

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA POLÍTICA

Gabriel Nunes de Oliveira¹

**O comportamento político dos industriais de autopeças nos governos
Dilma Rousseff (2011-2016)**

Trabalho preparado para apresentação
no IX Seminário Discente da Pós-
Graduação em Ciência Política da
Universidade de São Paulo (USP), de
6 a 10 de maio de 2019

São Paulo
Maio de 2018

¹ Graduado em Ciências Sociais pela Universidade de São Paulo (USP) e mestrando em Ciência Política pela mesma instituição. Membro do grupo de pesquisa Pensamento e Política no Brasil. E-mail: gabriel.nunes.oliveira@usp.br.

Resumo

Este trabalho é um projeto de pesquisa de mestrado em andamento no Departamento de Ciência Política da Universidade de São Paulo (DCP-USP) sobre o comportamento político dos empresários industriais do setor de autopeças ao longo do governo Dilma Rousseff (2011-2016). A *Nova Matriz Econômica*, política econômica inaugurada pelo governo em 2011, apresentava como objetivo fundamental a retomada da industrialização do país através da ação e do planejamento estatais, empregando medidas que iam desde a redução da taxa básica de juros e dos *spreads* bancários aos investimentos em infraestrutura e utilização intensiva do BNDES para financiamento da produção. O *ensaio desenvolvimentista* de Rousseff contou com a sustentação de uma coalizão produtivista, formada pelo empresariado industrial e trabalhadores organizados, em oposição à coalizão rentista, do setor financeiro e da classe média tradicional, cujos interesses foram enfrentados pela nova política. O Plano Brasil Maior tornou-se grande símbolo da nova política industrial e, no caso específico do complexo automotivo, o *Inovar-Auto*, ao beneficiar as montadoras instaladas no país, foi ao encontro de interesses dos empresários do setor de autopeças, garantindo-lhes incentivos e proteção frente ao produto externo. O que se verificou com o avanço da *Nova Matriz*, contudo, foram a redução de inversões e o progressivo afastamento do empresariado industrial em relação ao governo, resultando, em 2016, em amplo apoio ao impeachment da presidente. O que explica tal mudança de posição, aparentemente contraditória? Agenda clássica da Ciência Política brasileira e do debate sobre desenvolvimento, a análise da atuação política dos industriais tem no *ensaio desenvolvimentista* nova oportunidade de estudo, haja vista sua participação ativa na composição do governo e do plano econômico e, posteriormente, em sua deposição.

1. Dilma Rousseff e o ensaio desenvolvimentista

O período de Dilma Rousseff na presidência da República (2011-2016) teve seu início marcado pela *Nova Matriz Econômica*, conjunto de ações, batizado pelo então ministro da Fazenda Guido Mantega², que visava ao crescimento sustentável com industrialização, emprego e renda, e terminou com a adoção de receituário de austeridade em meio à grave retração econômica e crise política, culminando no afastamento

² Guido Mantega, “O primeiro ano da Nova Matriz Econômica”, *Valor Econômico*, 19 dez. de 2012. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/2945092/o-primeiro-ano-da-nova-matriz-economica>>. Acesso em: 28 ago. 2018.

definitivo da presidente em agosto de 2016. Dilma teria apostado em uma coalizão entre capital industrial e trabalhadores para “sustentar uma virada desenvolvimentista” (SINGER, 2018, p. 39), com ação e planejamento estatais a fim de desobstruir os caminhos à reindustrialização. No entanto, ao longo da efetivação da Nova Matriz, a coalizão é rompida pelos empresários industriais, que passaram a compor uma frente única burguesa em defesa de uma plataforma neoliberal (SINGER, 2016, 2018). Tendo em vista a brevidade da experiência e a incompletude do projeto, além de seu caráter antiliberal, Singer (2016, 2018) opta pela expressão *ensaio desenvolvimentista* para se referir ao período, leitura adotada por este trabalho.

Escolhida por Lula como sucessora, Dilma Rousseff assume a presidência no ano de 2011 em um cenário de auge do lulismo, com pleno emprego, valorização salarial e crescimento de 7,5% do PIB no ano anterior. Todavia, em lugar de apenas prosseguir com o projeto de reformismo fraco, conciliação e lenta integração que caracteriza o lulismo (SINGER, 2012), Dilma opta por acelerá-lo, “deslocando o lulismo para um pouco mais perto do reformismo forte, embora dentro dos limites da *transformação pelo alto*” (SINGER, 2018, p. 26), implicando em confrontar interesses de uma fração específica do capital, qual seja, o capital financeiro. Destarte, atendendo aos anseios de uma *coalizão produtivista* composta por empresários industriais e trabalhadores organizados, a presidente e sua equipe implementam a *Nova Matriz Econômica*, cujas principais medidas foram:

- a) redução da taxa básica de juros (Selic) pelo Banco Central, atingindo o patamar mais baixo da série histórica até então, 7,25%, e diminuição dos *spreads* dos bancos privados através de pressão concorrencial dos bancos públicos;
- b) uso intensivo do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES) para fornecimento de crédito subsidiado para investimentos, potencializando em grande medida o Programa de Sustentação do Investimento (PSI);
- c) lançamento do *Plano Brasil Maior*, nova política industrial que contou com grandes aportes do BNDES;
- d) desoneração da folha de pagamentos para até 42 setores, além de desonerações do PIS/Cofins sobre bens de investimento, do Reintegra (regime tributário especial para empresas exportadoras) e de novo regime tributário para o setor automotivo com o *Inovar-Auto*;

- e) lançamento do Programa de Investimentos em Logística (PIL) para ampliar e aprimorar a infraestrutura brasileira através, principalmente, de concessões;
- f) redução dos custos de energia elétrica, sobretudo para a indústria, com a medida provisória nº 579;
- g) desvalorização do real para aumentar a competitividade do produto nacional e estimular exportações;
- h) controle sobre os fluxos de capital estrangeiro para evitar a valorização da moeda brasileira;
- i) proteção ao produto nacional com elevação de alíquotas sobre importados e políticas de conteúdo local (SINGER, 2018).

As medidas apresentam claro viés intervencionista, há tempos não visto no país. Em meio à onda contracionista que varria os países centrais do capitalismo com a crise financeira de 2011 e às queixas da coalizão produtivista quanto à desindustrialização da economia brasileira e às crescentes importações, Dilma enxergou nova janela de oportunidade para um projeto de desenvolvimento com sustentação local, apostando em medidas que favorecessem o investimento privado no setor produtivo. A Nova Matriz atendia, pois, aos anseios e demandas de empresários industriais e trabalhadores, e, ao atacar os juros e *spreads* bancários, avançou sobre interesses da *coalizão rentista*, constituída pela classe média tradicional e o capital financeiro, voltada aos ganhos do rentismo (SINGER, 2016).

O documento *Brasil do diálogo, da produção e do emprego*, assinado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), pela Central Única dos Trabalhadores (CUT), pela Força Sindical, pelo Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e pelo Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo e Mogi das Cruzes, talvez seja uma das maiores evidências da coligação entre empresários industriais e trabalhadores e de seu suporte às ações de Dilma e Mantega. Publicado em maio de 2011 em evento que contou com a presença do então vice-presidente Michel Temer e diversos ministros, o documento sintetiza uma série de propostas com vistas ao fortalecimento da indústria no país, à geração de empregos e à justiça social. As proposições do “acordo entre trabalhadores e empresários pelo futuro da produção e do emprego” (FIESP et al., 2011, p.1) iam desde a redução de juros e *spreads* bancários e ampliação de crédito para investimento à defesa da produção nacional, da formalização e regulamentação do trabalho e até mesmo da economia solidária – o Plano Brasil Maior, lançado alguns meses depois, e outras medidas da Nova Matriz, como visto, parecem resposta literal ao documento. A fala de Paulo

Skaf³, à época presidente da FIESP, no evento é elucidativa: “É necessária uma estratégia. O evento de hoje é histórico. A indústria somos todos nós”.

De início, a Nova Matriz teve boa recepção entre empresários industriais de diferentes setores⁴, sendo que João Guilherme Sabino Ometto, à época segundo vice-presidente da FIESP, chegou a afirmar que o Brasil precisaria retornar ao “nacional desenvolvimentismo”⁵. Contudo, à medida que o programa da Nova Matriz era implementado, os empresários industriais, “em lugar de darem apoio, foram progressivamente se afastando do governo, alinhando-se lenta e continuamente ao bloco rentista – como se cada gesto para efetivar o rol de medidas por eles mesmos proposto fizesse crescer o temor do ‘estatismo’, criando desconfiança” (SINGER, 2018, p. 59). Tal desconfiança se materializou no grau de investimento ao longo do primeiro mandato. Segundo o economista Fernando Rugitsky (2015), as taxas de investimento no período ficaram em 20,6 em 2011, 20,2 em 2012, 20,5 em 2013 e 19,7 por cento do PIB em 2014, isto é, praticamente estagnada entre 2011-13 e queda de quase um ponto percentual em 2014 – em comparação, entre 2006 e 2010, o percentual de investimento do PIB passou de 17,3 para 20,6. Em meados de 2013, observa Singer (2018), a coalizão produtivista mostrava claros sinais de esgarçamento: a Confederação Nacional da Indústria (CNI) e a FIESP passaram a defender uma agenda de flexibilização do trabalho, bastante distinta daquela proposta no documento de 2011, tendo prontamente como reação a defesa de pautas trabalhistas por parte de centrais sindicais, como a CUT.

Com a elevação da taxa Selic em abril de 2013, o Banco Central dá início a um novo ciclo de alta de juros que perduraria até outubro de 2016. A derrubada de elemento central da política econômica coloca a Nova Matriz em declínio. Atacada pelo capital financeiro e pelos meios de comunicação de massa brasileiros, e desprovida do apoio e sustentação dos empresários industriais, cada vez mais refratários⁶ à Nova Matriz e

³ FIESP, “Brasil do diálogo pela produção e emprego”, *Portal FIESP*. Disponível em: <<http://www.fiesp.com.br/brasil-do-dialogo-pela-producao-e-emprego>>. Acesso em: 28 ago. 2018.

⁴ Bruno de Vizia, “Para Fiesp, Plano Brasil Maior é ‘início correto’”, *Valor Econômico*, 02 ago. de 2011. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/971224/para-fiesp-plano-brasil-maior-e-%25E2%2580%259Cinicio-correto%25E2%2580%259D>>. Acesso em 28 ago. de 2018.

Wagner Gonzalez, “Paulo Butori demonstra otimismo, mas com cautela”, *Automotive Business*, 22 ago. de 2011. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/11409/paulo-butori-demonstra-otimismo-mas-com-cautela>>. Acesso em: 30 ago. 2018.

⁵ Arícia Martins, “Fiesp: país precisa voltar ao ‘nacional desenvolvimentismo’”, *Valor Econômico*, 27 set. de 2011. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/5025/1020747/fiesp-pais-precisa-voltar-ao-nacional-desenvolvimentismo>>. Acesso em: 10 abr. 2019.

⁶ Junho de 2013 parece ser momento definitivo para a mudança de posição dos empresários industriais. A partir de dados coletados no jornal *Valor Econômico* entre os anos de 2011 e 2014, pesquisas de Iniciação Científica produzidas no âmbito do Grupo Pensamento e Política no Brasil, sob orientação dos professores

alinhados ao discurso rentista do intervencionismo e da necessidade de ajuste fiscal, Dilma se vê isolada e passa a agir sob pressão, recuando ponto a ponto em busca de retomar o diálogo com os empresários (SINGER, 2018). O abandono definitivo da Nova Matriz veio em janeiro de 2015, com a demissão de Guido Mantega e a escolha do ortodoxo Joaquim Levy para o Ministério da Fazenda. Cercada pela unidade burguesa antidesenvolvimentista, Dilma cede à plataforma neoliberal e promove grave ajuste fiscal, contrariando o discurso do acirrado pleito de 2014. A reorientação do governo, contudo, não abrandou o cenário político e econômico, e o Brasil passa a enfrentar profunda recessão, com aumento do desemprego e da pobreza. Isolada e sem mobilização popular para defender o desenvolvimentismo, Dilma é afastada da presidência da república em agosto de 2016, contando com amplo apoio de empresários industriais, notadamente da outrora aliada FIESP e sua campanha massiva pelo impeachment.

O que levou os empresários industriais a reduzirem as inversões mesmo diante de uma política econômica, por eles referendada, de favorecimento aos investimentos produtivos? Por que não se mobilizaram pela defesa do ensaio desenvolvimentista no momento crítico de amplo ataque do capital financeiro à Nova Matriz? Por que, ao contrário, aderiram à plataforma neoliberal do austericídio, contrariando, em tese, seus próprios interesses? Propõe-se, com esta pesquisa, a investigação das motivações políticas que expliquem a mudança de posição de empresários industriais de um setor específico, o setor de autopeças, em relação ao ensaio desenvolvimentista. As explicações econômicas são de grande importância à compreensão do fracasso da experiência dilmista, contudo, não esgotam a análise. Como Singer (2018) aponta, a Nova Matriz Econômica não resultou de simples voluntarismo de Dilma, pelo contrário, houve pressão burguesa pela adoção de um programa de reindustrialização do país. Uma vez adotado, a presidente se viu isolada e sem bases para sustentá-lo, sofrendo grande derrota política.

2. O setor de autopeças

A indústria de autopeças constitui uma cadeia produtiva fundamental para o complexo automotivo, sendo responsável por parte importante do desenvolvimento tecnológico do setor, seja a partir de encomendas das montadoras, seja a partir de inovações e aprimoramentos autônomos. Além da produção para as montadoras – 62,4%

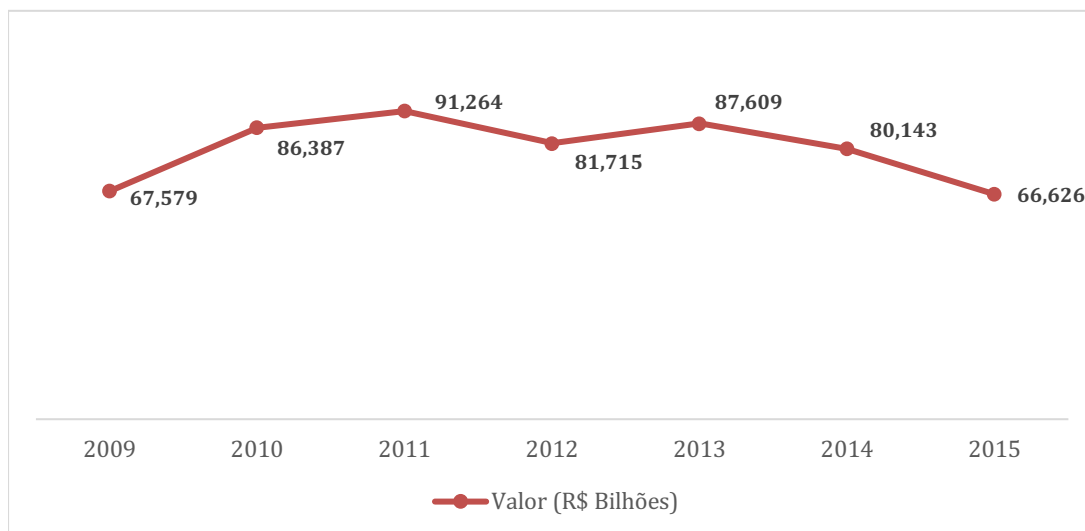
André Singer e Bernardo Ricupero, constataram uma maioria crescente, a partir do segundo semestre de 2013, de posicionamentos empresariais contrários ao governo e à Nova Matriz Econômica.

em 2017 (SINDIPEÇAS et al., 2018) –, as fabricantes atendem ao mercado de reposição, ao intrasetor e às exportações (BARROS et al., 2015), e, quanto à posição na cadeia de produção automotiva, o setor pode ser dividido em três categorias, ou *tiers* (camadas de fornecedores). O tier 1, conhecido como *sistemista*, é composto por grandes empresas, de capital nacional e estrangeiro, com alta sofisticação tecnológica, responsáveis pelo fornecimento de sistemas completos, como motores, transmissão e suspensão. Tais fornecedores se encontram diretamente ligados às montadoras, participando em conjunto do desenvolvimento dos produtos. O tier 2, fabricantes de conjuntos, e o tier 3, produtores de peças isoladas e materiais, são formados, no geral, por empresas de pequeno e médio porte de capital nacional, com baixa capacidade tecnológica. Justamente por seu tamanho e grau tecnológico, tais fornecedores estão mais vulneráveis às oscilações de mercado e à concorrência externa (BARROS et al., 2015). Em entrevista concedida à revista *Automotive Business*⁷, Paulo Butori, presidente do Sindipeças (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores) até fevereiro de 2016, relembra a “quebradeira” de empresas de autopeças, principalmente pequenas e médias, com a abertura econômica dos anos 1990. Butori aponta que muitos empresários faliram ou tiveram de vender suas empresas, provocando “irreversível desnacionalização” do setor.

Apesar das dificuldades enfrentadas pelo setor a partir dos anos 1990, a importância econômica da indústria de autopeças é inegável. Em 2011, primeiro ano do governo Dilma Rousseff, as fabricantes de autopeças obtiveram um faturamento da ordem de R\$ 91 bilhões (gráfico 1). Mais do que isso, as autopeças concentram a maior parte dos empregos do complexo automotivo: no mesmo ano de 2011, o setor empregou 331.163 pessoas, o equivalente a 60% do emprego automotivo e a 4% do total do emprego industrial (gráfico 2). Quanto à distribuição geográfica, segundo dados do Sindipeças (2018), 66% das empresas do setor se localizam no estado de São Paulo, o que se explica não apenas pela presença histórica de montadoras no estado, especialmente na região do ABC, desde os anos 1950, mas também pela concentração de mão-de-obra qualificada e pela proporção da frota paulista de veículos, a maior do país, implicando em um grande mercado de peças de reposição. Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul vêm em seguida, com 10,85%, 5,42% e 5,08%, respectivamente.

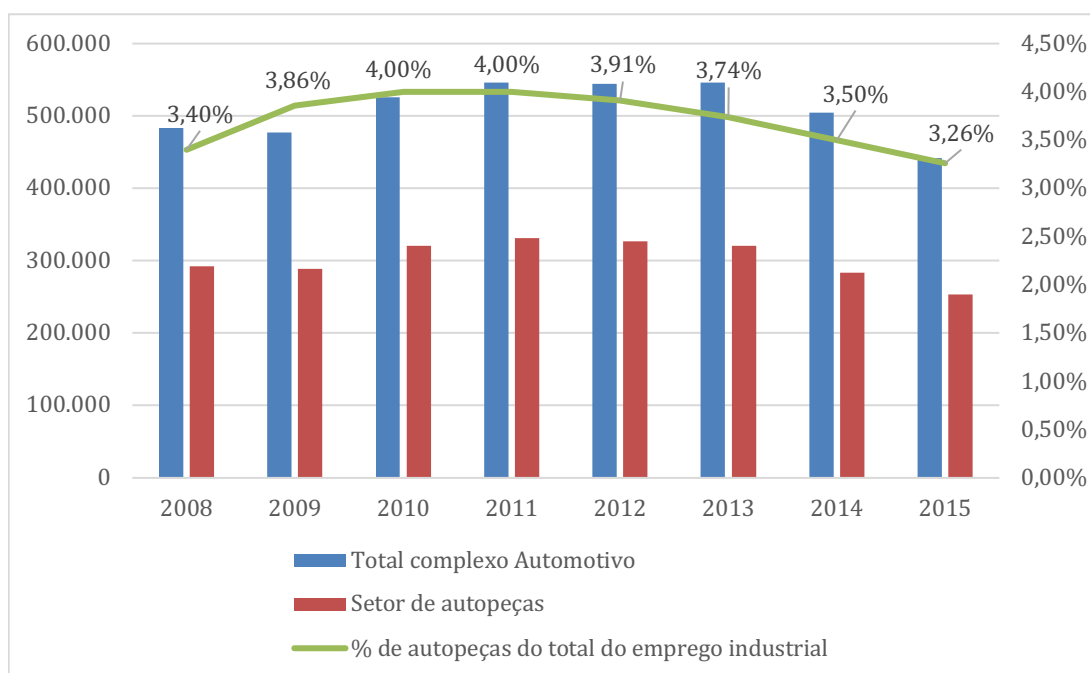
⁷ REVISTA AUTOMOTIVE BUSINESS. São Paulo: Editora Automotive Business, ano 2, n. 4, julho de 2010.

Gráfico 1 – Faturamento da indústria de autopeças em R\$ bilhões



Fonte: Elaboração do autor com dados do Sindipeças

Gráfico 2 – Emprego no complexo automotivo



Fonte: Elaboração do autor com dados do IBGE

2.1 Os empresários de autopeças e a Nova Matriz Econômica

O complexo industrial automotivo, desde a instalação das primeiras montadoras no país na década de 1950, ocupa lugar central na política econômica brasileira, sendo considerado o grande motor do crescimento e do desenvolvimento industrial do país, haja

vista sua capacidade de investimentos, de inovação tecnológica e geração de empregos, além da mobilização de um amplo setor de comércio e serviços (SALERNO et al., 1998). Pode-se afirmar, nesse sentido, que a cadeia automotiva constitui grande centro da indústria brasileira, o que nos permite compreender a alta prioridade do eixo automotivo em qualquer política industrial formulada pelo Estado. De “menina dos olhos” do nacional-desenvolvimentismo – dos anos 1950, com Juscelino Kubitschek, ao fim da ditadura militar – à abertura econômica dos anos 1990, com a atuação da *Câmara Setorial da Indústria Automobilística*, as montadoras e a indústria de autopeças obtiveram políticas setoriais específicas, com amplos benefícios, por vezes tendo acesso privilegiado às decisões do governo (ibid.; ARBIX, 1996). Mais recentemente, pode-se mencionar o Regime Automotivo criado em 1995 pelo governo Fernando Henrique Cardoso e a Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP) do governo Lula, que contou com incentivos fiscais ao setor e estímulo ao crédito para o consumidor (CANO; SILVA, 2010).

O primeiro ano de mandato de Dilma Rousseff se inicia com dificuldades para a indústria de autopeças. Apesar do aumento de faturamento desde 2009 (ver gráfico 1), o setor enfrentava déficits crescentes na balança comercial⁸, confrontando-se com grave concorrência externa, principalmente da China. As empresas de segundo e terceiro níveis eram as mais afetadas pelos importados, tendo em vista seu menor grau de tecnologia e produtividade e maior fragilidade às oscilações nos preços de matérias-primas. Empresários destes níveis reclamavam⁹ da escassez de recursos para tecnologia e inovação e do alto custo para investimentos. Além das importações, ao menos desde 2010, empresários de autopeças temiam a tendência à *cecaderização* da manufatura automotiva, isto é, a importação de sistemas e veículos desmontados para produção local, o que ameaçaria enormemente a cadeia de suprimentos brasileira, haja vista a dependência em relação às montadoras. Paulo Butori¹⁰, presidente do Sindipeças, chegou a afirmar que a cecaderização poderia conduzir à extinção de parte significativa da indústria nacional de

⁸ Redação AB, “Balança comercial de autopeças no vermelho”, *Automotive Business*, 10 fev. de 2011. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/9353/balanca-comercial-de-autopecas-no-vermelho>>. Acesso em: 13 abr. 2019.

Redação AB, “Balança de autopeças abre 2011 no vermelho”, *Automotive Business*, 22 fev. de 2011. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/9471/balanca-de-autopecas-abre-2011-no-vermelho>>. Acesso em: 13 abr. 2019.

⁹ Guilherme Manechini, “Autopeças: custos em alta e falta de recursos”, *Automotive Business*. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/9978/autopecas-custos-em-alta-e-falta-de-recursos>>. Acesso em: 13 abr. 2019.

¹⁰ Ver nota 7.

fornecedores, principalmente as operações mais básicas de fundição, forjaria, estamparia e usinagem, em processo semelhante àquele verificado na abertura dos anos 1990.

Diante das dificuldades enfrentadas com a balança comercial e das tendências preocupantes para o futuro, o Sindipeças entrega ao governo, em maio de 2011, o documento *A indústria de autopeças: pressões de todos os lados*¹¹. O estudo realizado pela própria entidade descreve as dificuldades enfrentadas pelo setor e, principalmente, propõe soluções de curto e longo prazo. A falta de competitividade é identificada como o problema central enfrentado pelas empresas de autopeças, provocando o crescimento das importações nos últimos anos. Juros elevados – para investimentos e financiamento de veículos –, aumento dos custos com matéria-prima e energia elétrica, carga tributária, encargos trabalhistas e câmbio valorizado explicariam, segundo o Sindipeças, a baixa competitividade frente aos fornecedores estrangeiros e as pressões sobre a rentabilidade, desencorajando novos investimentos e a criação de empregos. As soluções apontadas pelo documento envolvem a redução de tributos e encargos sociais, a oferta de financiamento competitivo de longo prazo, a redução de impostos sobre investimentos e o reforço às regras de conteúdo local, com fiscalização mais eficiente. Ressalta-se ainda a presença do Sindipeças, ainda que sob assinatura da FIESP, no já mencionado documento *Brasil do diálogo, da produção e do emprego*, em clara aliança com os trabalhadores do setor, representados na figura dos sindicatos de metalúrgicos de São Paulo e Mogi das Cruzes e do ABC. Tal coligação também se mostrou presente na defesa conjunta¹², por metalúrgicos e empresários, de mudanças nas regras de conteúdo local dos veículos – em exemplo claro da coalizão produtivista a que Singer se refere.

A resposta de Dilma e sua equipe econômica veio três meses depois, com o lançamento do Plano Brasil Maior em agosto de 2011. A nova política industrial criada pelo governo atendia claramente às demandas apresentadas no estudo do Sindipeças: além da desoneração da folha de pagamentos – substituindo a contribuição patronal de 20% do INSS sobre a folha pelo recolhimento de 1% sobre o faturamento –, o PBM também estabeleceu o REINTEGRA, que concedia às empresas a restituição parcial ou integral de tributos sobre os bens exportados, a desoneração de tributos federais (IPI e

¹¹ Redação AB, “Sindipeças levanta problemas e pede soluções para o setor”, *Automotive Business*, 03 jun. 2011. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/10617/sindipeças-levanta-problemas-e-pede-solucoes-para-o-setor>>. Acesso em: 13 abr. 2019.

¹² Marli Olmos, “Setor de peças e metalúrgicos querem mudar conteúdo local”, *Valor Econômico*, 14 dez. 2011. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/1137176/setor-de-pecas-e-metalurgicos-querem-mudar-conteudo-local>>. Acesso em: 14 abr. 2019.

PIS/Cofins) sobre bens de investimento, e, principalmente, reforçou o conteúdo local dos veículos montados no país, concedendo desconto de 30% no IPI para veículos com índice de nacionalização igual ou superior a 65%. Outras medidas da Nova Matriz vistas na seção anterior, como a redução da taxa de juros, a ampliação do PSI, a valorização do câmbio e a redução dos custos de energia elétrica, com a MP 579, foram igualmente ao encontro dos anseios do setor.

A reação dos empresários de autopeças às primeiras ações de Dilma Rousseff foi positiva, e criou otimismo e boas expectativas¹³ entre o setor. Paulo Butori elogiou¹⁴ as medidas e destacou a rapidez e a atenção do governo em atender às demandas da indústria. Mais do que isso, o presidente do Sindipeças afirmou que a desoneração da folha de pagamentos, luta antiga do setor, permitiria a ampliação de investimentos¹⁵ no parque industrial, melhorando a capacidade e o capital de giro, e com isso, a competitividade dos fabricantes. No entanto, a questão do conteúdo local dos veículos montados no país ainda incomodava¹⁶ os empresários. De acordo com o Sindipeças, a regra de conteúdo local estabelecida com o Plano Brasil Maior determinava que o cálculo do índice de nacionalização dos veículos fosse realizado com base no faturamento das montadoras, e não nas peças de fato utilizadas. Na prática, uma montadora conseguia atingir os 65% de conteúdo local com gastos administrativos e publicitários e um índice muito inferior de componentes nacionais. Atento às necessidades do setor, o governo reage com a promulgação do Decreto 7819 em outubro de 2012, criando o Inovar-Auto.

O Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto) estabelecia um novo regime automotivo para o país e tinha como objetivos fundamentais “a criação de condições para o aumento de competitividade no setor automotivo, produzir veículos mais econômicos

¹³ Paulo Ricardo Braga, “Boas expectativas para autopeças em 2012 com nacionalização maior”, *Automotive Business*, 07 nov. 2011. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/12197/boas-expectativas-para-autopecas-em-2012-com-nacionalizacao-maior>>. Acesso em: 11 abr. 2019.

Paulo Ricardo Braga, “Butori: expectativa de forte crescimento em 2013”, *Automotive Business*, 13 dez. 2012. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/12552/butori-expectativa-de-forte-crescimento-em-2013>>. Acesso em: 11 abr. 2019.

¹⁴ Wagner Gonzalez, “Paulo Butori demonstra otimismo, mas com cautela”, *Automotive Business*, 22 ago. 2011. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/11409/paulo-butori-demonstra-otimismo-mas-com-cautela>>. Acesso em: 11 abr. 2019.

¹⁵ Fernando Neves, “Sindipeças: carro brasileiro tem de ter conteúdo local”, *Automotive Business*, 09 abr. 2012. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/13664/sindipeças-carro-brasileiro-conteudo-local>>. Acesso em: 11 abr. 2019.

¹⁶ Pedro Kutney, “Regime automotivo: cálculo de nacionalização deve mudar”, *Automotive Business*, 03 abr. 2012. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/13624/regime-automotivo-calculo-de-nacionalizacao-deve-mudar>>. Acesso em: 11 abr. 2019.

e seguros, investir na cadeia de fornecedores, em engenharia, tecnologia industrial básica, pesquisa e desenvolvimento e capacitação de fornecedores” (BRASIL, 2013a). Vigente entre janeiro de 2013 e dezembro de 2017, o Inovar-Auto estabelecia crédito de até 30% do IPI sobre dispêndios em ferramentaria, insumos, engenharia industrial, pesquisa e desenvolvimento tecnológico para as montadoras que atendessem a uma série de requisitos, dentre eles: a) realizar, no país, diretamente ou por terceiros, uma quantidade mínima de atividades fabris (de 8 atividades, em 2013, para no mínimo 10 a partir de 2016, no caso de veículos leves) em pelo menos 80% dos veículos produzidos; b) realizar investimentos no país em tecnologia, pesquisa e desenvolvimento e capacitação de fornecedores, seguindo um percentual mínimo de receita bruta; c) atender ao programa de etiquetagem do Inmetro e desenvolver veículos de maior eficiência energética (BRASIL, 2012 e 2013b). Segundo estimativas de Alexandre Messa (2017), na prática, a regra de conteúdo local determinada pelo novo regime automotivo correspondia a 66,6% de um automóvel, em 2013, progredindo até 83,3% em 2016. Mais do que isso, e principalmente, o Inovar-Auto veio acompanhado por um programa de rastreamento do conteúdo dos veículos montados no país, a fim de garantir o cumprimento dos requisitos para obtenção dos créditos tributários.

O lançamento do novo regime automotivo e do programa de rastreamento de componentes agradou os empresários de autopeças. Em Congresso da SAE Brasil de 2014, Butori¹⁷ afirmou que a legislação saiu conforme acordado entre entidades e governo, sem “surpresas desagradáveis”, e que o Inovar-Auto “teve a qualidade de frear esse processo [de importação de automóveis] e as empresas começaram a trazer fábricas para o Brasil”. De fato, havia um alinhamento entre o governo de Dilma Rousseff e os empresários de autopeças e trabalhadores, no sentido da coalizão produtivista a que se refere Singer (2018), de tal modo que as medidas macroeconômicas, a política industrial e, notadamente, o Inovar-Auto atendiam aos anseios e interesses específicos do setor, contidos no documento publicado pelo Sindipeças em maio de 2011. Destarte, é importante notar que tais medidas não partiram de simples voluntarismo de Dilma e sua equipe econômica, mas foram resultado da pressão e das demandas do setor. A fala de Butori¹⁸ no mesmo Congresso da SAE Brasil de 2014 é ilustrativa: ao se referir ao

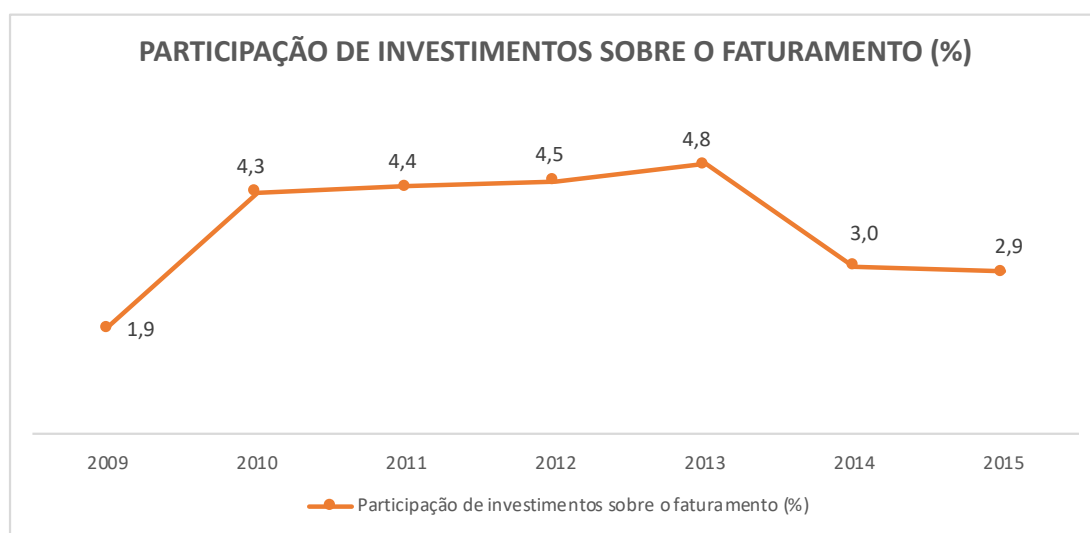
¹⁷ Giovanna Riato, “Sindipeças comemora regulamentação do Inovar-Auto”, *Automotive Business*, 30 set. 2014. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/20609/sindipeças-regulamentacao-do-inovar-auto-atendeu-expectativas>>. Acesso em: 13 abr. 2019.

¹⁸ Ver nota 17; *Automotive Business*. *Sindipeças comemora nova regulamentação do Inovar-Auto*. 2014. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=jBFRjgGLsNc>>

programa de rastreabilidade de componentes, o presidente do Sindipeças observou que “isso é o resultado que nós colhemos de todo esse processo do Inovar-Auto. Quando nós apertamos, o que saiu de sumo é a rastreabilidade”.

Contudo, as medidas lançadas pela Nova Matriz Econômica parecem não ter influenciado as inversões das empresas de autopeças, muito embora o próprio Sindipeças houvesse afirmado¹⁹ que as ações do governo permitiram aos empresários, agora com redução de custos e acesso a financiamentos subsidiados, a realização de investimentos no parque industrial, buscando melhoras na produtividade. De acordo com dados do Sindipeças (2018), a taxa de investimento sobre o faturamento das empresas pouco se alterou ao longo dos três primeiros anos do mandato de Dilma Rousseff – 4,4% em 2011, 4,5% em 2012 e 4,8% em 2013 –, sofrendo queda para o patamar de 3% em 2014 (gráfico 3). A queda de investimentos no setor de autopeças vai ao encontro da hipótese de Rugitsky (2015) e Singer (2018) acerca da greve de investimentos. Ao invés de ampliarem as inversões, os empresários de autopeças parecem ter se tornado refratários à política econômica do governo.

Gráfico 3 – Participação de investimentos sobre o faturamento das empresas de autopeças (%)



Fonte: Elaboração do autor com dados do Sindipeças

¹⁹ Ver nota 15.

De fato, no ano de 2015, pós-reeleição de Dilma, o tom dos empresários de autopeças em relação à Nova Matriz Econômica se alterou. O mesmo Paulo Butori, que em 2014 saudara o Inovar-Auto e as políticas econômicas do governo, passou a criticar o novo regime automotivo, afirmando que não houve qualquer benefício significativo ao setor²⁰, funcionando apenas para atrair novas fábricas montadoras ao país – muito embora, é importante salientar, aspectos importantes de tais medidas tenham se originado de propostas do próprio Sindipeças. Com o cenário de dificuldades econômicas em 2015, tendo em vista a queda na produção de automóveis, as críticas ao governo e ao ensaio desenvolvimentista se intensificam e o setor foi paulatinamente se afastando do governo e se aglutinando à frente única burguesa antidesenvolvimentista, ao ponto de, em março de 2016, empresários de autopeças defenderem abertamente²¹ o impeachment de Dilma Rousseff como única solução possível para a retomada de investimentos e do crescimento do país.

Como compreender a queda nas inversões e tal mudança de posicionamento? O que levou os empresários de autopeças a se colocarem contrários à política econômica proposta e referendada por eles próprios? Por que não defenderam o ensaio desenvolvimentista e, pelo contrário, aderiram à plataforma neoliberal de austeridade, a qual, em tese, seria contrária a seus próprios interesses, tendo em vista o efeito deletério, a curto prazo, sobre investimentos e consumo? Esta pesquisa pretende responder a tais questões.

Surgem, de início, algumas hipóteses explicativas. O ensaio desenvolvimentista de Rousseff promoveu, além do crescimento salarial, uma política de pleno emprego, tendo como resultado não apenas o fortalecimento da classe trabalhadora, mas também a retirada das mãos do empresariado de importante instrumento de controle da política econômica, qual seja, a ameaça do desemprego, o que poderia explicar a queda na taxa

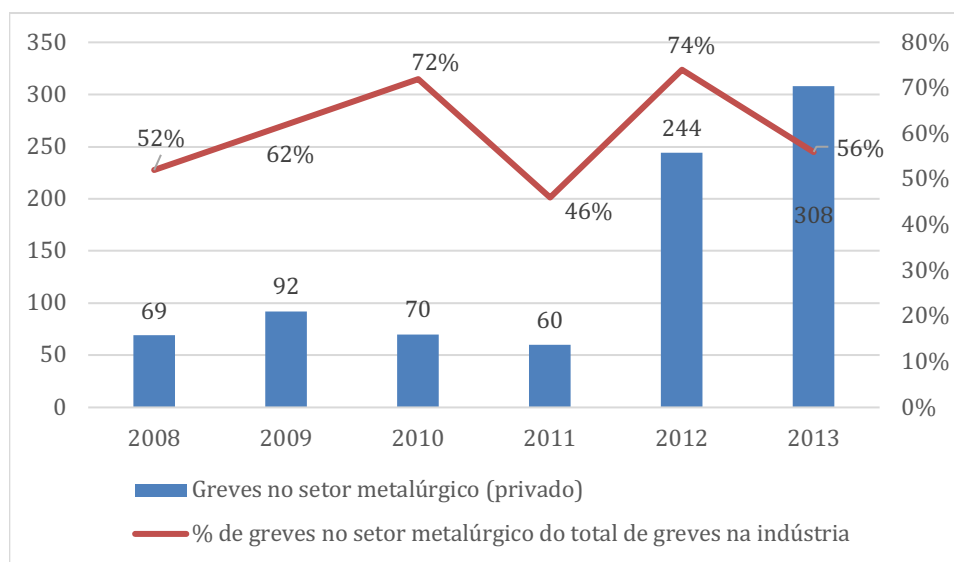
²⁰ Alexandre Akashi, “‘Agora é a hora de exportar’, diz Paulo Butori”, *Automotive Business*, 06 abr. 2015. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/21743/agora-e-a-hora-de-exportar,-diz-paulo-butori>>. Acesso em: 13 abr. 2019.

Alexandre Akashi, “‘Inverno será longo’, prevê o Sindipeças”, *Automotive Business*, 17 ago. 2015. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/22516/inverno-sera-longo,-preve-o-sindipeças>>. Acesso em: 13 abr. 2019.

²¹ Eduardo Laguna, “Em crise, indústria de autopeças defende destituição”, *Valor Econômico*, 22 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/politica/4492476/em-crise-industria-de-autopecas-defende-destituicao>>. Acesso em: 09 abr. 2019. Besaluel Botelho, presidente da Bosch para a América Latina, defendeu o impeachment afirmou para a reportagem que “o Brasil não essa turma que está aí. O Brasil somos nós”. Nelson Fonseca, presidente da Truck & Bus, apontou que o país poderia sofrer uma rápida fuga de empresas e investidores caso a destituição não se efetivasse. O próprio Paulo Butori afirmou inclusive ter participado das manifestações a favor do impeachment no dia 13 de março de 2016, na Avenida Paulista em São Paulo.

de investimentos, como demonstra o argumento kaleckiano exposto por Singer (2018). Verificou-se, nesse sentido, em decorrência do fortalecimento dos trabalhadores, um aumento significativo do número de greves no setor metalúrgico (gráfico 4), além da diminuição da rentabilidade das vendas do setor de autopeças para o patamar de 3% a partir de 2011 (gráfico 5), o que teria gerado grandes desconfiças nos empresários. É possível supor, destarte, que a oposição dos empresários de autopeças ao ensaio desenvolvimentista, mesmo com a implantação de políticas de seu interesse, possa ser explicada, em partes, pelo conflito distributivo. Algumas manifestações de empresários do setor reforçam a hipótese: já em dezembro de 2013, no Encontro Nacional da Indústria (ENAI), Luiz Tarquínio²², presidente da Tupy, fundição brasileira e uma das maiores produtoras de blocos de motor do mundo, criticou a elevação salarial e sugeriu que a ascensão da classe C teria criado um problema. No mesmo sentido, George Rugitsky²³, presidente da Freudenberg-NOK, em evento organizado pela *Automotive Business*, criticou o aumento dos salários sem correspondente na produtividade das empresas.

Gráfico 4 – Greves no setor metalúrgico

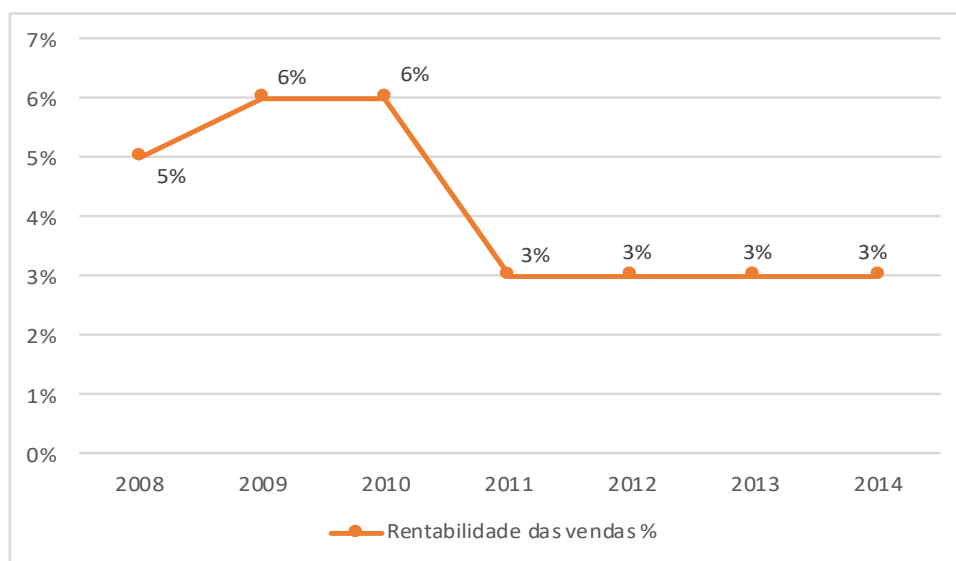


Fonte: Elaboração do autor com dados do DIEESE

²² Daniel Rittner et al., “Dilma defende indústria, mas setor pede mais atenção”, *Valor Econômico*, 12 dez. 2013. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/3369682/dilma-defende-industria-mas-setor-pede-mais-atencao>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

²³ Alexandre Akashi, “‘Inverno será longo’, prevê o Sindipeças”, *Automotive Business*, 17 ago. 2015. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/22516/inverno-sera-longo,-preve-o-sindipeças>>. Acesso em: 13 abr. 2019.

Gráfico 5 – Rentabilidade das vendas (%) de uma amostra de 118 associados do Sindipeças



Fonte: Elaboração do autor com dados do Sindipeças

3. O empresariado industrial brasileiro como ator político: debate teórico

A atuação política dos empresários industriais constitui agenda de pesquisa clássica da Ciência Política brasileira, com vasta produção acadêmica. Em seu balanço bibliográfico, Mancuso (2007a) aponta que grande parte da literatura relativa ao comportamento político dos empresários no Brasil se estrutura em torno de um debate central, qual seja, seria o empresariado brasileiro um ator político “forte” ou “fraco”? Isto é, seria o empresariado brasileiro um ator político organizado, capaz de refletir seus interesses coletivos nas decisões do poder público, ou, ao contrário, desorganizado e débil politicamente? Nesse sentido, identificam-se cinco “ondas” de trabalhos que se alternam entre as duas caracterizações dos empresários.

A primeira onda de trabalhos data da década de 1950 e tem como grandes expoentes Hélio Jaguaribe e Néelson Werneck Sodr e, ligados ao Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB). Importantes representantes do nacional-desenvolvimentismo, tais autores concebiam o empresariado industrial de grande porte e de capital nacional como um ator capaz de liderar uma aliança com os trabalhadores pelo desenvolvimento e modernização do país, em oposição ao setor atrasado, o latifúndio exportador, e ao imperialismo.

Nas décadas de 1960 e 1970, com o golpe militar e o fracasso da aliança “democrática e anti-imperialista”, surge uma segunda onda de trabalhos que apontam a incapacidade do empresariado brasileiro de exercer o papel de liderança suposto pelos desenvolvimentistas, preferindo aliar-se ao Estado e ao capital estrangeiro, sem oposição aos interesses dos setores tradicionais.

O trabalho de Fernando Henrique Cardoso (1972), *Empresário industrial e desenvolvimento econômico no Brasil*, é um dos principais desta segunda onda e é considerado um clássico dos estudos brasileiros sobre o empresariado. A partir de um *survey* e de entrevistas realizadas com empresários de diferentes regiões do país, Cardoso procurou identificar os elementos estruturais que explicassem o comportamento e a mentalidade do empresariado brasileiro, marcados, principalmente, por práticas tradicionais e pela incapacidade de agir segundo seus próprios interesses de classe, não por uma suposta fragilidade ou debilidade, mas por seus interesses contraditórios, sua heterogeneidade e pelo fato de ser um grupo muito recente no país. Diante de um mercado de concorrência imperfeita, em que os preços são determinados a partir dos produtos importados, sem que haja necessidade de investimentos em produtividade para obtenção de lucros, a burguesia industrial brasileira se vê ilhada entre “as motivações e interesses de tipo tradicional que a prendem por um lado ao latifúndio [...] e, por outro lado, ao capitalismo internacional ao qual se associou para crescer economicamente” (CARDOSO, 1972, p. 197).

Para se tornar classe dominante e assumir a hegemonia da sociedade, aponta Cardoso (1972), a burguesia industrial precisaria romper com o latifúndio e os setores dominantes tradicionais e eliminar a situação de imperfeita concorrência, comprometendo os lucros garantidos no presente para obter a hegemonia no futuro. O rompimento, todavia, implicaria uma inevitável aliança com setores urbanos e populares, o que poderia por em risco a dominação política futura. Frente a tal situação contraditória, a burguesia industrial brasileira se vê hesitante e decide contra seus interesses reais, optando pela condição de “sócia-menor do capitalismo ocidental e de guarda avançada da agricultura que muito lentamente se capitaliza” (CARDOSO, 1972, p. 198). Haveria, pois, uma espécie de movimento pendular dos industriais brasileiros: com vistas à expansão econômica e a tentativa de controle político, apoiam reformas que contrariam os interesses do setor tradicional, mas, imediatamente, voltam-se “depois de qualquer passo adiante contra seus próprios interesses, recuando um pouco no presente para não perder tudo no futuro” (CARDOSO, 1972, p. 197).

A terceira onda de trabalhos, aponta Mancuso (2007a), surge a partir do final da década de 1970 e se estende até metade da década de 1990. Eli Diniz e Renato Boschi (1978) e Sebastião Velasco e Cruz são apontados como os principais representantes desta terceira onda. Segundo Mancuso (2007a), estes trabalhos procuraram demonstrar que, apesar das limitações estruturais da burguesia industrial brasileira, os empresários tiveram uma atuação política intensa, e por vezes efetiva, seja no regime democrático de 1945-1964, seja nos regimes autoritários.

Eli Diniz (2010) afirma que, diferentemente da passividade pressuposta por certa literatura, os empresários industriais apresentaram, desde o início do desenvolvimento do capitalismo industrial brasileiro na década de 1930, uma alta capacidade de mobilização e participação política na defesa de seus interesses, em uma perspectiva bastante distinta daquela assinalada por Cardoso (1972). O comportamento do empresariado seria, sobretudo, pragmático, procurando se adaptar a diferentes governos e regimes políticos. Nesse sentido, Diniz (2010) ressalta o papel fundamental exercido pelo empresariado na sustentação do nacional-desenvolvimentismo, “integrando as diversas coalizões políticas de apoio à ordem industrial” (DINIZ, 2010, p. 102): ao longo do desenvolvimentismo democrático (1945-64), a burguesia nacional constituiu aliança com trabalhadores para promover o desenvolvimento industrial, principalmente nos anos Juscelino Kubitschek, todavia, diante de conjuntura econômica adversa e de polarização política, o empresariado rompe a aliança e passa a integrar a coalizão que sustentou o golpe militar e o regime autoritário, retomando, posteriormente, a estratégia nacional-desenvolvimentista, ainda que sob diretrizes distintas.

A abertura política e econômica das décadas de 1980 e 1990 estimulou o surgimento de uma quarta onda de trabalhos, constituída basicamente por obras de brasilianistas como Manrukh Doctor, Timothy Power e Peter Kingstone. Mancuso (2007a) observa que as obras desses autores indicariam uma “dificuldade crônica”, por parte do empresariado industrial brasileiro, de construir e manter ações coletivas, constituindo-se, assim, como um agente político frágil, fragmentado e pouco organizado. O resultado seria a incapacidade dos industriais de influenciar o poder público para a tomada de decisões que favorecessem as operações do setor privado. Para tais autores, o sistema corporativista de representação de interesses, criado por Getúlio Vargas e pouco alterado mesmo após a Constituição de 1988, explicaria em grande medida as dificuldades de construção de ações coletivas e a fraqueza política do empresariado industrial.

Em resposta aos autores brasilianistas, autores da quinta e última onda identificada por Mancuso (2007a) apontam que, em realidade, o empresariado brasileiro “empenhou-se em um notável processo de organização e de mobilização ao longo da década de 1990” (MANCUSO, 2007a, p. 136), principalmente em decorrência do processo de abrupta abertura econômica. Mancuso (2007b), integrante da quinta onda, em sua pesquisa *O lobby da indústria no Congresso Nacional*, procura demonstrar que as reformas liberalizantes da década de 1990, e a conseqüente exposição da indústria brasileira à ampla concorrência com produtos importados, resultaram em intensa mobilização e significativa unidade dos empresários industriais em torno da redução do *Custo Brasil*, pauta que envolvia a redução de tributos, investimentos em infraestrutura e flexibilização de leis trabalhistas com vistas ao aumento de competitividade do produto brasileiro. Os sucessos legislativos obtidos em torno da pauta do *Custo Brasil* e a mobilização do empresariado por uma agenda política comum, segundo o autor, demonstram a força política dos industriais brasileiros.

Os trabalhos apresentados, ainda que classificados em diferentes “ondas” por Mancuso (2007a), apresentam em comum o fato de investigarem o comportamento e a mentalidade do empresariado industrial brasileiro ao longo de diferentes períodos da história do país, mas, sobretudo, em momentos de transformação política e/ou de alteração das diretrizes econômicas. O governo Dilma Rousseff, com sua Nova Matriz Econômica, estabelece nova política industrial, distinta daquela que havia sido praticada até então, configurando, assim, momento importante para nova análise do comportamento dos empresários industriais, ainda mais se levarmos em consideração seu papel ativo no processo de impeachment consumado em agosto de 2016.

Para André Singer (2016, 2018), como visto, o governo Dilma Rousseff (2011-16) teve como base política uma coalizão produtivista, constituída por trabalhadores organizados e capital produtivo e que objetivava o desenvolvimento da indústria no país por meio da ação e planejamento estatais, em oposição à coalizão rentista, da classe média e do capital financeiro, voltada aos altos ganhos financeiros. A *Nova Matriz Econômica* de Rousseff, desse modo, atendia aos interesses da coalizão produtivista e intervinha sobre os lucros do setor financeiro, principalmente através da redução de juros e de *spreads* bancários. A interferência do governo sobre os ganhos do rentismo, além do arrefecimento econômico, provocou o avanço, sobre a presidente, do mercado financeiro, nacional e internacional, de setores do agronegócio, da grande mídia e, surpreendentemente, do empresariado industrial. O rompimento da coalizão produtivista

e a formação de uma frente única burguesa a favor de um choque neoliberal resultaram no fim definitivo da Nova Matriz em 2015 e, em agosto de 2016, na deposição da presidente.

Singer (2016, 2018) aponta que o fracasso do ensaio desenvolvimentista de Dilma Rousseff se encontra no deslocamento político da burguesia industrial, provocando o fim da coalizão produtivista que sustentava o governo. O autor sugere quatro hipóteses explicativas, não excludentes entre si, para compreender o comportamento do empresariado industrial no período em questão: a) burguesia industrial brasileira apresentaria também um elemento rentista, de tal modo que a coalizão produtivista seria frágil; b) sensibilidade dos industriais aos argumentos ideológicos do setor rentista, principalmente aquele relacionado ao excesso de intervencionismo do governo, que teriam efeito ampliado devido à piora das condições econômicas; c) conflito de classe envolvendo trabalhadores e a burguesia industrial teria se intensificado devido à valorização salarial e ao aumento do número de greves, em decorrência do pleno emprego, retirando dos empresários importante instrumento de controle sobre a economia, a ameaça de desemprego; d) transformação das relações internacionais a partir da crise de 2008 levou a burguesia brasileira a criticar o “isolamento” brasileiro, devido à prevalência de relações Sul-Sul, principalmente com China e Mercosul.

Armando Boito Junior (2018), por seu turno, compreende os governos do Partido dos Trabalhadores como o momento em que a grande burguesia interna brasileira – isto é, a fração da burguesia brasileira que, embora não seja completamente hostil ao capital estrangeiro, compete com ele na economia nacional – assumiu a hegemonia do bloco no poder, constituindo uma *frente política neodesenvolvimentista*, uma frente policlassista que contempla os interesses da grande burguesia interna e, “de maneira periférica, algumas reivindicações de segmentos do operariado, da baixa classe média, de trabalhadores rurais da agricultura familiar e de trabalhadores da massa marginal” (BOITO JR, 2018, p. 212). Essa frente neodesenvolvimentista, aponta o autor, disputa com o campo neoliberal, constituído pelo grande capital estrangeiro, pela fração da burguesia brasileira associada a esse capital e pela classe média. Os governos do PT, assim, segundo o autor, seriam a expressão político-partidária dessa frente neodesenvolvimentista, enquanto o PSDB representaria o campo neoliberal. A crise do governo Rousseff, para Boito Jr (2018), nesse sentido, teria sido ocasionada pelo agravamento de contradições internas da frente neodesenvolvimentista, resultando na

destruição de sua unidade, e pela “ofensiva restauradora” do capital internacional, cujos interesses haviam sido atingidos pelo governo neodesenvolvimentista.

Diante da bibliografia exposta, é possível observar a existência de diferentes visões a respeito dos industriais brasileiros e de seu comportamento político. O ensaio desenvolvimentista de Rousseff, tendo em vista a particularidade de sua orientação econômica, configura um contexto inédito para a análise da atuação política do empresariado.

4. Próximos passos e metodologia

Esta pesquisa será desenvolvida tendo como inspiração o método empregado por Fernando Henrique Cardoso em *Empresário industrial e desenvolvimento econômico*, a fim de identificar os determinantes das inversões dos empresários de autopeças e seus posicionamentos políticos. Nesse sentido, busca-se compreender sua mentalidade e seu comportamento político como possibilidades constituídas no interior de um processo econômico específico e de uma formação capitalista periférica específica.

[...] quisemos determinar as características do comportamento social dos industriais e a “mentalidade empresarial” existente, tentando defini-las como “totalidades singulares” que se constituíram a partir de condições específicas, que estruturam as possibilidades de ação e dão sentido aos projetos de realização econômica (CARDOSO, 1972, p. 47).

Em um primeiro momento, serão analisadas as políticas do governo Dilma Rousseff que afetaram o setor de autopeças, notadamente o Plano Brasil Maior e o Inovar-Auto, além de medidas macroeconômicas mais gerais. A análise de documentos e boletins oficiais do Sindipeças, principal entidade patronal, permitirá mensurar o impacto de tais políticas no setor, bem como sua recepção. No mesmo sentido, será realizado levantamento de dados²⁴ referentes a declarações de empresários e seus representantes na imprensa. Finalmente, serão realizadas ao menos 12 entrevistas semiestruturadas com empresários – consideram-se também dirigentes ou indivíduos de outras posições hierárquicas que possuam algum controle sobre os investimentos – de empresas de diferentes tamanhos, além da participação em eventos e reuniões do setor, como o *Encontro da Indústria de Autopeças*, organizado pelo Sindipeças.

²⁴ Serão utilizados igualmente os dados produzidos pelas pesquisas de Iniciação Científica realizadas no âmbito do grupo Pensamento e Política no Brasil (ver nota 6).

5. Referências Bibliográficas

ARBIX, Glauco. **Uma aposta no futuro: os primeiros anos da câmara setorial da indústria automobilística**. São Paulo: Scritta, 1996.

BARROS, Daniel Chiari; CASTRO, Bernardo Hauch Ribeiro de; VAZ, Luiz Felipe Hupsel. Panorama da indústria de autopeças no Brasil: características, conjuntura, tendências tecnológicas e possibilidades de atuação do BNDES. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 42, p. 167-216, set. 2015.

BIANCHI, Alvaro. **Um ministério dos industriais: a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo na crise das décadas de 1980 e 1990**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2010.

BOITO JR, Armando. **Reforma e crise política no Brasil: os conflitos de classe nos governos do PT**. Campinas, SP: Editora da Unicamp/ São Paulo: Editora da UNESP, 2018.

BRASIL. Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012. Regulamenta os arts. 40 a 44 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que dispõe sobre o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto), e os arts. 5º e 6º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que dispõe sobre redução do Imposto sobre Produtos Industrializados, na hipótese que especifica. Brasília: Congresso Nacional, 2012.

_____. Ministério da indústria, comércio exterior e serviços (MDIC). **Sistema de Acompanhamento do Inovar-auto**. Brasília, 2013a. Disponível em: <<http://www.inovarauto.mdic.gov.br>>. Acesso em: 28 ago. 2018.

_____. Decreto nº 8015, de 17 de maio de 2013. Altera o Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012, que regulamenta os arts. 40 a 44 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, e os arts. 5º e 6º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011. Brasília: Congresso Nacional, 2013b.

_____. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Produto Interno Bruto a preços correntes, 2002-2015**. 2017. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/economicas/contas-nacionais>>. Acesso em: 04 set. 2018.

BRESSER-PEREIRA. A desconstrução do Brasil. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 27 dez. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/opinia0/2016/12/1844805-a-desconstrucao-do-brasil.shtml>>. Acesso em 04 set. 2018.

CANO, Wilson; SILVA, Ana Lucia Gonçalves. Política industrial do governo Lula. **Texto para discussão**. IE/UNICAMP, Campinas, n. 181, jul. 2010.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Empresário industrial e desenvolvimento econômico no Brasil**. 2ª edição. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1972.

CARVALHO, Laura. **Valsa Brasileira: do boom ao caos econômico**. São Paulo: Todavia, 2018.

DINIZ, Eli; BOSCHI, Renato Raul. **Empresariado Nacional e Estado no Brasil**. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1978.

DINIZ, Eli. Empresariado industrial, representação de interesses e ação política: trajetória histórica e novas configurações. **Política & Sociedade**, Florianópolis, v. 9, n. 17, p. 101-139, out. 2010.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (FIESP); CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES (CUT); SINDICATO DOS METALÚRGICOS DO ABC; FORÇA SINDICAL; SINDICATO DOS METALÚRGICOS DE SÃO PAULO E MÓGI DAS CRUZES. **Brasil do diálogo, da produção e do emprego: acordo entre trabalhadores e empresários pelo futuro da produção e do emprego**. São Paulo, 2011.

MANCUSO, Wagner Pralon. O empresariado como ator político no Brasil: balanço da literatura e agenda de pesquisa. **Revista Sociologia Política**, Curitiba, n. 28, p. 131-146, jun. 2007a.

_____. **O lobby da indústria no Congresso Nacional: empresariado e política no Brasil contemporâneo**. São Paulo: Humanitas, Edusp, 2007b.

MESSA, Alexandre. Impacto de políticas de exigência de conteúdo local: o caso do programa Inovar-Auto. In: MESSA, Alexandre; OLIVEIRA, Ivan Thiago Machado (org.). **A política comercial brasileira em análise**. Brasília: IPEA, 2017, p. 355-373.

RUGITSKY, Fernando. Do ensaio desenvolvimentista à austeridade: uma leitura kaleckiana. In: BELLUZZO, Luiz Gonzaga de Mello; BASTOS, Paulo Zahluth (org.). **Austeridade para quem? Balanço e perspectivas do governo Dilma Rousseff**. São Paulo: Carta Maior; Friedrich Ebert Stiftung, 2015, p. 131-137.

SALERNO, Mario Sergio; ZILBOVICIUS, Mauro; ARBIX, Glauco; DIAS, Ana Valéria Carneiro. Mudanças e persistências no padrão de relações entre montadoras e autopeças no Brasil. **Revista de Administração da USP**, São Paulo v. 33, n. 3, p. 16-28, jul./set. 1998.

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DE COMPONENTES PARA VEÍCULOS AUTOMOTORES (SINDIPEÇAS); ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DE AUTOPEÇAS (ABIPEÇAS). **Desempenho do setor de autopeças 2018**. São Paulo, 2018. Disponível em: <<http://www.sindipecas.org.br/area-atuacao/?co=s&a=desempenho-setor-de-autopecas>>. Acesso em: 03 out. 2018.

SINGER, André Vitor. **Os sentidos do lulismo: reforma gradual e pacto conservador**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

_____. A (falta de) base política para o ensaio desenvolvimentista. In: SINGER, André Vitor; LOUREIRO, Isabel (org.). **As contradições do lulismo: a que ponto chegamos?** São Paulo: Boitempo, 2016, p. 21-54

_____. **O lulismo em crise: um quebra-cabeça do período Dilma (2011-2016)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.