relativos à rotulagem veicular, eficiência energética e segurança veicular, e um regime tributário especial para importação de autopeças sem produção nacional.

O Programa traz as seguintes diretrizes :

I - incremento da eficiência energética, do desempenho estrutural e da disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País;

II - aumento dos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País;

III - estímulo à produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais;

IV - incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;

V - promoção do uso de biocombustíveis e de formas alternativas de propulsão e valorização da matriz energética brasileira;

VI - garantia da capacitação técnica e da qualificação profissional no setor de mobilidade e logística; e

VII - garantia da expansão ou manutenção do emprego no setor de mobilidade e logística.

Partindo de ampla discussão com a sociedade, que incluiu consultas e rodadas de reuniões com órgãos da administração pública federal, associações, sindicatos e entidades integram o setor, o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística foi pensado como política pública de longo prazo para quinze anos, divididos em três ciclos quinquenais, sendo o primeiro com vigência de 1º de dezembro de 2018 até 30 de novembro de 2023. Para cada ciclo será realizada uma revisão da política e uma reorientação das metas e instrumentos.

O programa define metas objetivas e dota as empresas de instrumentos e estímulos para viabilizar o seu atingimento. Trata-se de uma política que confere a previsibilidade necessária para que as empresas possam se adaptar e programar os seus investimentos.

Muito embora o Programa Rota 2030 tenha como público-alvo a indústria automotiva (montadoras e importadores de veículos, fabricantes de autopeças, e os trabalhadores do setor), seus resultados serão externados à toda sociedade, especialmente por meio do aumento da eficiência energética e da segurança dos veículos comercializados no País.

Este relatório foi apresentado ao Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030, conforme prevê a Lei 13.755/2018, do qual recebeu sugestões e comentários que foram incorporados à presente versão.

Maiores informações sobre a Estratégia Rota 2030 – Mobilidade e Logística estão disponíveis no Anexo I.

## **2. MARCO LEGAL E CONTEXTO PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA**

## **2.1. Marco legal: legislação aplicável**

Instituído pela Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, posteriormente convertida na Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística foi regulamentado pelo Decreto nº 9.557, de 8 de novembro de 2018. Além da Lei e do Decreto, há uma série de atos infralegais que regulamentam a política em questão, e que podem ser encontrados em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/ptbr/assuntos/competitividade-industrial/setor-automotivo/legislacao-rota>.

## **2.2. Contexto para implementação do Programa**

O Programa Rota 2030 foi elaborado em um contexto no qual o setor automotivo mundial sinalizava profundas transformações, seja nos veículos e na forma de usá-los, seja na forma de produzi-los. Diante das tendências citadas, o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística guarda como objetivo ampliar a inserção global da indústria automotiva brasileira, por meio da exportação de veículos e autopeças. A proposta é que este movimento de inserção global seja progressivo, permitindo que ao final da vigência do programa o país esteja inteiramente inserido e no estado da arte da produção global de veículos automotores.

O Programa também possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental e cidadania. De forma complementar, as políticas de estímulo à pesquisa e desenvolvimento (P&D) visam dotar as empresas de instrumentos para que possam alcançar as metas a serem estabelecidas, além de lhes conferir condições de competitividade para que tais atividades possam ocorrer no País.

## **2.3. Acompanhamento do Programa Rota 2030 – Mobilidade E Logística**

A Lei nº 13.755, de 2018, em seu art. 13, instituiu o Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, composto por representantes dos então Ministérios da Fazenda, da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento dos impactos do Programa.

A lei estabeleceu, ainda, que o Grupo de Acompanhamento deverá divulgar, anualmente, relatório com os resultados econômicos e técnicos advindos da aplicação do Programa no ano anterior.

## **2.4. Empresas habilitadas**

Até o final do ano de 2022, encontravam-se habilitadas ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística um total de 85 empresas, sendo 13 empresas habilitadas na modalidade fabricantes de automóveis (das quais 7 produzem veículos pesados), 71 habilitadas na modalidade fabricante de autopeças e 1 habilitada na modalidade projeto de desenvolvimento e produção tecnológica, conforme Anexo II.

### **3. INDICADORES E METAS DO PROGRAMA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA**

Conforme previsão legal, o relatório anual do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística deverá conter os impactos decorrentes dos dispêndios beneficiados pelo Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística na produção, no emprego, nos investimentos, na inovação e na agregação de valor do setor automobilístico.

Desta forma, o Grupo de Acompanhamento, em reunião realizada no dia 27 de junho de 2019, decidiu que o monitoramento dos impactos do Programa será realizado por meio da análise da evolução dos seguintes indicadores, em comparação com os dados do ano de 2018:

- Produção: anuários estatísticos da ANFAVEA e SINDIPEÇAS, e PIA – IBGE;
- Emprego: RAIS + CAGED – Ministério do Trabalho e Emprego;
- Investimentos: Anuários estatísticos ANFAVEA e SINDIPEÇAS, Relatórios anuais de empresas habilitadas ao Rota 2030 (Ministério da Economia) + Desembolsos mensais do Sistema BNDES (BNDES);
- Inovação: PINTEC (IBGE) + relatórios anuais de P&D de empresas habilitadas ao Rota 2030 (Ministério da Economia), Número de registros de patentes pelo setor (INPI);
- Agregação de valor: relatórios anuais de acompanhamento de empresas habilitadas ao Rota 2030 (Ministério da Economia), e dados do valor adicionado bruto do IBGE.

Além disso, foram estabelecidos indicadores de esforço, resultado e impactos, a serem aferidos com base na evolução das empresas ao longo do período de habilitação ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística.

### 3.1. Indicadores de Esforço

INDICADOR	FÓRMULA	LINHA DE BASE	META
<b>3.1.1 Dispêndios realizados no Brasil pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 em pesquisa e desenvolvimento.</b>	Volume de dispêndios realizados pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 em pesquisa e desenvolvimento ao final da vigência do Programa.	Automóveis e Comerciais Leves Caminhões, Ônibus e Chassis com motor Autopeças	0,70% 0,40% 0,70%
<b>3.1.2 Investimentos do Programa Rota 2030 no desenvolvimento tecnológico e competitivo da cadeia de fornecedores.</b>	Valor investido voltado ao desenvolvimento da cadeia de fornecedores por meio de projetos e programas credenciados no período de execução do Programa Rota 2030.	Não se aplica.	R\$ 1,5 bilhão ao longo dos primeiros cinco anos de vigência do Programa Rota 2030 (acumulado de 2019 e 2023)

### 3.2. Indicadores de Resultados

INDICADOR	FÓRMULA	LINHA DE BASE	META
<b>3.2.1 Introdução de tecnologias assistivas à direção.</b>	Percentual de veículos comercializados no País que atendam aos requisitos de Controle Eletrônico de Estabilidade.	42,5% dos veículos comercializados no país em dezembro de 2018 atendem ao requisito de série.	75% dos veículos comercializados no país devem atender aos requisitos de série em 2023.
<b>3.2.2 Atendimento de requisitos de desempenho estrutural.</b>	Percentual de códigos de marca, modelo e versão comercializados no País que atendam aos requisitos de proteção aos ocupantes em caso de Impacto Lateral.	Não se aplica.	75% das versões de veículos devem atender aos requisitos de série (até o final do programa).
<b>3.2.3 Rotulagem de segurança veicular nos veículos comercializados no Brasil.</b>	Relação entre número de veículos rotulados e número total de veículos comercializados no Brasil.	Situação em 2019: 0% de veículos rotulados no Programa de Rotulagem Veicular de Segurança (PRSV).	Rotulagem de 100% dos modelos de veículos comercializados no Programa de Rotulagem Veicular de Segurança (PRSV).
<b>3.2.4 Quantidade de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.</b>	Quantidade de trabalhadores empregados nas empresas habilitadas no final do Programa Rota 2030.	Situação em 2019: 173.709	Manutenção dos empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030. (de 2019 a 2023).
<b>3.2.5 Aumento da produtividade das empresas habilitadas no</b>	Nível de utilização da capacidade instalada, conforme dados informados pelas empresas habilitadas	Situação em 2019  Automóveis e Comerciais Leves Veículos Pesados	Incremento da produtividade média em relação ao ano de 2019. (2023 vs 2019).

<b>Programa Rota 2030.</b>	Autopeças	61,39%
----------------------------	-----------	--------

### 3.3. Indicadores de Impacto

INDICADOR	FÓRMULA	LINHA DE BASE	META	
<b>3.3.1 Corrente de comércio do setor automotivo brasileiro.</b>	Somatório do volume de importações e exportações das empresas fabricantes de autopeças habilitadas no ano.	Corrente de Comércio Saldo Comercial	R\$ 11.792.003.036 -R\$ 1.881.655.892	Incremento da corrente de comércio em relação ao primeiro ano de habilitação do Programa Rota 2030. (2023 vs 2019)
<b>3.3.2 Incremento da eficiência energética média dos veículos comercializados no País.</b>	MJ/km médio da frota comercializada/ano.	Situação em 2017: 1,74 MJ/Km	Incremento de 11% na eficiência média da frota ao término do Programa Rota 2030.	
<b>3.3.3 Volume exportado pelas empresas fabricantes de veículos habilitadas.</b>	Total exportado (qtd) / total produzido (qtd) (%)	Situação em 2019: Exportações Produção Relação (%)	361.580 1.748.991 20,67%	Incremento do percentual exportado. (2023 vs 2019)
<b>3.3.4 Participação das exportações no faturamento do setor de autopeças.</b>	Faturamento decorrente de exportações sobre o faturamento total	Situação em 2019 Exportações Faturamento Total Relação (%)	R\$ 4.955.173.572 R\$ 40.006.162.510 12,39%	Incremento da participação de exportações no faturamento ao longo do Programa Rota 2030.

## 4. AVALIAÇÃO DE INDICADORES

### 4.1. Dispêndios realizados no Brasil pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 em pesquisa e desenvolvimento (Indicador 3.1.1)

O primeiro dos indicadores de acompanhamento do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística definido pelo Grupo de Acompanhamento está relacionado com os objetivos e diretrizes do Programa, notadamente o apoio ao desenvolvimento tecnológico e a inovação.

Conforme definido pelo Grupo, a linha de base para monitorar este indicador são os dispêndios mínimos obrigatórios como percentual da receita operacional bruta descontada<sup>1</sup> (ROB) para o ano de 2020, estabelecidos pelo Anexo XI do Decreto nº 9.557/2018, conforme apresentado abaixo:

**Tabela 1 – Requisitos de Dispêndios Mínimos Obrigatórios Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística (em % da ROB descontada)**

Percentual mínimo ano-calendário	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fabricantes de Automóveis e Comerciais Leves	0,50%	0,70%	0,85%	1,00%	1,20%	<b>1,20%</b>
Fabricantes de Caminhões, Ônibus e Chassis com Motor	0,25%	0,40%	0,50%	0,60%	0,75%	<b>0,75%</b>
Fabricantes de Autopeças, Sistemas Estratégicos ou Soluções para a Mobilidade e Logística	0,50%	0,70%	0,85%	1,00%	1,20%	<b>1,20%</b>

Fonte: Anexo XI do Decreto nº 9.557/ 2018.

Os dados referentes aos dispêndios com P&D realizados pelas empresas habilitadas no ano de 2023 foram extraídos do Memorial para Prestação de Informações Sobre Dispêndios em Atividades de Pesquisa e Desenvolvimento, de que trata o Anexo I da Portaria Interministerial ME/MCTI nº 3.852, de 7 de outubro de 2020, e demonstram que, na média, as empresas habilitadas superaram com folga o requisito mínimo exigível para cada categoria.

**Tabela 2 – Dispêndios de P&D realizados pelas empresas habilitadas em 2023**

Habilitações Rota 2030 – Mobilidade e Logística	Nº de Empresas	Dispêndios realizados (R\$) 2022	Realizado (% ROB <sup>1</sup> ) 2019	Realizado (% ROB <sup>1</sup> ) 2020	Realizado (%ROB <sup>1</sup> ) 2021	Realizado (%ROB <sup>1</sup> ) 2022	Realizado (%ROB <sup>1</sup> ) 2023
Fabricantes de Automóveis e Comerciais Leves	9	3.887.359.805,78	2,62%	2,99%	3,04%	2,79%	<b>2,61%</b>
Fabricantes de Caminhões, Ônibus e Chassis com Motor	7	339.968.402,62	1,06%	1,00%	0,81%	0,88%	<b>0,87%</b>
Fabricantes Autopeças, Sistemas	71	1.471.937.803,57	1,44%	2,02%	1,76%	1,67%	<b>1,88%</b>

<sup>1</sup> Receita operacional bruta descontada é a receita relacionada à venda de produtos automotivos, menos impostos, contribuições, devoluções, e vendas canceladas (conforme art. 29, da Portaria Interministerial ME/MCTI nº 3.852, de 7 de outubro de 2020).

Estratégicos ou Soluções para a Mobilidade e Logística	<b>TOTAL</b>	<b>87</b>	<b>5.765.525.556,25</b>	<b>2,07%</b>	<b>2,37%</b>	<b>2,25%</b>	<b>2,16%</b>	<b>2,12%</b>
--	--------------	-----------	-------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Fonte: Memorial de P&D apresentado pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

**Tabela 2A - Requisitos Mínimos Obrigatórios e Realização de Dispêndios em P&D - Programa Rota 2030**

Programa Rota 2030 – Requisitos e Dispêndios em P&D por Categoria	2019		2020		2021		2022		2003	
	Requisito (% da ROB)	Realizado (% da ROB)								
Fabricantes de Automóveis e Comerciais Leves	0,70	2,62	0,85	2,99	1,00	3,04	1,20	2,79	<b>1,20</b>	<b>2,61</b>
Fabricantes de Caminhões, Ônibus e Chassis com Motor	0,40	1,06	0,50	1,00	0,60	0,81	0,75	0,88	<b>0,75</b>	<b>0,87</b>
Fabricantes Autopeças, Sistemas Estratégicos ou Soluções para a Mobilidade e Logística	0,70	1,44	0,85	2,02	1,00	1,76	1,20	1,67	<b>1,20</b>	<b>1,88</b>

Fontes: Anexo XI do Decreto nº 9.557/ 2018. Memorial de P&D apresentado pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

Além do volume anual de dispêndios por categoria de habilitação, com as informações obtidas nos Memoriais, também é possível acompanhar a receita operacional bruta descontada, base de cálculo dos dispêndios mínimos obrigatórios, bem como os volumes de dispêndios classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ, e de dispêndios estratégicos, informações importantes para se mensurar o volume financeiro do incentivo fiscal concedido pelo Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística.

Conforme disposto no art. 11 da Lei nº 13.755, de 2018, as empresas habilitadas farão jus ao incentivo correspondente à aplicação da alíquota e do adicional do imposto sobre a renda das pessoas jurídicas e da alíquota da CSLL sobre até trinta por cento dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ. Além disso, a Lei também prevê um adicional de 15% no incentivo para dispêndios considerados estratégicos, na forma da legislação.

Em termos percentuais, o incentivo do programa pode variar entre 10,2% (dispêndios não estratégicos) e 12,5% (dispêndios estratégicos) dos dispêndios efetivamente realizados, podendo ser utilizado apenas para abatimento do IRPJ e da CSLL, tributos incidentes sobre o lucro.

**Tabela 3 – Dispêndios de P&D realizados pelas empresas habilitadas em 2023 (valores em R\$ milhões)**

Caracterização de Dispêndios e Bases de Cálculo	2019		2020		2021		2022		2023	
	Valor	Incentivo Máximo								
<b>Receita Operacional Bruta Descontada</b>	168.055	-	151.990	-	234.865	-	289.480	-	<b>272.825</b>	-
<b>Total de Dispêndios de P&amp;D realizados</b>	3.480	-	3.606	-	5.280	-	6.243	-	<b>5.780</b>	-
<b>Parcela Elegível (Despesas Operacionais)<sup>2</sup></b>	2.041	255	1.913	239	2.629	328	3.342	417	<b>3.773</b>	<b>472</b>
<b>Dispêndios Estratégicos<sup>3</sup> (Base de cálculo do incentivo adicional)</b>	127	19	178	26	339	50	422	63	<b>641</b>	<b>496</b>
<b>Total</b>	<b>173.703</b>	<b>274</b>	<b>157.687</b>	<b>265</b>	<b>243.113</b>	<b>378</b>	<b>299.487</b>	<b>480</b>	<b>283.019</b>	<b>968</b>

Fonte: Memorial de P&D apresentado pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

Em relação ao benefício que pode ser utilizado pelas empresas habilitadas, vale destacar que este ficou bem abaixo do valor estimado no Demonstrativo de Gastos de Tributários publicado pela Receita Federal do Brasil, contendo as projeções de gastos tributários decorrentes da aplicação do Programa Rota 2030. Para o ano de 2023, foi estimado gasto de R\$ 134.233.782 em IRPJ e R\$ 52.590.427 em CSLL, totalizando R\$ 186.824.209.

Como se nota no quadro apresentado, o valor máximo de incentivo apurado, com base nas informações prestadas pelas empresas habilitadas, foi de R\$ 968 milhões, que corresponde a cerca de três vezes mais que o valor estimado.

<sup>2</sup> Para fins do incentivo de que trata o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, compõem a base de cálculo do incentivo fiscal do IRPJ e da CSLL apenas os dispêndios em P&D que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ.

<sup>3</sup> Para fins do Programa Rota 2030, são considerados dispêndios estratégicos aqueles com manufatura avançada, conectividade, sistemas estratégicos, soluções estratégicas para a mobilidade e logística, novas tecnologias de propulsão ou autonomia veicular e suas autopeças, desenvolvimento de ferramental, moldes e modelos, nanotecnologia, pesquisadores exclusivos, big data, sistemas analíticos e preditivos (data analytics) e inteligência artificial.

#### **4.2. Investimentos do Programa Rota 2030 no desenvolvimento tecnológico e competitivo da cadeia de fornecedores:**

O acompanhamento deste indicador se dá com base nos valores aportados nos programas prioritários voltados ao desenvolvimento industrial e tecnológico da cadeia de fornecedores do setor automotivo.

Os programas prioritários foram credenciados pelas Portarias nº 2.519, de 18 de setembro de 2019, e nº 5.340, de 10 de junho de 2022, ambas da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade, voltados para atendimento das seguintes linhas prioritárias:

- incremento da produtividade da cadeia de fornecedores do setor automotivo, incluindo máquinas agrícolas e rodoviárias autopropulsadas;
- automatização de processos, conectividade industrial e manufatura avançada na cadeia de fornecedores do setor automotivo, incluindo máquinas agrícolas e rodoviárias autopropulsadas;
- aumento dos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação na cadeia de fornecedores do setor automotivo, incluindo máquinas agrícolas e rodoviárias autopropulsadas;
- fortalecimento da cadeia de ferramental e moldes destinados a produtos automotivos;
- estímulo à produção de novas tecnologias relacionadas a biocombustíveis, segurança veicular e propulsão alternativa à combustão; e
- estímulo à produção de tecnologias relacionadas à conectividade veicular.

Assim, em 2023, estiveram vigentes seis programas prioritários, coordenados pelas seguintes instituições: Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI; Empresa Brasileira de Pesquisa e Inovação Industrial – EMBRAPII; Financiadora de Inovação e Pesquisa – FINEP; e Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa – FUNDEP. Esta última atua na coordenação de três programas distintos.

Os aportes de recursos nos programas prioritários são feitos diretamente pelas empresas do setor automotivo, principalmente aquelas que realizam importação de autopeças com isenção do Imposto de Importação no âmbito do Regime Tributário de Autopeças Não Produzidas, criado pela Lei nº 13.755/2018. A realização de aporte de recursos nos programas prioritários é uma das contrapartidas para o usufruto dos benefícios do referido Regime.

Abaixo, segue quadro com os valores captados por cada um dos programas prioritários até 2022.

**Tabela 4 – Captação de Recursos pelas instituições coordenadoras de programas prioritários (valores em R\$)**

Programa Prioritário	Instituição Coordenadora	Captação 2019	Captação 2020	Captação 2021	Captação 2022	Captação 2023
P&D para Mobilidade e Logística	EMBRAPII	41.531.434,94	35.969.570,06	44.462.348,00	48.070.878,00	48.084.445,02
FINEP 2030	FINEP	34.054.247,17	25.578.140,64	51.525.890,20	37.593.898,00	58.454.896,71
Ferramentarias Brasileiras + Competitivas	FUNDEP	35.209.558,98	33.451.300,72	57.719.609,30	60.221.664,00	63.789.312,67

Biocombustíveis, Propulsão Alternativa e Segurança Veicular	FUNDEP	44.769.430,26	57.331.946,8	75.372.757,37	59.663.178,00	53.789.312,67
A3 – Alavancagem de Alianças para o Setor Automotivo	SENAI	50.287.243,30	61.309.913,48	90.731.878,00	126.377.006,00	103.507.351,84
Conectividade Veicular	FUNDEP	-	-	-	5.927.991,00	60.474.777,47
<b>TOTAL</b>		<b>205.851.914,65</b>	<b>213.640.871,7</b>	<b>319.812.482,87</b>	<b>337.854.615,00</b>	<b>377.373.665,16</b>

Fonte: Relatórios de auditoria apresentados pelas instituições coordenadoras de programas prioritários.

Obs: Para o ano de 2019 foram considerados os valores aportados sob a forma de depósito extrajudicial.

Conforme mostra a tabela acima, no período de 2019 a 2023 a captação totalizou R\$ 1.454.533.549,38, valor 3,0% abaixo da meta definida para este indicador.

#### 4.3. Introdução de tecnologias assistivas à direção:

Para avaliar a introdução de tecnologias assistivas à direção, este indicador monitora o percentual de veículos comercializados no País que atendam aos requisitos de Controle Eletrônico de Estabilidade.

A meta estipulada para este indicador é que ao final do primeiro ciclo do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, em novembro de 2023, 75% dos veículos comercializados no país devem atender ao requisito de série.

**Tabela 5 – Presença de Controle Eletrônico de Estabilidade na frota comercializada (%)**

Mês/Ano	Item de Série	Item Opcional	Não Disponível
Setembro 2016	26,0%	1,1%	72,9%
Dezembro 2016	25,1%	1,5%	73,4%
Setembro 2017	32,1%	1,8%	66,1%
Dezembro 2017	38,4%	1,4%	60,1%
Setembro 2018	39,9%	4,3%	55,9%
Dezembro 2018	42,5%	3,0%	54,9%
Setembro 2019	43,4%	3,0%	53,6%
Dezembro 2019	55,4%	3,6%	41,0%
Setembro 2020	64,8%	4,1%	31,1%
Dezembro 2020	67,2%	4,5%	28,2%
Setembro 2021	79,6%	0,3%	20,1%
Dezembro 2021	77,4%	0,2%	22,4%
Setembro 2022	80,8%	7,3%	11,8%
Dezembro 2022	82,2%	6,0%	11,8%
<b>Dezembro 2023</b>	<b>92,7%</b>	<b>6,6%</b>	<b>0,7%</b>

Fonte: Automotive Dashboard (Bright Consulting).

Conforme mostra a tabela acima, observou-se aumento gradual da disponibilidade da tecnologia do controle eletrônico de estabilidade, que passou de 42,5% (dez/2018) para 92,7%

(dez/2025). Importante pontuar que, na comparação de 2023 com 2022, o crescimento foi de 10,5 pontos percentuais, o maior registrado em toda a série.

Também merece destacar que a meta estabelecida para o indicador foi alcançada já em 2021, tendo sido confirmada nos anos seguintes, com ampliação do percentual registrado. Esse desempenho pode ser creditado, dentre outros fatores, ao incentivo trazido pela Lei nº 13.755, de 2018, de redução de um ponto percentual do Imposto sobre Produtos Industrializados àqueles modelos de veículos que anteciparem a adoção do dispositivo de segurança, em relação ao cronograma já regulamentado pelo CONTRAN para a obrigatoriedade do item.

#### **4.4. Atendimento de requisitos de desempenho estrutural:**

A partir de 2022 foi iniciada a verificação de atendimento dos requisitos de desempenho estrutural (item 3.2.2). Este indicador mede o percentual de códigos de marca, modelo e versão comercializados no País que atendam aos requisitos de proteção aos ocupantes dos veículos em caso de impacto lateral. A meta definida é de 75% das versões de veículos com o requisito de série atendido até o final do programa, em novembro de 2023.

De acordo com dados cedidos pelo SENATRAN, foram comercializados um total de 1.020 versões de veículos em 2022, dos quais 780 atendem aos requisitos de proteção em caso de impacto lateral. Sendo assim, atingiu-se o índice de 76% de versões de veículos que atendem aos requisitos de série já em 2022, superando o esperado para o final do programa (75%). Em 2023, o resultado foi ainda mais positivo: das 945 versões comercializadas, 796 atenderam aos requisitos em caso de impacto lateral, cobertura de 84%.

#### **4.5. Rotulagem de segurança veicular nos veículos comercializados no Brasil:**

O Decreto nº 9.557/2018 estabeleceu como requisito obrigatório para a comercialização de veículos no País, dentre outros, a adesão, pelos fabricantes ou importadores de veículos, a programa de rotulagem veicular de segurança definido pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.

Em 04 de fevereiro de 2020, foi publicada a Portaria DENATRAN nº 374, que estabelece os requisitos e os procedimentos a serem observados para fins de adesão ao programa de rotulagem veicular de segurança. A referida Portaria estabelece que somente a partir de 1º de julho de 2021, os veículos comercializados devem ostentar os dados constantes na Etiqueta Nacional de Segurança Veicular - ENSV.

O site da Secretaria Nacional de Trânsito (<https://portalservicos.hom.senatran.serpro.gov.br/#/veiculos/etiqueta-seguranca>) disponibiliza acesso à lista de empresas aderentes ao programa de etiquetagem, contemplando todas as montadoras habilitadas ao Rota 2030. Além da lista de empresas, também é possível consultar as etiquetas de segurança nacional de todos os modelos de veículos.

Isto posto, a meta estipulada de rotulagem de 100% dos modelos de veículos comercializados no Programa de Rotulagem Veicular de Segurança (PRSV) foi alcançada como efeito automático da nova norma.

#### **Quantidade de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030:**

Uma das diretrizes estabelecidas na Lei do Programa Rota 2030 é a garantia da expansão ou manutenção do emprego no setor de mobilidade e logística. Desta forma, a meta para este indicador é a manutenção dos empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

Para o indicador de emprego está sendo utilizado como linha de base a quantidade de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 no ano de 2019, primeiro ano do Programa.

**Tabela 6 - Empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030**

Categoria de Habilitação	Empregos Diretos 2019	Empregos Diretos 2020	Empregos Diretos 2021	Empregos Diretos 2022	Empregos Diretos 2023
Fabricantes de veículos	97.359	98.384	91.800	97.091	99.379
Fabricantes de autopeças	76.350	81.889	75.861	81.265	89.865
<b>TOTAL</b>	<b>173.709</b>	<b>180.273</b>	<b>167.661</b>	<b>178.356</b>	<b>189.244</b>

Fonte: Relatórios anuais apresentados pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

No ano de 2023, o número de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 atingiu 189.244 trabalhadores, aumento de aproximadamente 6,1% em relação ao ano imediatamente anterior. Já em relação a 2019 (linha de base), houve aumento de 8,9% no número de empregos. Ressalte-se que o ano de 2023 registrou 2 novas empresas habilitadas no programa.

Outro importante destaque de 2023 foi a superação do número de empregos diretos registrados em 2020, que tinha sido o maior patamar alcançado desde o início do programa. Nessa base de comparação, registrou-se aumento de 5% do número de empregos diretos (de 180.273 para 189.244).

Também foi destaque a trajetória crescente do número de empregos diretos registrados desde 2021, quando houve acentuada redução nesse indicador em razão da pandemia de COVID-19.

#### **4.7. Aumento da produtividade das empresas habilitadas no Programa Rota 2030:**

A busca pelo aumento da produtividade é uma das diretrizes do Programa Rota 2030. Por conta disso, o aumento da produtividade foi escolhido como um dos indicadores de avaliação do Programa.

Tendo em vista o diversificado perfil de empresas habilitadas ao programa, integrantes tanto das cadeias produtivas de fabricação de veículos e de autopeças, optou-se por avaliar a produtividade por meio de informações disponibilizadas pelas empresas por meio dos relatórios de obrigações acessórias do Programa.

Nesse sentido, um dos dados comumente utilizados como indicador de produtividade, e disponível para esta análise nos relatórios de prestação de informações pelas empresas habilitadas é o nível de utilização da capacidade instalada da indústria de veículos e da indústria de autopeças.

**Tabela 7 – Nível de Utilização da Capacidade Instalada (NUCI) (em %)**

Categoria de Empresa	Capacidade Utilizada (%) 2019	Capacidade Utilizada (%) 2020	Capacidade Utilizada (%) 2021	Capacidade Utilizada (%) 2022	Capacidade Utilizada (%) 2023
Fabricação de Autopeças	61,39%	65,05%	63,01%	70,87%	69,52%
Fabricação de Automóveis e Comerciais Leves	78,25%	71,59%	46,00%	64,95%	67,55%
Fabricação de Veículos Pesados	43,79%	41,86%	64,50%	67,20%	55,55%

Fonte: Relatórios anuais apresentados pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

Conforme dados apresentados na tabela acima, verifica-se que os segmentos de autopeças e veículos pesados apresentaram aumento do nível de utilização da capacidade instalada, passando de 61,39% para 69,52%; e de 43,79% para 55,55%, respectivamente. No segmento de automóveis e comerciais leves, que foi mais afetado pela Pandemia de COVID-19, o indicador não registrou aumento em relação ao ano base de 2019, embora apresente trajetória de crescimento desde 2021, ano em que registrou forte retração.

Os dados de utilização da capacidade instalada relativos ao ano de 2019 refletem o momento de recuperação que a indústria automobilística brasileira vinha demonstrando desde o ano de 2016, quando produziu 2.944.988 unidades de veículos. Após a queda acentuada em 2020, quando totalizou 2.014.055 unidades, a produção de veículos registrou crescimentos sucessivos em 2021 e 2022. Em 2023, manteve-se praticamente estável, no patamar dos 2,3 milhões de unidades.

#### **4.8. Corrente de comércio do setor automotivo brasileiro (autopeças):**

Outra diretriz do Programa Rota 2030 é a integração da indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor. Por essa razão, e por ser uma das informações disponíveis na prestação de contas anuais das empresas habilitadas, a corrente de comércio do setor de autopeças foi escolhida como um indicador a ser monitorado pelo Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030.

Corrente de comércio é a soma das importações e das exportações de uma determinada região e/ou país em determinado período.

Para fins de acompanhamento, o Grupo estabeleceu que a corrente de comércio do ano de 2019 seria mapeada como linha de base para avaliação da evolução deste indicador, sendo a meta buscada o aumento da corrente de comércio ao longo do período do programa.

**Tabela 8 - Corrente de comércio das empresas fabricantes de autopeças habilitadas ao Programa Rota 2030 (em R\$ correntes)**

Ano	Volume Importado (R\$) (A)	Volume Exportado (R\$) (B)	Saldo Comercial (R\$) (B)-(A)	Corrente de Comércio (R\$) (A)+(B)	Variação Anual (%) da Corrente de Comércio	Variação Anual Acumulada (%) da Corrente de Comércio
<b>2019</b>	6.836.829.464,58	4.955.173.572,11	- 1.881.655.892,47	11.792.003.036,69	-	-
<b>2020</b>	7.111.207.650,35	6.992.425.850,72	- 118.781.799,63	14.103.633.501,07	19,6	19,6
<b>2021</b>	10.284.699.885,90	9.537.626.728,71	- 747.073.157,19	19.822.326.614,61	40,6	68,1
<b>2022</b>	12.999.288.432,95	12.285.737.322,44	- 713.551.110,51	25.285.025.755,39	27,6	114,4
<b>2023</b>	10.040.536.406,06	11.693.570.107,74	1.653.033.701,69	21.734.106.513,80	-14,0	84,3

Fonte: Relatórios anuais apresentados pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

Conforme verificado na tabela acima, no ano de 2023, a corrente comércio das empresas fabricantes de autopeças habilitadas ao Programa Rota 2030 foi de R\$ 21,7 bilhões, redução de 14,0% em relação a 2022.

#### **4.9. Incremento da eficiência energética média dos veículos comercializados no País (Indicador 3.3.2)**

Este indicador remete a uma das principais diretrizes e objetivos do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, qual seja, incrementar a eficiência energética dos veículos comercializados no país.

A linha de base para este indicador é a eficiência energética média obtida pela frota comercializada no ano de 2017 em decorrência do Programa Inovar-Auto, qual seja, 1,74 MJ/Km.

A meta deste indicador é o atingimento, ao término do Programa, de um incremento médio de 11% na frota. Em MJ/Km, estes valores equivalem ao atingimento de uma eficiência média, para a frota brasileira, em mega joules por quilômetro, de 1,55.

**Tabela 9 - MJ/médio da frota comercializada por ano<sup>4</sup>**

Ano	Média da frota (MJ/Km)	Incremento anual acumulado (%)
2017	1,74	-
2018	1,73	0,6
2019	1,72	1,2
2020	1,71	1,8
2021	1,68	3,6
2022	1,55	11,0
<b>2023</b>	<b>1,52</b>	<b>14,5</b>

Fonte: Automotive Dashboard (Bright Consulting).

O incremento da eficiência energética dos veículos comercializados no Brasil não ocorre de forma gradual, mas em saltos alinhados com o desenvolvimento de novas gerações de veículos e readequação do portfólio de produtos ofertados pelas empresas.

<sup>4</sup> (\*) período considerado: de outubro de um ano a setembro do ano seguinte.

Importante salientar que o cumprimento da meta de eficiência energética exige, entre outros, investimentos em tecnologia de motores, design dos veículos, redução de peso dos veículos. Por isso, a meta definida em 2018 tem aplicação apenas a partir de 2022, garantindo previsibilidade às empresas nas evoluções necessárias para o atendimento da meta.

Conforme mostra a tabela acima, a meta de incremento de 11% da eficiência energética dos veículos comercializados no Brasil, prevista para 2022, foi alcançada. E, em 2023, registrou-se um aumento adicional no indicador, que atingiu o patamar de 1,52 MJ/Km para a frota comercializada no país naquele ano; um incremento acumulado anual de 14,5%.

#### **4.10. Volume exportado pelas empresas fabricantes de veículos habilitadas:**

O indicador de volume exportado pelas empresas fabricantes de veículos guarda relação com dois dos objetivos do Programa Rota 2030, quais sejam, incremento da produtividade, e da qualidade do veículo produzido no Brasil. Além disso, também está relacionado à diretriz de integração da indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor.

A linha de base para este indicador, definida pelo Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 é a relação percentual entre o volume exportado e produzido no ano de 2019. Conforme apresentado abaixo, após a retração verificada em 2020, o quociente entre o volume exportado e produzido apresentou aumentos consecutivos até 2022, quando registrou 21,32%. Em 2023, registrou-se retração para 9,96%, em razão da redução do volume exportado.

**Tabela 10 – Relação de exportações sobre a produção de veículos pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030**

Ano	Exportações de veículos (unidades)	Produção de Veículos (unidades)	Relação Percentual
2019	361.580	1.748.991	20,67%
2020	269.096	2.411.015	11,16%
2021	323.195	1.701.488	18,99%
2022	397.659	1.864.940	21,32%
<b>2023</b>	<b>235.028</b>	<b>2.360.002</b>	<b>9,96%</b>

Fonte: Relatórios semestrais de montadoras com ato de registro de compromissos habilitadas ao Programa Rota 2030.

#### **4.11. Participação das exportações no faturamento do setor de autopeças:**

Assim como o indicador anterior, este também está relacionado com o incremento da competitividade, qualidade e com a integração da indústria nacional às cadeias globais de valor, desta vez para a cadeia de fornecedores do setor automotivo.

Os dados abaixo, apresentados de modo agregado, foram extraídos dos relatórios anuais de prestação de informação das 71 empresas habilitadas na modalidade de fabricantes de autopeças.

A participação das exportações no faturamento foi calculada utilizando o faturamento bruto e os valores de exportação também informados nos relatórios das habilitadas.

Conforme depreende-se dos dados, nos anos de 2020 e 2021 houve aumento progressivo da relação percentual entre as exportações e o faturamento das empresas fabricantes de

autopeças habilitadas ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, chegando a 25,75% em 2021. Nos dois anos seguinte, 2022 e 2023, embora o indicador tenha apresentado patamares mais baixos, de 19,18% e 14,66%, respectivamente, ainda se manteve acima do registrado em 2019 (12,39%).

**Tabela 12 – Participação das exportações no faturamento das empresas fabricantes de autopeças habilitadas ao Programa Rota 2030**

Ano	Faturamento (R\$)	Exportação (R\$)	Relação Percentual
2019	40.006.162.510,01	4.995.173.572,11	12,39%
2020	30.820.852.128,62	6.992.425.580,72	22,69%
2021	37.037.267.451,94	9.537.626.728,71	25,75%
2022	53.058.661.741,51	10.178.467.525,61	19,18%
<b>2023</b>	<b>79.754.809.395,57</b>	<b>11.693.570.107,74</b>	<b>14,66%</b>
<b>Média 2019-2023</b>	-	-	<b>20,57%</b>

Fonte: Relatórios anuais apresentados pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

Para o período de 2019 a 2023, verificou-se que o quociente médio do valor exportado pelo faturamento foi de 20,57%, percentual superior ao informado para o total da cadeia de autopeças (17,62%), representada pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores – SINDIPEÇAS, conforme verificado na tabela abaixo, com dados extraídos do Anuário do SINDIPEÇAS 2024.

**Tabela 13 - Participação das exportações no faturamento da indústria de autopeças**

Ano	Faturamento (R\$) <sup>5</sup>	Exportação (R\$)	Relação Percentual
2019	158.486.100.000	26.432.170.000	16,67%
2020	143.718.200.000	26.294.580.000	18,29%
2021	209.339.300.000	36.686.000.000	17,50%
2022	252.935.400.000	42.867.840.000	16,95%
<b>2023</b>	<b>240.288.600.000</b>	<b>44.955.000.000</b>	<b>18,70%</b>
<b>Média 2019-2023</b>			<b>17,62%</b>

Fonte: Anuário SINDIPEÇAS 2024.

## 5. PROGRAMAS E PROJETOS PRIORITÁRIOS

Uma das grandes inovações trazidas pela Lei nº 13.755, de 2018, foi a política dos programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia de produção. Coordenado por instituições previamente qualificadas em processo seletivo, estes programas são financiados com recursos provenientes da contrapartida

<sup>5</sup> O faturamento corresponde à receita total, acrescida do valor do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços) e subtraída do valor do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados).

obrigatória<sup>6</sup> devida pelas empresas habilitadas ao Regime de Autopeças Não Produzidas, de que trata o Capítulo III da Lei nº 13.755, de 2018.

Durante o período de 2019 a 2023, a dinâmica de funcionamento dos programas gerou captação de 1.454 milhões de reais, entre os cinco<sup>7</sup> programas prioritários credenciados, conforme tabela abaixo.

**Tabela 14 - Captação de Recursos pelas instituições coordenadoras de programas prioritários (valores em R\$)**

Programa Prioritário	Instituição Coordenadora	Captação 2019	Captação 2020	Captação 2021	Captação 2022	Captação 2023
P&D para Mobilidade e Logística	EMBRAPII	41.531.434,94	35.969.570,06	44.462.348,00	48.070.878,00	48.084.445,02
FINEP 2030	FINEP	34.054.247,17	25.578.140,64	51.525.890,20	37.593.898,00	58.454.896,71
Ferramentarias Brasileiras + Competitivas	FUNDEP	35.209.558,98	33.451.300,72	57.719.609,30	60.221.664,00	63.789.312,67
Biocombustíveis, Propulsão Alternativa e Segurança Veicular	FUNDEP	44.769.430,26	57.331.946,8	75.372.757,37	59.663.178,00	53.789.312,67
A3 - Alavancagem de Alianças para o Setor Automotivo	SENAI	50.287.243,30	61.309.913,48	90.731.878,00	126.377.006,00	103.507.351,84
Conectividade Veicular	FUNDEP	-	-	-	5.927.991,00	60.474.777,47
<b>TOTAL</b>		<b>205.851.914,65</b>	<b>213.640.871,70</b>	<b>319.812.482,87</b>	<b>337.854.615,00</b>	<b>377.373.665,16</b>

Fonte: Relatórios trimestrais apresentados pelas instituições coordenadoras de programas prioritários.

A captação superou as expectativas iniciais de 200 milhões de reais por ano, com maiores aportes nos programas A3 – Alavancagem de Alianças para o Setor Automotivo e Biocombustíveis, Propulsão alternativa e Segurança veicular, em 2020, a execução de projetos acelerou em relação ao ano de 2019. Isso se deve, principalmente, ao período de maturação esperado para as iniciativas, já que os programas só foram efetivamente credenciados no mês de outubro de 2019, com a assinatura dos Acordos de Cooperação Técnica entre Ministério da Economia e as entidades coordenadoras, conforme disposto a publicação da Portaria SEPEC nº 2.519, de 18 de setembro de 2019.

Conforme mostra a tabela acima, no período de 2019 a 2023, as captações registraram incrementos anuais, partindo de R\$ 206 milhões (2019) e chegando ao patamar de R\$ 377 milhões (2023). No ano de 2023, um importante destaque foi a captação registrada para o programa “Conectividade Veicular”, que somou R\$ 60 milhões.

Especificamente quanto à execução, observou-se grande número de projetos voltados ao aumento da produtividade – *lean, hands on* e digitalização, ferramentaria, e novas tecnologias de propulsão.

<sup>6</sup> A isenção do Imposto de Importação no âmbito do Regime de Autopeças Não Produzidas fica condicionada à realização, pela empresa habilitada, de dispêndios, no País, correspondentes ao montante equivalente à aplicação da alíquota de 2% (dois por cento) do valor aduaneiro em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

<sup>7</sup> Originalmente haviam sido credenciados seis programas, mas o BNDES solicitou descredenciamento antes mesmo de receber recursos.

## 6. CONCLUSÕES

A Lei nº 13.755, que instituiu o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, foi publicada no final de 2018, 2019 marcou o primeiro ano completo de habilitação de empresas ao Programa, com a publicação de importantes regulamentações, e 2020 se destaca pela complementação desse marco normativo, com a publicação da Portaria SEPEC nº 6.146, de 3 de março, que dispõe sobre a comprovação da realização de dispêndios em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico; a Portaria SEPEC nº 13.519, de 3 de junho de 2020, que estabeleceu normas complementares relativas à solicitação de ato de registro de compromissos; a Portaria Interministerial ME/MCTI nº 3.852, de 7 de outubro de 2020, que estabeleceu os termos, as condições, a forma de prestação de informações para elegibilidade e cômputo e o processo de análise dos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento.

Para fins de monitoramento e avaliação, o ano de 2019 marcou a linha de base para diversos indicadores a serem acompanhados pelo Grupo de Acompanhamento, conforme apresentados no decorrer deste relatório. Nos anos de 2020 e 2021, em que se previa a efetiva avaliação dos resultados do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, o mundo foi surpreendido e fortemente impactado pela pandemia do coronavírus, o que impôs medidas restritivas sobre a sociedade que há tempos não se via. O setor automobilístico nacional se deparou com diversos desafios, como fechamento de fábricas, novos protocolos sanitários, queda de 31,6% na produção de autoveículos, bem como uma ociosidade técnica nas indústrias do setor de, aproximadamente, 3 milhões de unidades. Contudo, no ano de 2021 já foi possível observar sinais tímidos de melhora, com a ampliação da produção de veículos e das exportações, tanto de veículos quanto de autopeças. A recuperação gradativa do setor automotivo teve continuidade em nos anos seguintes, 2022 e 2023, com a recomposição da força de trabalho direto, maiores investimentos em pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias, e o aumento mais expressivo nos volumes de produção e exportação de veículos.

Tabela 15 – Síntese dos indicadores de acompanhamento do Programa Rota 2030

Indicador	Meta/Requisito	Resultado	Comentário
<b>Programa Rota 2030 – Requisitos e Dispêndios em P&amp;D por Categoria</b>			
<b>Fabricantes de Automóveis e Comerciais Leves</b>			
<b>Fabricantes de Caminhões, Ônibus e Chassis com Motor</b>			
<b>Empresas fabricantes de Autopeças, Sistemas Estratégicos ou Soluções para a Mobilidade e Logística</b>			
Fabricantes de Automóveis e Comerciais Leves	1,00 (% da ROB)	2,61 (% da ROB)	Meta alcançada
Fabricantes de Caminhões, Ônibus e Chassis com Motor	0,60 (% da ROB)	0,87 (% da ROB)	Meta alcançada
Empresas fabricantes de Autopeças, Sistemas Estratégicos ou Soluções para a Mobilidade e Logística	1,00 (% da ROB)	1,88 (% da ROB)	Meta alcançada

<b>Captação de Recursos – Programas Prioritários</b>	R\$ 1,5 bilhão (até 2023)	R\$ 1.454 milhões (97,0% alcançada)	Meta não foi alcançada em 2023
<b>Tecnologias assistivas à direção</b>	75% (até 2023)	92,7%	Meta já alcançada
<b>Requisitos de desempenho estrutural</b>	75%	84%	Meta alcançada
<b>Rotulagem de segurança veicular</b>	100 % de rotulagem até 2023	100%	Meta alcançada
<b>Empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa (número de trabalhadores)</b>	≥ 173.709 (A meta é manutenção ou aumento do número de empregos diretos nas empresas habilitadas, tendo como base o valor do indicador em 2019)	189.224	Meta alcançada
<b>Utilização da Capacidade Instalada</b>			
Fabricação de Autopeças	> 61,39% (2019)	69,51%	Meta alcançada
Fabricação de Automóveis e Comerciais Leves	> 78,25% (2019)	67,55%	Meta não foi alcançada em 2023
Fabricação de Veículos Pesados	> 43,79% (2019)	55,55%	Meta alcançada
<b>Corrente de Comércio do Setor de Autopeças</b> (convertido em R\$ pelo valor da PTAX média)	> R\$ 11.792.003.036 (aumento em relação ao patamar de 2019)	R\$ 21.734.106.514	Meta alcançada
<b>Eficiência energética média dos veículos comercializados no País</b>	Aumento de 11% até 2022, a partir do valor de referência de 2017, 1,74 MJ/km)	1,52 MJ/Km (aumento de 14,5%)	Meta alcançada
<b>Volume exportado/Volume produzido (%) pelas empresas fabricantes de veículos habilitadas</b>	> 20,67%	9,96%	Meta não foi alcançada em 2023
<b>Participação das exportações no faturamento do setor de autopeças (%)</b>	> 12,39%	19,18%	Meta alcançada

Fontes: Relatórios trimestrais apresentados pelas instituições coordenadoras de programas prioritários. Relatórios anuais apresentados pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030. Relatórios semestrais de montadoras com ato de registro de compromissos habilitadas ao Programa Rota 2030. Automotive Dashboard (Bright Consulting). Memorial de P&D apresentado pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

Em 2023, houve consolidação de avanços importantes na direção do alcance de metas, com destaque para o indicador de eficiência energética, medido em MJ/Km, que registrou aumento de 14,5% (1,52MJ/Km) em relação ao patamar de referência. Também foi destaque o aumento do número de empregos diretos nas empresas habilitadas, pelo segundo ano consecutivo, que registrou 189,2 mil trabalhadores, ficando acima do patamar de referência de 2019 (173,7 mil). Os únicos indicadores que permaneceram abaixo da meta foram o de utilização da capacidade

instalada para a fabricação de automóveis e comerciais leves e o de captação de recursos para programas prioritários. O primeiro registrou 67,6%, em 2023, patamar inferior ao de referência (78,3%), mas com trajetória crescente nos últimos dois anos. Importante recordar que, em 2021, o indicador foi bastante impactado com a Pandemia e ficou em 46%. Com relação à captação de recursos para programas prioritários, 97% da meta foi alcançada, acumulando R\$ 1.454 milhões frente a um total estabelecido de R\$ 1.500 milhões.

De qualquer forma, ao olhar pelo conjunto de indicadores apresentados acima, avalia-se que, mesmo tendo sido marcado por um contexto desafiador, o Programa Rota 2030 teve desempenho muito positivo, com importantes metas alcançadas antes mesmo do seu prazo e outras em patamares bastante confortáveis. Outro importante destaque do programa foi a inclusão da modalidade de habilitação para empresas fabricantes de autopeças, inovação bastante positiva para o fortalecimento da cadeia de fornecedores. Observa-se que todas as metas estabelecidas para o segmento de autopeças foram alcançadas com folga.

Também merece menção o contexto da indústria automotiva mundial, marcado pelo contínuo desafio de inovar para oferecer veículos cada vez mais seguros, eficientes, sustentáveis e adequados às realidades sociais e da vida urbana. Chamou a atenção também nos últimos anos o movimento de fusões de grandes e tradicionais grupos de fabricantes de veículos, sinalizando a importância da escala de produção para a manutenção das atividades e dos investimentos necessários, num ambiente competitivo e desafiador.

O Brasil, com as suas políticas industriais automotivas busca se posicionar como um importante centro de referência em produção, pesquisa e inovação, com uma trajetória de mais de 60 anos marcada por importantes avanços em tecnologias de produção e desenvolvimento de motores e combustíveis. A cada fim de ciclo, busca-se o aprimoramento e a reorientação na direção de novos caminhos e tendências para uma nova política cada vez mais alinhada às necessidades dos consumidores e para confirmar a vocação do país como um importante polo automotivo global.

Acrescente também o alinhamento das políticas automotivas com a agenda e compromissos do País com a sustentabilidade, nos seus três pilares: social, ambiental e econômico. Esse esforço tem sido ampliado a cada novo ciclo da política. O Rota 2030, conforme introduzido, trouxe em suas diretrizes gerais (Lei nº 13.755/2018) o seu olhar para o futuro com os três pilares da sustentabilidade: os seus compromissos com a promoção do uso de biocombustíveis e de formas alternativas de propulsão e valorização da matriz energética brasileira; a garantia da expansão ou manutenção do emprego no setor de mobilidade e logística; a garantia da capacitação técnica e da qualificação profissional no setor de mobilidade e logística; o incremento da eficiência energética, do desempenho estrutural e da disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País; além do estímulo à produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais.

## **ANEXO I: ESTRUTURA DA ESTRATÉGIA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA**

### **1. Estabelecimento de requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País ou a importação de veículos novos**

Os referidos requisitos são relativos a metas corporativas de rotulagem e eficiência energética veicular e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção:

- Rotulagem veicular: adesão a programas de rotulagem veicular de eficiência energética e de segurança com 100% dos modelos de veículos comercializados no país;
  - Eficiência Energética: metas de aumento da eficiência energética que implicarão na redução do consumo de combustível médio dos veículos novos em pelo menos 11% até o ano de 2022;
  - Desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção: meta estabelecida implicará na antecipação da disponibilização de itens de segurança veicular previstos na Resolução CONTRAN nº 717, de 30 de novembro de 2017.
- \* Na fixação dos requisitos previstos, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido a bens similares de origem nacional.
- \* Os veículos que atenderem critérios específicos de eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias assistivas farão jus a redução da alíquota do IPI (benefício a partir de 2022).

## 2. **Benefício tributário à empresa que realizar dispêndios em P&D no país**

Empresas habilitadas ao Rota 2030 devem realizar dispêndios mínimos em pesquisa e desenvolvimento. De forma geral, os percentuais mínimos vão de 0,25% a 1,20% da receita bruta total da venda de bens e serviços relacionados aos produtos automotivos, excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda.

Como benefício empresas poderão fazer jus a dedução do IRPJ e CSLL devidos, proporcional ao volume de dispêndios realizados, no país, em P&D. De acordo com o previsto na Lei nº 13.755/2018, o benefício corresponde a um retorno que pode variar entre 10,2% e 12,5% do valor dos dispêndios realizados.

## 3. **Regime de Autopeças Não Produzidas**

O referido Regime Tributário isenta do imposto de importação a importação das autopeças sem produção nacional equivalente, tendo como contrapartida a realização, pelos importadores, de dispêndios correspondentes a dois por cento do valor aduaneiro, em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia.

## ANEXO II: EMPRESAS HABILITADAS AO PROGRAMA ROTA 2030

Empresa Habilitada	Categoria de Habilitação
AB RODOFORT S/A - IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS	Fabricante de autopeças
AGRALE S.A.	Fabricante de veículos
AIZ INDUSTRIA DE MÁQUINAS E IMPLEMENTOS LTDA	Fabricante de autopeças
BASF S.A.	Fabricante de autopeças
BMW DO BRASIL LTDA.	Projeto de Desenvolvimento
BORGHELLI TURBOS E SISTEMAS AUTOMOTIVOS LTDA.	Fabricante de autopeças
BRASCABOS COMPONENTE ELÉTRICOS E ELETRÔNICOS LTDA	Fabricante de autopeças
BRASLUX INDUSTRIA DE AUTOPEÇAS LTDA	Fabricante de autopeças
BROSE DO BRASIL LTDA.	Fabricante de autopeças
CEBI BRASIL LTDA.	Fabricante de autopeças
CHRIS CINTOS DE SEGURANÇA LTDA.	Fabricante de autopeças
CONTINENTAL BRASIL INDUSTRIA AUTOMOTIVA LTDA.	Fabricante de autopeças
<b>COOPER-STANDARD AUTOMOTIVE BRASIL SEALING LTDA.</b>	Fabricante de autopeças
DANA INDÚSTRIAS LTDA.	Fabricante de autopeças
DELPHI POWERTRAIN SYSTEM INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.	Fabricante de autopeças
DENSO DO BRASIL LTDA	Fabricante de autopeças
DONALDSON DO BRASIL EQUIPAMENTOS INDUSTRIALIS LTDA.	Fabricante de autopeças
EATON LTDA.	Fabricante de autopeças
EDSCHA DO BRASIL LTDA	Fabricante de autopeças
ENGRECON S.A.	Fabricante de autopeças
FACCHINI S.A.	Fabricante de autopeças
FAURECIA AUTOMOTIVE DO BRASIL LTDA.	Fabricante de autopeças
FCA FIAT CHRYSLER AUTOMÓVEIS DO BRASIL LTDA.	Fabricante de veículos
FMM PERNAMBUCO COMPONENTES AUTOMOTIVOS LTDA	Fabricante de autopeças
FORBAL INDÚSTRIA AUTOMOTIVE LTDA	Fabricante de autopeças
FPT INDUSTRIAL BRASIL LTDA	Fabricante de autopeças
FRAS-LE S.A.	Fabricante de autopeças
GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA.	Fabricante de veículos
GESTAMP BRASIL INDÚSTRIA DE AUTOPEÇAS S/A	Fabricante de autopeças
GESTAMP SOROCABA INDUSTRIA DE AUTOPECAS LTDA.	Fabricante de autopeças
GKN DO BRASIL LTDA.	Fabricante de autopeças
HARMAN DO BRASIL INDÚSTRIA ELETRÔNICA E PARTICIPAÇÕES LTDA.	Fabricante de autopeças
HONDA AUTOMÓVEIS DO BRASIL LTDA	Fabricante de veículos
IOCHPE-MAXION S.A.	Fabricante de autopeças
IRMAOS AMALCABURIO LTDA.	Fabricante de autopeças
ISRINGHAUSEN INDUSTRIAL LTDA.	Fabricante de autopeças
JARFLEX - INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.	Fabricante de autopeças
JTEKT AUTOMOTIVA BRASIL LTDA.	Fabricante de autopeças
KLL EQUIPAMENTOS PARA TRANSPORTE S.A.	Fabricante de autopeças
LIBRELATO S/A IMPLEMENTOS RODOVIARIOS	Fabricante de autopeças
LIH PARTICIPAÇÕES SOCIETÁRIAS LTDA	Fabricante de autopeças
LITENS AUTOMOTIVE DO BRASIL LTDA.	Fabricante de autopeças

MACROSUL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE PARAFUSOS LTDA.	Fabricante de autopeças
MAGIUS METALURGICA INDUSTRIAL LTDA.	Fabricante de autopeças
MAGNETI MARELLI SISTEMAS AUTOMOTIVOS INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.	Fabricante de autopeças
MAN LATIN AMERICA INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE VEÍCULOS LTDA. (VOLKSWAGEN TRUCK & BUS INDUSTRIA E COMERCIO DE VECULOS LTDA)	Fabricante de veículos
MARCOPOLO S/A	Fabricante de veículos
MAXIFORJA COMPONENTES AUTOMOTIVOS LTDA.	Fabricante de autopeças
MAXION WHEELS DO BRASIL LTDA.	Fabricante de autopeças
MERCEDES-BENZ DO BRAISL LTDA.	Fabricante de veículos
METALMATRIX INDÚSTRIA METALÚRGICA LTDA.	Fabricante de autopeças
METALURGICA SCHADEK LTDA	Fabricante de autopeças
NELSON METALURGIA LTDA.	Fabricante de autopeças
NTN DO BRASIL PRODUÇÃO DE SEMI-EIXO LTDA.	Fabricante de autopeças
ON-HIGHWAY BRASIL LTDA	Fabricante de veículos
PEUGEOT CITROËN DO BRASIL AUTOMOVEIS LTDA.	Fabricante de veículos
PIRELLI PNEUS LTDA.	Fabricante de autopeças
PLASTIC OMNIUM AUTO INERGY DO BRASIL LTDA.	Fabricante de autopeças
PROMETEON TYRE GROUP INDÚSTRIA BRASIL LTDA.	Fabricante de autopeças
RENAULT DO BRASIL S/A	Fabricante de veículos
RESFRI AR CLIMATIZADORES E EQUIPAMENTOS LTDA	Fabricante de autopeças
ROBERT BOSCH LIMITADA	Fabricante de autopeças
RUDOLPH USINADOS S.A.	Fabricante de autopeças
S RIKO AUTOMOTIVE HOSE DO BRASIL LTDA.	Fabricante de autopeças
S RIKO AUTOMOTIVE HOSE TECALON BRASIL S.A.	Fabricante de autopeças
SCANIA LATIN AMERICA LTDA	Fabricante de veículos
SCHULZ S/A	Fabricante de autopeças
SEG AUTOMOTIVE COMPONENTS BRAZIL LTDA.	Fabricante de autopeças
SETBUS SOLUÇÕES AUTOMOTIVAS LTDA.	Fabricante de autopeças
SODECIA DA BAHIA LTDA.	Fabricante de autopeças
SODECIA MINAS GERAIS INDÚSTRIA DE COMPONENTES AUTOMOTIVOS LTDA.	Fabricante de autopeças
SOGEFI SUSPENSION BRASIL LTDA	Fabricante de autopeças
T. W. ESPUMAS LTDA.	Fabricante de autopeças
TESCA TÊXTIL & COMPONENTES PARA ASSENTOS DO BRASIL LTDA	Fabricante de autopeças
TIBERINA AUTOMOTIVE MG - COMPONENTES METÁLICOS PARA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA LTDA.	Fabricante de autopeças
TMD FRICTION DO BRASIL	Fabricante de autopeças
TS TECH DO BRASIL LTDA	Fabricante de autopeças
VALEO CLIMATIZAÇÃO DO BRASIL - VEÍCULOS COMERCIAIS S.A.	Fabricante de autopeças
VALEO SISTEMAS AUTOMOTIVOS LTDA.	Fabricante de autopeças
VIEMAR INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.	Fabricante de autopeças
VOLKSWAGEN DO BRASIL INDÚSTRIA DE VEÍCULOS AUTOMOTORES LTDA.	Fabricante de veículos
VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA	Fabricante de veículos

WEG DRIVES & CONTROLS - AUTOMAÇÃO LTDA.	Fabricante de autopeças
WEG EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS S/A	Fabricante de autopeças
WEIDPLAS BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE PLÁSTICOS LTDA.	Fabricante de autopeças