

Novos recordes para venda de automóveis

por Ariverson Feltrin
de São Paulo

Março, o primeiro mês de vigência da reforma econômica, foi uma surpresa agradável para a indústria automobilística brasileira: saíram de suas linhas de montagem 98.964 veículos, destes 20.149 para o mercado externo. A persistir este ritmo até o final de 1986, o setor poderá bater dois recordes históricos: superar o nível de empregos, de 154.628 pessoas, e ultrapassar a marca de 1.165 milhão de unidades fabricadas, ambos obtidos em 1980.

"Até maio saberemos se a demanda é permanente ou não", ressalta o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), André Beer. A capacidade instalada da indústria automobilística gira em torno de 1,25 a 1,30 milhão de unidades por ano.

Numa primeira análise dos efeitos da reforma econômica, Beer é categórico: "A especulação com veículos caiu. A demanda continua aquecida, mas não como antes". Mas, o presidente da Anfavea, insiste em que o mercado, agora, está mais compatível com a realidade: "Até fevereiro, era comum pessoas de ramos diversos estocarem carros em suas casas para especular", lembra.

VAREJO AQUECIDO

Nas revendas Mercedes-Benz — fábrica que já co-



André Beer

mercializou para sua rede, de janeiro a março, um total 35% superior a igual período do ano passado — a procura por caminhões e ônibus continua como antes da reforma econômica: "Estamos demorando em média noventa dias para entregar um veículo", afirma Paulo Toniolo, presidente da Assobenz, a entidade que reúne as concessionárias.

A situação da Mercedes-Benz é reflexo do que ocorre no chamado segmento de veículos comerciais pesados. De janeiro a março deste ano foram comercializadas 19.139 unidades, um crescimento nada mais nada menos do que 46,9% em relação aos 13.031 comerciais pesados vendidos no primeiro trimestre de 1985.

A explicação para este crescimento não é difícil de ser dada. A idade média dos caminhões do País gira em torno de dez anos de vida. Além da renovação destes veículos, a retomada

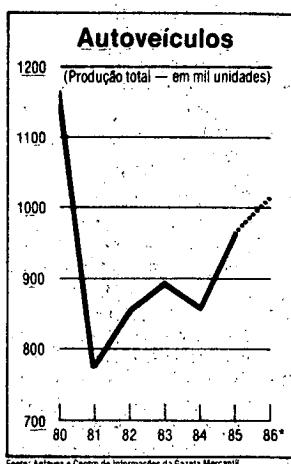
econômica, iniciada no segundo semestre do ano passado, impôs um crescimento real no ritmo de produção.

Aos efeitos da retomada econômica juntaram-se os resultantes do 'pacote' de estabilização monetária. "Quem tinha dinheiro parado no mercado financeiro está tratando de comprar caminhão", diz Toniolo, da Assobenz. Por isso mesmo, ele, no início de abril, refez um pedido que já havia feito no final de 1985 à montadora alemã: "Reivindicamos, em nome da Assobenz, uma produção adicional, e a fábrica foi muito receptiva a nossa meta de garantir uma participação de 45% do mercado de caminhões".

Nos automóveis, também continua a falta de produto. "Estamos levando trinta dias para entregar um produto Chevrolet", afirma Assis Pires, presidente da ABAC, entidade que reúne os revendedores da marca. Ele cita o congelamento dos preços, o fim da especulação financeira e, também, a pressão exercida pela renovação da frota dos táxis — estão isentos de IPI e ICM, quando movidos a álcool, desde que seu motorista comprove três anos de exercício da atividade — como fatores de manutenção do aquecimento da demanda.

EXPORTAÇÃO CRESCERÁ

Na área de exportações, a meta da indústria, segundo Beer, é chegar até o fi-



nal de 1986 com US\$ 2 bilhões vendidos, em confronto com US\$ 1,87 bilhão exportado no ano passado. Silvano Valentino, diretor-superintendente da Fiat Automóveis, lembra que em 1985 sua empresa comercializou, no mercado externo, 65 mil automóveis e 180 mil motores, gerando divisas de US\$ 350 milhões: "Fomos a primeira empresa privada do País em termos de exportação". Ele informa que "1986 será mais um ano da Fiat, pois começamos com grande força, abrindo mercados do Uruguai e da Venezuela".

Outra força à exportação, neste ano, será dada pela Volkswagen, através do seu projeto conhecido como "99". E previsto, já para setembro, o envio dos primeiros lotes (de um total de 100 mil unidades) do Voyage e da Parati para os Estados Unidos.