

16 Carros: demanda menor

GERMANO DE OLIVEIRA

A indústria automobilística viveu um ano paradoxal em 86. Apesar de a produção ter aumentado 15% em relação ao ano passado (até novembro as montadoras fabricaram 994 mil veículos), a rentabilidade média não chegou a 5% e a maioria das empresas do setor encerrará o ano com prejuízos (a Volkswagen, por exemplo, deverá ter perdas da ordem de US\$ 100 milhões). Isso por uma razão básica: o Plano Cruzado estimulou o consumo por ter congelado os preços dos veículos com uma defasagem de 30%, levando as montadoras a vender mais, a não ter veículos para o atendimento dos pedidos, mas a obter um faturamento real menor.

Os que imaginam que o Cruzado II, ao elevar os preços dos automóveis em 80%, no dia 21 de novembro, corrigiu essa distorção estão muito enganados. Afinal, do aumento de 80%, apenas 20% foram repassados às montadoras, que, por sua vez, precisaram repartir esse quinhão com os fornecedores de autopeças e com os revendedores autorizados. Moral da história: um Santana, que com o Cruzado II passou a custar, incluindo-se o depósito compulsório de 30%, US\$ 26,5 mil, na verdade tem um custo de produção de somente US\$ 6 mil. Os restantes US\$ 20,5 mil ficam para o governo, em forma de impostos (ICM, IPI, compulsório etc.), numa das mais absurdas cargas tributárias do mundo. Ou seja, o governo resolveu apenas seu problema de caixa e não equacionou a falta de rentabilidade das montadoras.

Há, na indústria automobilística, os que dizem que o Cruzado II levará à recessão na venda de veículos nos primeiros meses deste ano. Mas o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), André Beer, prefere acreditar nas promessas do governo: aos primeiros sinais de recessão, o governo reduzirá a carga tribu-



3/12/86

Sauer: rumo ao equilíbrio

tária, normalizando o mercado. Por isso, Beer estima que o setor deverá crescer entre 5 e 10% no ano que vem. Isso se não faltar peças, se não houver greve de metalúrgicos...

Essa é mais ou menos a opinião de Wolfgang Sauer, presidente da Volkswagen do Brasil. Para ele, em 87 haverá uma queda na demanda, mas não da produção. Isso significa que as filas de espera acabarão e a procura caminhará num perfeito equilíbrio com a oferta.

Quanto à inflação, os executivos da indústria automobilística nacional também estão otimistas. O presidente da Volkswagen estima um índice inflacionário em torno de 50%. Já o presidente da Volvo, Mats Ola Palm, monta um orçamento para 87 prevendo uma inflação de 35%. E o presidente da Mercedes-Benz, Werner Lechner, tem dois índices: o primeiro, "otimista", segundo ele, prevendo uma inflação de 30% e o segundo "pessimista", de acordo com sua análise, calculando uma taxa de 60%. (ABC/Agência Estado)