



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

Exercício 2021

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	4
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	6
3.1. Indicadores de Esforço.....	7
3.2. Indicadores de Resultados	7
3.3. Indicadores de Impacto	8
4. AVALIAÇÃO DE INDICADORES	10
4.1. Dispendios realizados no Brasil pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 em pesquisa e desenvolvimento (dados agregados):	10
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	
4.7. Aumento da produtividade das empresas habilitadas no Programa Rota 2030: ...	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	
4.10. Volume exportado pelas empresas fabricantes de veículos habilitadas em 2019: 18	
4.11. Participação das exportações no faturamento do setor de autopeças:	18
5. PROGRAMAS E PROJETOS PRIORITÁRIOS.....	19
6. CONCLUSÕES	20
ANEXO I: ESTRUTURA DA ESTRATÉGIA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA	24
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 diretrizes¹:

- 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 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.

¹ Art. 8º da Lei 13.755/2018.

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/pt-br/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 2021, encontravam-se habilitadas ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística um total de 79 empresas, sendo 13 empresas habilitadas na modalidade fabricantes de automóveis (das quais 7 produzem veículos pesados), 65 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 Previdência (atual 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
3.1.1 Dispendios realizados no Brasil pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 em pesquisa e desenvolvimento.	Dispendios com P&D no Brasil (R\$)/Receita Operacional Bruta descontada (R\$)	Automóveis e Comerciais Leves	0,70%	1,00% para automóveis e comerciais leves; 0,60% para caminhões, ônibus e chassis com motor; e 1,00% para autopeças, sistemas estratégicos ou soluções para mobilidade e logística.
		Caminhões, Ônibus e Chassis com motor	0,40%	
		Autopeças, Sistemas Estratégicos ou Soluções para a Mobilidade e Logística	0,70%	
3.1.2 Investimentos do Programa Rota 2030 no desenvolvimento tecnológico e competitivo da cadeia de fornecedores.	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 2019-2023)

3.2. Indicadores de Resultados

INDICADOR	FÓRMULA	LINHA DE BASE		META
3.2.1 Introdução de tecnologias assistivas à direção.	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 até dezembro 2023.

3.2.2 Atendimento de requisitos de desempenho estrutural.	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 (a partir de 2022)
3.2.3 Rotulagem de segurança veicular nos veículos comercializados no Brasil.	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).
3.2.4 Quantidade de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.	Número 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)
3.2.5 Aumento da produtividade das empresas habilitadas no Programa Rota 2030.	Nível de utilização da capacidade instalada, conforme dados informados pelas empresas habilitadas	Situação em 2019		Incremento da produtividade média em relação ao ano de 2019 (2021 vs 2019).
		Automóveis e Comerciais Leves	78,25%	
		Veículos Pesados	43,79%	
		Autopeças	61,39%	

3.3. Indicadores de Impacto

INDICADOR	FÓRMULA	LINHA DE BASE		META
3.3.1 Corrente de comércio do setor automotivo	Somatório do volume de importações e exportações das empresas fabricantes de autopeças habilitadas	Corrente de Comércio	R\$ 11.792.003.036	Incremento da corrente de comércio em relação ao primeiro ano de
		Saldo Comercial	-R\$ 1.881.655.892	

brasileiro.	no ano.					habilitação do Programa Rota 2030.	
3.3.2 Incremento da eficiência energética média dos veículos comercializados no País.	MJ/km	médio	da	frota	Situação em 2017: 1,74 MJ/Km		Incremento de 11% na eficiência média da frota ao término do Programa Rota 2030.
3.3.3 Volume exportado pelas empresas fabricantes de veículos habilitadas.	Total exportado produzido (qtd)	exportado (qtd)	(qtd) /	total	Situação em 2019:		Incremento do percentual exportado em relação ao produzido (referência: ano de 2019)
					Exportações	361.580	
					Produção	1.748.991	
					Relação (%)	20,67%	
3.3.4 Participação das exportações no faturamento do setor de autopeças.	Faturamento de exportações total	decorrente sobre o faturamento	de		Situação em 2019		Incremento da participação de exportações no faturamento ao longo do Programa Rota 2030.
					Exportações	R\$ 4.955.173.572	
					Faturamento Total	R\$ 40.006.162.510	
					Relação (%)	12,39%	

4. AVALIAÇÃO DE INDICADORES

4.1. Dispendios 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 descontada² (ROB) para o ano de 2020, estabelecidos pelo Anexo XI do Decreto nº 9.557/2018, conforme apresentado abaixo:

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

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

Fonte: Anexo XI do Decreto nº 9.557/ 2018.

Os dados referentes aos dispêndios com P&D realizados pelas empresas habilitadas no ano de 2021 foram extraídos do Memorial para Prestação de Informações Sobre Dispendios 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. A última coluna da tabela 2 demonstra que, na média, as empresas habilitadas superaram o requisito mínimo exigível para cada categoria em 2021.

Tabela 2 - Dispendios de P&D realizados pelas empresas habilitadas em 2021

Habilitações Rota 2030 – Mobilidade e Logística por Categoria	Nº de Empresas	Dispendios realizados (R\$) 2021	Realizado (% ROB ¹) 2019	Realizado (% ROB ¹) 2020	Realizado (% ROB) 2021
Fabricantes de Automóveis e Comerciais Leves	7	4.122.944.371,82	2,62%	2,99%	3,04%
Fabricantes de Caminhões, Ônibus e Chassis com Motor	7	508.552.511,77	1,06%	1,00%	0,81%
Fabricantes Autopeças, Sistemas Estratégicos ou Soluções para a Mobilidade e Logística	65	649.066.511,20	1,44%	2,02%	1,76%
TOTAL	79	5.280.563.394,79	2,07%	2,37%	2,25%

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

² 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).

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

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

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 dispendios por categoria de habilitação, com as informações obtidas nos memoriais, também é possível acompanhar a receita operacional bruta descontada, base de cálculo dos dispendios mínimos obrigatórios, bem como os volumes de dispendios classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ, e de dispendios estratégicos. Essas informações são importantes para 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 dispendios 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 dispendios considerados estratégicos, na forma da legislação.

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

Tabela 3 – Dispendios de P&D realizados pelas empresas habilitadas em 2021 (valores em R\$ milhões)

Caracterização de Dispendios e Bases de Cálculo	Valor	Incentivo Máximo	Valor	Incentivo Máximo	Valor	Incentivo Máximo
	2021		2020		2019	
Receita Operacional Bruta Descontada	234.865	-	151.990	-	168.055	-
Total de Dispendios de P&D realizados	5.280	-	3.606	-	3.480	-
Parcela Elegível (Despesas Operacionais) ³	2.629	329	1.913	239	2.041	255

³ 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 dispendios em P&D que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ.

Dispêndios Estratégicos ⁴ (Base de cálculo do incentivo adicional)	339	51	178	26	127	19
Total	243.113	380	157.687	265	173.703	274

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 2021, foi estimado gasto de R\$ 93.415.176 em IRPJ e R\$ 33.596.140 em CSLL, totalizando R\$ 127.011.316.

Como se nota no quadro apresentado, o valor máximo de incentivo apurado, com base nas informações prestadas pelas empresas habilitadas foi de R\$ 380 milhões, que corresponde a cerca de três vezes mais que o valor estimado.

4.2. Investimentos do Programa Rota 2030 no desenvolvimento tecnológico e competitivo da cadeia de fornecedores (Indicador 3.1.2)

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 pela Portaria nº 2.519, de 18 de setembro de 2019, 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;
- e
- estímulo à produção de novas tecnologias relacionadas a biocombustíveis, segurança veicular e propulsão alternativa à combustão.

A mencionada Portaria credenciou seis programas prioritários. Contudo, um dos programas, coordenado pelo BNDES, foi descredenciado a pedido da instituição coordenadora. Desta forma, estiveram vigentes, no ano de 2021, cinco programas prioritários, coordenados pelas seguintes instituições: Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI; Empresa Brasileira de

⁴ 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.

Pesquisa e Inovação Industrial – EMBRAPPI; Financiadora de Inovação e Pesquisa – FINEP; e Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa – FUNDEP. Esta última atua na coordenação de dois 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 pelos programas prioritários até 2021.

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

Programa Prioritário	Instituição Coordenadora	Captação 2019	Captação 2020	Captação 2021
P&D para Mobilidade e Logística	EMBRAPPI	41.531.434,94	35.969.570,06	44.462.348,00
FINEP 2030	FINEP	34.054.247,17	25.578.140,64	51.525.890,20
Ferramentarias Brasileiras + Competitivas	FUNDEP	35.209.558,98	33.451.300,72	57.719.609,30
Biocombustíveis, Propulsão Alternativa e Segurança Veicular	FUNDEP	44.769.430,26	57.331.946,8	75.372.757,37
A3 - Alavancagem de Alianças para o Setor Automotivo	SENAI	50.287.243,30	61.309.913,48	90.731.878,00
TOTAL		205.851.914,65	213.640.871,70	319.812.482,87

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.

A meta definida para este indicador é de captação de R\$ 1,5 bilhão entre 2019 e 2023. Até o fim de 2021, a captação totalizou R\$ 739.305.269,22, ou seja, 49,3% da meta.

4.3. Introdução de tecnologias assistivas à direção (Indicador 3.2.1)

Para avaliar a introdução de tecnologias assistivas à direção foi utilizado como indicador 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%

Fonte: Automotive Dashboard (Bright Consulting).

Conforme observado na tabela acima, a partir dos dados obtidos da Plataforma Automotive Dashboard, o Controle Eletrônico de Estabilidade já equipava 77,4% das versões em dezembro de 2021. Importa pontuar o aumento gradual na disponibilidade desta tecnologia ao longo dos últimos anos. Em dezembro de 2020, o percentual de veículos novos comercializados com a tecnologia atingiu 67,2%, seguindo para 79,6% em setembro de 2021 e com leve queda para 77,4% em dezembro de 2021.

Esse aumento 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.

Considerando as vendas realizadas no mês de dezembro de 2021, observa-se que a tecnologia de Controle Eletrônico de Estabilidade estava disponível em 75,4% dos veículos nacionais comercializados, e em 87,9% % dos veículos importados.

4.4. Atendimento de requisitos de desempenho estrutural (Indicador 3.2.2)

Este indicador só deverá ser avaliado a partir de 2022, quando será iniciada a verificação de atendimento das metas de desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção.

4.5. Rotulagem de segurança veicular nos veículos comercializados no Brasil (Indicador 3.2.3)

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.

4.6. Quantidade de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 (Indicador 3.2.4)

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 (número de trabalhadores)

Categoria de Habilitação	Empregos Diretos 2019 (a)	Empregos Diretos 2020 (b)	Var.% (b)/(a)	Empregos Diretos 2021 (c)	Var.% (c)/(b)	Var.% (c)/(a)
Fabricantes de veículos	97.359	98.384	1,1%	91.800	-6,7%	-5,7%
Fabricantes de autopeças	76.350	81.889	7,3%	75.861	-7,4%	-0,6%
TOTAL	173.709	180.273	3,8%	167.661	-7,0%	-3,5%

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

No ano de 2021, o número de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 atingiu 167.661, uma queda de 7,0% em relação ao ano imediatamente anterior. Em relação a 2019, o setor registrou recuo de 3,5% dos empregos. Portanto, percebe-se que, em 2021, a meta de manutenção ou aumento dos empregos não foi atingida.

Considerando a média de empregos diretos por empresas habilitadas, verifica-se uma redução de 18,8% entre 2020 e 2021. Contudo, considerando a média do setor, conforme dados da Anfavea e do Sindipeças, houve um aumento de 4,8% nos empregos entre 2020 e 2021.

Importa destacar que o setor automotivo foi fortemente impactado pela pandemia da Covid-19 nos anos de 2020 e 2021, com a paralisação de fábricas, interrupção de projetos, adiamento ou cancelamento de investimentos e redução da demanda.

4.7. Aumento da produtividade das empresas habilitadas no Programa Rota 2030 (Indicador 3.2.5)

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 quanto de autopeças, optou-se por avaliar a produtividade por meio de informações disponibilizadas pelas empresas nos relatórios de obrigações acessórias do Programa.

Neste 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 (em %)

Categoria de Empresa	Capacidade Utilizada (%)	Capacidade Utilizada (%)	Capacidade Utilizada (%)
	2019	2020	2021
Fabricação de Autopeças	61,39%	65,05%	67,57%
Fabricação de Automóveis e Comerciais Leves	78,25%	71,59%	60,03%
Fabricação de Veículos Pesados	43,79%	41,86%	58,20%

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

Conforme dados apresentados na tabela acima, as empresas habilitadas, independente do setor, apresentaram um nível de utilização da capacidade instalada abaixo do considerado nos planos de negócios das empresas, que gira em torno de 85%.

Entretanto, destaque deve ser dado para o setor de fabricação de autopeças que, mesmo nos anos marcados pela pandemia, aumentou sua capacidade utilizada de 61,39% em 2019 para 67,57% em 2021. O setor de fabricação de veículos pesados também apresentou elevação da utilização da capacidade instalada, de 43,79% em 2019 para 58,20% em 2021. Ambos os setores alcançaram as metas do Programa.

Já o setor de fabricação de automóveis e comerciais leve, registrou recuo de 78,25% para 60,03% na mesma comparação, não tendo atingido a meta.

Os dados de utilização da capacidade instalada relativos ao ano de 2019 refletem o momento de recuperação que a indústria automobilística vinha demonstrando desde o ano de 2016, com a produção, no país, de 2.944.988 unidades de veículos. Em 2021, o mercado mostra a recuperação do impacto da pandemia sobre a produção, com crescimento de 11,7% no número de veículos montados.

4.8. Corrente de comércio do setor automotivo brasileiro de autopeças (Indicador 3.3.1)

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 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
2019	6.836.829.464,58	4.955.173.572,11	- 1.881.655.892,47	11.792.003.036,69	-	-
2020	7.111.207.650,35	6.992.425.850,72	- 118.781.799,63	14.103.633.501,07	19,6	19,6
2021	10.284.699.885,90	9.537.626.728,71	- 747.073.157,19	19.822.326.614,61	40,6	68,1

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

Conforme verificado na tabela acima, para o ano de 2021, a corrente de comércio das empresas fabricantes de autopeças habilitadas ao Programa Rota 2030 foi de R\$ 19,8 bilhões, aumento de 40,6% em relação ao ano de 2020, indicando maior participação do comércio internacional nos negócios dessas empresas. Em relação a 2019, houve aumento de 68,1% a preços correntes. Desta forma, o indicador atingiu a meta para o exercício analisado.

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 (Indicador 3.3.2).

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 ano⁵

Ano	Média da frota (MJ/Km)	Incremento anual acumulado (%)
2017	1,74	-
2018	1,73	0,6

⁵ (*) período considerado: de outubro de um ano a setembro do ano seguinte.

2019	1,72	1,2
2020	1,71	1,8
2021	1,68	3,6

Fonte: Automotive Dashboard (Bright Consulting).

Como se nota, em 2021, o incremento da eficiência energética dos veículos comercializados no Brasil chegou a 1,68 MJ/KM, o que representa um incremento de apenas 3,6% em relação a 2017, valor ainda distante da meta de 11%.

Isso pode ser explicado pelo fato que esse incremento 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.

O cumprimento da meta de eficiência energética exige, entre outros, investimentos em tecnologia de motores, design dos veículos, redução de peso dos veículos. Para 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.

Como se nota, a partir de 2021 a redução foi maior em relação aos demais anos, contudo, apenas em 2022 será possível observar o efetivo resultado do Programa neste aspecto.

4.10. Volume exportado pelas empresas fabricantes de veículos habilitadas (Indicador 3.3.3)

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 valor produzido e exportado no ano de 2019. Conforme apresentado abaixo, as exportações representaram o destino de 18,99% dos veículos produzidos no país pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030, no ano de 2021.

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	1.447.730	18,59%
2021	323.195	1.701.488	18,99%

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

A redução observada no período, embora de apenas 1,68%, significa que a meta do indicador não foi atingida.

4.11. Participação das exportações no faturamento do setor de autopeças (Indicador 3.3.4)

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 65 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, no ano de 2021 as exportações representaram 25,75% do faturamento das empresas da cadeia de fornecedores habilitadas ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, frente a uma participação de 22,69% no ano imediatamente anterior.

Tabela 11 - 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%

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

Este percentual é superior ao informado para o total da cadeia de autopeças, representada pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores – SINDIPEÇAS, para o ano de 2021, conforme verificado na tabela abaixo, com dados extraídos do Anuário do SINDIPEÇAS 2023.

Tabela 12 - Participação das exportações no faturamento da indústria de autopeças

Ano	Faturamento (R\$) ⁶	Exportação (R\$)	Relação Percentual
2019	160.465.000.000	21.181.380.000	13,20%
2020	152.695.600.000	20.038.493.600	13,10%
2021	215.450.200.000	27.793.075.800	12,90%

Fonte: Anuário SINDIPEÇAS 2023.

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

⁶ 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).

obrigatória⁷ devida pelas empresas habilitadas ao Regime de Autopeças Não Produzidas, de que trata o Capítulo III da Lei nº 13.755, de 2018.

A sistemática de funcionamento dos programas proporcionou, ao longo do ano de 2019 a 2021, captação superior a 700 milhões de reais, entre os cinco⁸ programas prioritários credenciados, conforme tabela abaixo.

Tabela 13 - Captação de Recursos pelas instituições coordenadoras de programas prioritários (valores em R\$)

Programa Prioritário	Instituição Coordenadora	Captação 2019	Captação 2020	Captação 2021
P&D para Mobilidade e Logística	EMBRAPPI	41.531.434,94	35.969.570,06	44.462.348,00
FINEP 2030	FINEP	34.054.247,17	25.578.140,64	51.525.890,20
Ferramentarias Brasileiras + Competitivas	FUNDEP	35.209.558,98	33.451.300,72	57.719.609,30
Biocombustíveis, Propulsão Alternativa e Segurança Veicular	FUNDEP	44.769.430,26	57.331.946,8	75.372.757,37
A3 - Alavancagem de Alianças para o Setor Automotivo	SENAI	50.287.243,30	61.309.913,48	90.731.878,00
Conectividade Veicular	FUNDEP	-	-	-
TOTAL		205.851.914,65	213.640.871,70	319.812.482,87

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.

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.

6. CONCLUSÕES

⁷ 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.

⁸ Originalmente haviam sido credenciados seis programas, mas o BNDES solicitou descredenciamento antes mesmo de receber recursos.

A Lei nº 13.755, que instituiu o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística foi publicada no final de 2018. O ano de 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 possibilidade de uma efetiva avaliação quanto aos resultados do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, foi impactado pela pandemia do coronavírus, colocando uma pressão sem precedentes sobre a sociedade. O setor automobilístico nacional viu-se desafiado, com o fechamento de fábricas e os novos protocolos sanitários, com queda de 31,6% na produção de autoveículos, deixando a indústria automobilística com uma ociosidade técnica de aproximadamente 3 milhões de unidades. Contudo, no ano de 2021 foi possível observar sinais de melhora, com a ampliação da produção de veículos e das exportações, tanto de veículos quanto de autopeças.

Tabela 14 – Síntese dos indicadores de acompanhamento do Programa Rota 2030

Indicador	Meta/Requisito	Resultado	Comentário
Programa Rota 2030 – Requisitos e Dispendios em P&D por Categoria			
Fabricantes de Automóveis e Comerciais Leves	1,00 (% da ROB)	3,04 (% da ROB)	Meta alcançada
Fabricantes de Caminhões, Ônibus e Chassis com Motor	0,60 (% da ROB)	0,81 (% da ROB)	Meta alcançada
Empresas fabricantes de Autopeças, Sistemas Estratégicos ou Soluções para a Mobilidade e Logística	1,00 (% da ROB)	1,76 (% da ROB)	Meta alcançada
Captação de Recursos – Programas Prioritários	R\$ 1,5 bilhão (até 2023)	R\$ 739,3 milhões (49,3% já alcançada)	A caminho do alcance da meta para 2023
Tecnologias assistivas à direção	75% (até 2023)	77,4%	Meta já alcançada
Requisitos de desempenho estrutural		Apenas para 2022	
Rotulagem de segurança veicular	100 % de rotulagem até 2023		
Empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa (número de trabalhadores)	≥ 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)	167.661	Meta não foi alcançada em 2021

Utilização da Capacidade Instalada			
Fabricação de Autopeças	> 61,39% (2019)	67,57%	Meta alcançada
Fabricação de Automóveis e Comerciais Leves	> 78,25% (2019)	60,03%	Meta não foi alcançada em 2021
Fabricação de Veículos Pesados	> 43,79% (2019)	58,20%	Meta alcançada
Corrente de Comércio do Setor de Autopeças (convertido em R\$ pelo valor da PTAX média)	> R\$ 11.792.003.036 (aumento em relação ao patamar de 2019)	R\$ 19.822.326.614	Meta alcançada
Eficiência energética média dos veículos comercializados no País	Aumento de 11% até 2023, a partir do valor de referência de 2017, 1,74 MJ/km)	1,68 MJ/Km (aumento de 3,6%)	A caminho do alcance da meta para 2023
Volume exportado/Volume produzido (%) pelas empresas fabricantes de veículos habilitadas	> 20,67%	18,99%	Meta não foi alcançada em 2021
Participação das exportações no faturamento do setor de autopeças (%)	> 12,39%	25,75%	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.

A Tabela acima oferece uma síntese dos indicadores de acompanhamento do Programa Roa 2030 em 2021. De uma forma geral, observou-se boa evolução dos indicadores no período e a maioria das metas foi alcançada. As exceções ficaram por conta dos indicadores de empregos diretos nas empresas habilitadas no programa, utilização da capacidade instalada na fabricação de automóveis de comerciais leves e a razão entre volume exportado e volume produzido; ambos muito impactados pela Pandemia da COVID 19.

De qualquer forma, ao se avaliar pelos indicadores de monitoramento do Programa Rota 2030 para o ano de 2021, verifica-se que a maior parte das metas foram alcançadas. As exceções foram os indicadores de empregos diretos nas empresas habilitadas, utilização da capacidade instalada na fabricação de automóveis e veículos leves e a relação volume exportado/volume produzido; que foram fortemente impactados pela Pandemia da COVID 19.

Não obstante, pela análise do conjunto de dados disponíveis, algumas conclusões preliminares podem ser obtidas, como o perfil das empresas habilitadas ao Programa, majoritariamente empresas fabricantes de autopeças, e a redução no número de empresas fabricantes de veículos quando na comparação com o regime automotivo anterior, o Programa Inovar-Auto. Quanto a este ponto, é necessário compreender que o Programa Inovar-Auto não contemplava modalidade de habilitação para empresas fabricantes de autopeças, inovação trazida pelo Programa Rota 2030 e bastante positiva para o fortalecimento da cadeia de fornecedores.

Em relação à redução da participação de fabricantes de veículos, alguns fatores podem ter contribuído para tanto, como o ambiente de incertezas vivenciado pela indústria automobilística global, marcado por fusões de grandes grupos de fabricantes, a ampla adoção das plataformas globais de veículos que influencia na concentração da produção.

Teve relevante papel, também, a menor competitividade das atividades de pesquisa e desenvolvimento de veículos realizadas no Brasil face à redução do montante disponível a título de incentivo fiscal no Programa Rota 2030 em comparação com o disponível no Programa Inovar-Auto. Tal fato dificulta a realização de projetos globais de P&D no Brasil, tornando árduo o alcance dos mínimos de dispêndios exigidos pelo Programa, que foram fixados acima da média da indústria no País.

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
BASF S.A.	Fabricante de autopeças
BMW DO BRASIL LTDA.	Projeto de Desenvolvimento
BORGHETTI TURBOS E SISTEMAS AUTOMOTIVOS LTDA.	Fabricante de autopeças
BRASCABOS COMPONENTE ELÉTRICOS E ELETRÔNICOS 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
CNH INDUSTRIAL BRASIL LTDA.	Fabricante de veículos
CONTINENTAL BRASIL INDUSTRIA AUTOMOTIVA LTDA.	Fabricante de autopeças
COOPER-STANDARD AUTOMOTIVE BRASIL SEALING LTDA.	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 INDUSTRIAIS 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
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
ISRINGHAUSEN INDUSTRIAL 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.	Fabricante de veículos
MARCOPOLO S/A	Fabricante de veículos
MAXIFORJA COMPONENTES AUTOMOTIVOS LTDA.	Fabricante de autopeças
MERCEDES-BENZ DO BRASIL LTDA.	Fabricante de veículos
METALMATRIX INDÚSTRIA METALÚRGICA LTDA.	Fabricante de autopeças
MUSASHI DO BRASIL LTDA.	Fabricante de autopeças
NELSON METALURGIA LTDA.	Fabricante de autopeças
NTN DO BRASIL PRODUÇÃO DE SEMI-EIXO LTDA.	Fabricante de autopeças
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