



A VOLTA DOS QUE NÃO FORAM...

Por: **RAPHAEL GALANTE**

O carro popular – de novo, a jabuticaba brasileira – foi, durante muitos anos, o foco principal do mercado automobilístico brasileiro. Surgido em 1990, como a melhor solução (!?!?!?) para a indústria automobilística, ele teve o seu apogeu até o final daquela década. De fato, no ano de 2001, 71% dos veículos vendidos eram os chamados carros populares ou de veículos com as mil cilindradas (1.000cc).

O “veículo popular” nasceu com o conceito de desenvolver a indústria automobilística brasileira e cumpriu o seu papel, durante todos os anos 90. Com uma alíquota diferenciada dos demais veículos produzidos, ele começou a ser mais acessível para os consumidores tupiniquins. Isso ocorreu durante o período de 1996 até 2001, quando tivemos a abertura (ou reabertura) do mercado automotivo e registramos a entrada de novas montadoras (a chegada das newcomers, como: Peugeot, Citroën, Honda, Renault, etc.). E foi a partir daí que o “veículo popular” começou a definhar....

O carro popular só sobreviveu porque tínhamos um mercado fechado e restrito para apenas quatro montadoras. Com um mercado oligopolizado, é lógico imaginar que existia uma série de benefícios para os oligopolistas da época. Basta lembrarmos que no glorioso ano de 1994, tivemos a volta do clássico Fusca (com a mesma cara do veículo fabricado durante a década de 70 e 80), a pedido do então presidente Itamar Franco...

A abertura do mercado serviu para isso: o brasileiro que antes consumia veículos “pé de boi”, passou a ter acesso a novos produtos.

Logicamente que tivemos outros fatores macroeconômicos (aumento da atividade econômica, crédito, baixo nível de desemprego, e etc.) que influenciaram esta mudança comportamental, mas A ENTRADA DE NOVOS CONCORRENTES, foi o principal motivo.

Tanto que nos últimos anos, o carro mais vendido do Brasil é uma picape!

Mas, se no início dos anos 2000, o carro popular correspondia por mais de 70% das vendas de carros novos, em 10 anos a participação dele caiu para 43% e, novamente, num salto temporal de 14 anos, ele fechou o ano de 2024 com participação inferior a 20%.

Ou seja, o chamado “carro popular” que viveu o seu apogeu há ¼ de século, estava caminhando (em passos largos) para o seu fim. Gostando ou não esse era o seu destino...

Mas eis que em meados do mês de julho, o Governo Federal decidiu reutilizar uma medida que é implementada ao longo dos últimos 25 anos, sempre em momentos “complicados” (seja na economia e/ou na política). A medida reduziu a alíquota de IPI dos carros produzidos em solo tupiniquim, para “ajudar” a indústria automotiva.

Vamos lá... qual foi o conceito que veio lá do MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços)?

No último quarto de século, quando os mais diversos governos praticaram redução de imposto (no tocante, o IPI), era uma coisa “simples”, algo do tipo: ao invés de você pagar 10% de IPI, agora é 7%. Fácil de entender e de colocar em prática – mas, e agora?

Virou quase “Rocket Science”, de tão complexo que ficou.

Para os veículos terem alguma redução tributária, ele tem que ter 4 parâmetros, sendo eles: Baixa emissão poluentes; Reciclabilidade; Ser um carro compacto; Eficiência energética.

Além de ser fabricado em terras tupiniquins.

A grande diferença agora é que ele veio com roupa-gem nova! Ao invés de ser classificado como “carro popular”, ele ganhou novo nome e agora se chama CARRO

SUSTENTAVEL. Mas confie em mim... É A MESMA COISA!

Desta vez, o governo criou um imposto “Robin Hood”. Onde ele tira dos mais ricos (aumentando a tributação dos demais carros), dando para os mais pobres (o carro sustentável) e, como bônus, o governo ainda terá aumentado a sua arrecadação.

É praticamente uma “desoneração onerosa”. Na visão deste reles estagiário, não precisa onerar um para desonerar outro, mas sim ser mais assertivo com a política de mercado.

A medida pode dar certo?

Esperamos que SIM!

Mas não é o que vai acontecer... No primeiro mês cheio de vendas este nicho de mercado cresceu apenas 0,5%.

O ponto aqui é mais estrutural do que qualquer outra coisa! Com uma SELIC na casa de 15%; a inadimplência alta; e atividade econômica “andando de lado” o merca-

do não decola...

O que aconteceu com essa medida foi mais um frenesi psicológico, onde houve muita movimentação de mídia e marketing; muitos bônus dados pelas montadoras e concessionárias, mas como todo bônus eles possuem prazo de validade. Aquela redução de R\$ 10 mil; R\$ 12 mil já não existe mais...

A desoneração do carro sustentável (carro popular) foi (está sendo) inócua! Eles resolveram desonerar um tipo de veículo que apresentava uma das menores cargas tributárias; de um cliente extremamente sensível a oferta de linhas de crédito e que sofre (mais) com oscilação da economia.

Aquilo que veio para salvar o ano do setor automotivo dificilmente terá o resultado imaginado. E para piorar em meados de outubro/novembro deveremos ter a majoração dos demais carros. 🚗

Raphael Galante é colunista, consultor, economista e palestrante, atuando há mais de 20 anos no setor automotivo.

As colunas mantidas pela ABRADIT NEWS têm por objetivo trazer diferentes pontos de vista e informações aos executivos da Rede. As opiniões são de responsabilidade dos articulistas, não refletindo necessariamente o posicionamento da Associação ou da Rede Toyota do Brasil.

A CHEGADA DA **TOYOTA HIACE**
AO BRASIL TRAZ UM NOVO
PADRÃO DE EXIGÊNCIA
PARA O PÓS-VENDA.



- **ESTRUTURA REFORÇADA PARA MÁXIMA ESTABILIDADE E SEGURANÇA**
- **PÓRTICO AMPLO, IDEAL PARA VEÍCULOS DE ENTRE-EIXOS LONGOS COMO A TOYOTA HIACE**
- **CONFORMIDADE TÉCNICA COM PADRÕES DE CONCESSIONÁRIAS TOYOTA**

GARANTA O EQUIPAMENTO CERTO PARA RECEBER A NOVA GERAÇÃO DE VEÍCULOS COMERCIAIS TOYOTA COM EFICIÊNCIA, SEGURANÇA E CREDIBILIDADE.

ELEVE ATÉ
6.000KG
COM MÁXIMA SEGURANÇA





 **FORTATECH** **FORTATECHOFICIAL** **41 9 8508-1076**

ENTRE EM CONTATO E DESCUBRA COMO PODEMOS TRANSFORMAR SEU NEGÓCIO.

