

A falta de informações gera ansiedade no setor automotivo

por Ariverson Feltrin
de São Paulo

A falta de informações complementares sobre a suspensão dos pagamentos dos juros da dívida externa brasileira junto a bancos privados causava, ontem, ansiedade nos executivos da indústria automobilística. Mas não era uma preocupação exagerada: "Afim, dependemos tão pouco de importação que este tema nem mais faz parte da análise estratégica da empresa", dizia o gerente de planejamento da Mercedes-Benz, Maarten Waelkens.

Na Ford Brasil, o clima era de expectativa. "Hoje importamos máquinas com prazo de financiamento de

oito anos e componentes com prazo de um ano. São regras fixadas pelo Banco Central que não sabemos se serão alteradas", comentou uma fonte da empresa ao editor S. Stéfani. "Na área externa, não acreditamos em retaliações. Se ocorrerem, certamente partirão da uma minoria", complementou.

No capítulo investimentos, a suspensão do pagamento dos juros, em si, não provocou maior impacto no setor. Nesse assunto, os futuros planos estão em compasso de espera, mas por outro motivo: o setor espera a direção que será dada ao capital estrangeiro na nova Constituição brasileira.

"Certamente, o tema da

suspensão do pagamento dos juros e seus reflexos serão discutidos, pela Autolatina, a "holding" que controlará a Ford e a Volkswagen", afirmou o porta-voz da empresa alemã. "O assunto ainda está muito nebuloso para comportar uma análise mais profunda", assinalou. A General Motors também acha cedo para qualquer pronunciamiento.

"Nossa importação é feita no sistema Befiex (Benefícios Fiscais à Exportação) e não sabemos se este programa será prejudicado com as medidas tomadas pelo governo brasileiro", afirmou o porta-voz da Saab-Scania. "Nosso volume maior de importações é caixa de câmbio, que vem da Argentina. Trazemos

ainda itens da Suécia, Alemanha e Inglaterra. Eventuais reflexos só poderão ser sentidos dentro de semanas", assinalou.

A Volvo do Brasil acredita que não será afetada nas suas importações. Atualmente, a subsidiária brasileira, instalada em Curitiba, importa da matriz sueca, entre outros componentes, virabrequim, parte do intercooler (resfriador de ar do motor) e do eixo traseiro dos caminhões.

Waelkens diz que o índice de importação, pela empresa, em termos de peças, atinge "1% do total". Ainda segundo ele, a matéria-prima dos fornecedores é o que mais preocupa. "Os fios dependem do cobre e os pneus da borracha importados", lembrou.