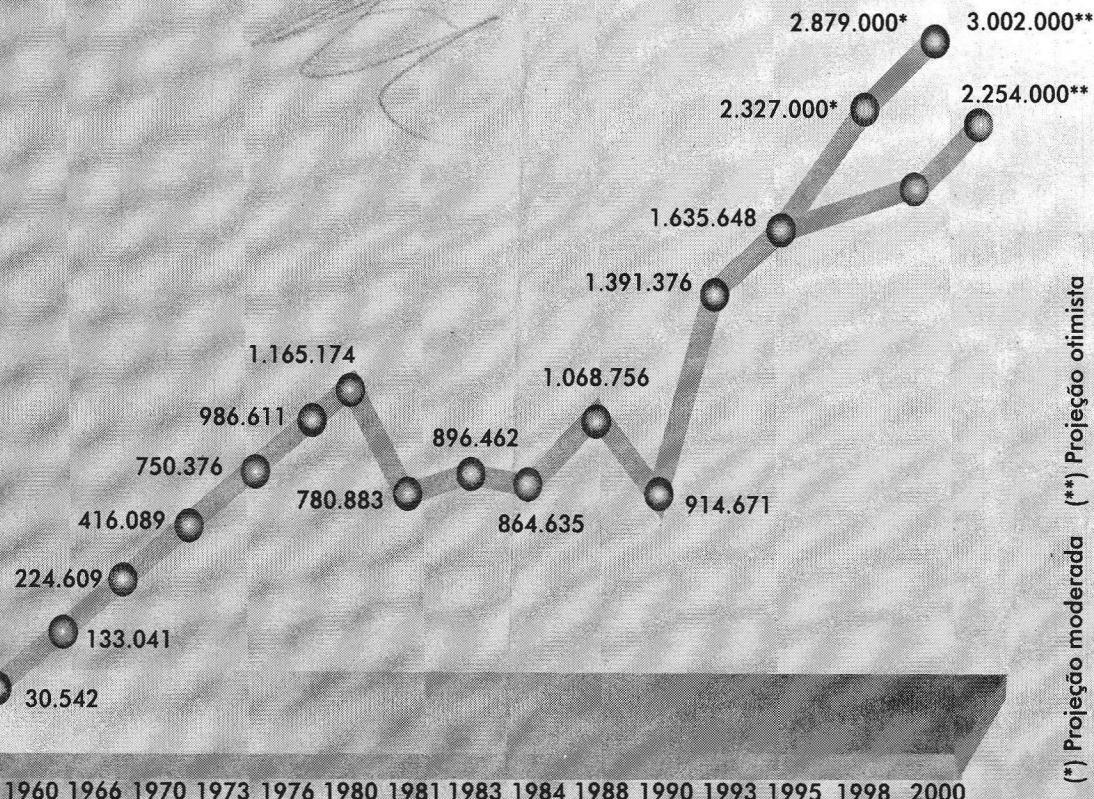


## PRODUÇÃO BRASILEIRA



(\*) Projeção moderada    (\*\*) Projeção otimista

Alex/Eduardo J. Braga

## Crescimento do mercado vira o jogo

A estabilidade introduzida pelo Plano Real também conta, em especial para os japoneses - que por diversas razões desconfiam dos gestores da economia brasileira. Empresas cautelosas, como a Toyota, esperarão mais antes de fazer qualquer investimento significativo. A Honda cultiva uma reputação de maior ousadia. De qualquer forma, sem a possibilidade de atingir um algo de maiores dimensões, não haveria investimento.

O cálculo é simples, mostra a Honda. Qualquer das grandes indústrias automobilísticas, japonesa ou não, só lançaria hoje um produto caso contasse com um mercado potencial superior a 2 milhões de unidades anuais. A vida média de cada modelo passou a ser de dois anos, nada como um Opala capaz de sobreviver por quase vinte anos.

**Custo elevado** - Os dois lançamentos mais recentes feitos no Brasil servem de exemplo. Tanto o Palio quanto o Fiesta custaram às filiais brasileiras da Fiat e da Ford entre 800 milhões e 1 bilhão de dólares para que pudessem ser produzidos no País. A esse custo se soma o desenvolvimento do produto, quase sempre feito pelas matri-

zes. Com os chamados "carros mundiais", como se pretendem ambos os modelos, isso evidentemente ocorre em todos os casos.

O crescimento do mercado brasileiro, empacado por quinze anos, é um fator decisivo para atrair as aplicações de fora. Afinal, só em 1993, depois da queda de Fernando Collor, é que a produção de veículos no País retornou ao que era em

sões para cada ano nesse período. As variáveis que influenciam a produção não permitem uma futurológia tão precisa. O comportamento do setor este mês lhe dá razão.

A retração da economia este ano estendeu-se também à indústria automobilística. As vendas das concessionárias estão 8,3% abaixo do que foram nos primeiros quatro meses do ano passado. Se tudo continuar como está, a Anfavea projeta um crescimento de apenas 7% este ano. É verdade que as vendas de carros costumam aumentar no segundo semestre, mas está cada vez mais difícil imaginar que se alcance 1 milhão 900 mil veículos, o número compatível com os 3 milhões do ano 2.000.

Em qualquer hipótese, porém, o novo nível de produção traz para a indústria automobilística uma mudança que não é apenas quantitativa, mas também qualitativa. "A Ford pode ter caído para menos de 10% do mercado, mas mesmo assim nossa produção hoje é maior do que há uns cinco anos, quando nossa proporção era bem mais ampla", registra Goldfarb. É esse crescimento que justifica novos investimentos e traz novas indústrias para o Brasil. (E.B.)

*A explosão do mercado nacional, a partir de 1993, é o maior incentivo aos investimentos e precisa continuar*

1980. A partir de 1993 firmaram-se projeções com uma razoável margem de segurança, programando-se a duplicação da produção até o ano 2.000.

Para isso, seria necessário um crescimento médio anual de 11,5 a 13%. A Anfavea, que representa as montadoras e se responsabiliza pelas projeções, evita fazer previsões