

O cenário do setor automobilístico

Ivan Fonseca e Silva*

A indústria automobilística brasileira está no seu momento mais importante desde a sua criação, em meados da década de 50. O novo ciclo de investimentos, que vem sendo anunciado para o setor para os próximos cinco anos, é o maior da história, considerando igual período.

Vamos examinar a seguir o que está acontecendo no cenário da indústria automobilística.

Os investimentos na indústria automobilística, como é sabido, têm um efeito multiplicador sobre toda a economia. O setor representa cerca de 11% do PIB industrial, participação que dobra se levarmos em conta o faturamento do setor de autopeças. Do PIB total, a indústria automotiva representa 10%.

A indústria tem ainda uma presença significativa nos resultados da balança comercial brasileira. No período 1990-1994 gerou um saldo de divisas da ordem de mais de 5 bilhões de dólares.

No mercado interno, a indústria vem, também, apresentando sucessivos recordes de vendas nos últimos quatro anos, resultados dos acordos da câmara setorial automotiva, que reuniu governo, trabalhadores e indústria.

A expectativa para o ano 2000 é que o mercado atinja 2,5 milhões de veículos vendidos, com crescimento de 8,6% ao ano, em virtude dos grandes investimentos e correspondente aumento de capacidade de produção, que estão sendo realizados.

O potencial do mercado brasileiro cresce ainda mais com a entrada em vigor do novo regime automotivo

Gostaria de falar sobre o crescimento da indústria no período 1992-1995, bem como a projeção para 1996 e ano 2000. O potencial de crescimento desse mercado é enorme. A atual relação de 9,7 habitantes por veículo é uma das mais tímidas entre os países produtores de automóveis, mesmo considerando a frota nacional circulante estimada em 14,9 milhões de veículos. Atingir a relação ha-

bitantes por veículo da Argentina – um objetivo não ambicioso – representaria praticamente dobrar o parque brasileiro de veículos para 30 milhões de unidades.

O potencial brasileiro cresce agora com a definição do novo regime automotivo. Ao estabelecer regras claras para o setor, permite a concretização dos investimentos anunciados e deverá incentivar, ainda mais e principalmente, as exportações. A indústria vem recebendo com grande entusiasmo essa medida do governo aguardada de longa data.

Se a meta de 2,5 milhões de veículos for alcançada, o Brasil deverá ficar entre os cinco maiores produtores

A Ford foi a primeira empresa do setor automobilístico a apresentar o seu pedido de habilitação previsto no Decreto nº 1.761.

No programa da Ford, os investimentos são da ordem de 2,5 bilhões de dólares, no período 1995-1999, que estão sendo aplicados para a produção no Brasil do automóvel Fiesta e modernização de fábricas e de outros produtos.

Incluindo os 2,5 bilhões de dólares da Ford, as indicações que temos são de que os investimentos das montadoras ligadas à Anfavea anunciados até o presente são da ordem de 9,5 bilhões de dólares para o período até 1999.

Se a totalidade desses investimentos for concretizada, esse volume será igual ao que foi aplicado pela indústria nos últimos catorze anos, de 1980 a 1994.

Além disso, é significativamente maior do que o que está sendo investido pela indústria mundial em outros mercados emergentes, como os da Ásia.

Acreditamos que o Brasil seja o mercado emergente com maior potencial de crescimento, ao menos no curto e médio prazos.

O consumo mundial de automóveis, estimado em 50 milhões de veículos anuais, está concentrado basicamente na Europa, nos Estados Unidos e em parte da Ásia, aparecendo a América do Sul, ou o Mercosul, como o quarto mercado regional mundial para a indústria automobilística.

A Ford detém 13,3% do mercado mundial e é o segundo maior fabricante do mundo.

O Brasil já é hoje o décimo maior produtor mundial de veículos, estando muito próximo de países como Itália e Reino Unido. Se a meta de 2,5 milhões de veículos for alcançada, o Brasil deverá ficar entre os cinco maiores produtores, mantidas as atuais taxas de crescimento anual para os países competidores.

Alcançar esse volume de produção envolve não só investimento da indústria, como também uma série de desafios. Os 85 bilhões de reais, previstos no plano plurianual, do presidente Fernando Henrique Cardoso, para investimentos em infra-estrutura – energia, telecomunicações e transportes – serão fundamentais.

É importante ainda eliminar o conjunto de ineficiências em telecomunicações, em portos, os encargos sociais, fiscais e a regulamentação excessivos, o chamado “custo Brasil”, que onera os investimentos e o custo de produção.

A atual carga tributária sobre os automóveis ainda é uma das maiores do mundo. O automóvel paga um total de 33% em impostos – ou 22% no caso dos carros populares.

As previsões já agressivas de crescimento da indústria poderiam ser significativamente aumentadas se a carga fiscal sobre o automóvel fosse realinhada, com correspondente redução de preços, para níveis mais próximos daqueles presentes nos países da indústria consolidada. Isso sem perda de arrecadação tributária, em vista da natural elasticidade do mercado do setor.

Os investimentos significam também oportunidade de emprego. Em 1995, a indústria brasileira era responsável por cerca de 400 mil empregos, sendo 104 mil diretos em montadoras, 230 mil nas autopeças e 60 mil nos 2.700 distribuidores.

Segundo o Dieese, cada emprego na montadora gera 29 no total da cadeia produtiva, incluindo aí também todo o setor de serviços. Isso representa cerca de 3 milhões de empregos garantidos pela indústria no País.

Para acompanhar os investi-

mentos da indústria, outros setores, como o de autopeças, também têm de preparar sua expansão. Por exemplo, investimentos como os da Ford, para produzir o Fiesta no País, estão atraindo novos fornecedores europeus e americanos de autopeças, que estão se instalando aqui ou buscando associação com empresas brasileiras.

Paralelamente, setores como o siderúrgico, que tem na indústria automobilística o seu principal cliente, anunciaram projetos de investimento de 4,7 bilhões de dólares até o ano 2000.

Esse momento histórico da indústria, na nossa opinião, tem de ser acompanhado por novos produtos em linha com os lançamentos internacionais e pela melhoria da qualidade, produtividade e competitividade, dentro dos padrões mundiais.

Acreditamos que o caminho para isso é a globalização, que permite lançamentos simultâneos e avanço tecnológico, independentes do continente em que a fábrica estiver situada.

Cada emprego na montadora de veículos gera 29 postos de trabalho no total da cadeia produtiva, segundo o Dieese

Podemos dar o testemunho da Ford sob a visão que tem do mercado brasileiro no momento.

Com a visão de tornar-se a empresa líder, mundialmente, no julgamento do cliente consumidor, a Ford começou a realinhar suas operações automotivas mundiais em 1994, a fim de otimizar os seus recursos e preparar-se para o crescimento futuro.

O Brasil, pelo desenvolvimento obtido na sua indústria e incorporação de regras estáveis para disciplinar a política do setor, passou a ter lugar de alto destaque nos planos de globalização da Ford.

A Ford, que tem operado no País desde 1919, por tudo que tem por aqui acontecido, e agora dentro de um claro regime aberto e de livre competição, está firmemente convencida do grande futuro que terão suas operações brasileiras.

* Presidente da Ford Brasil