

Automóveis, vencendo as dificuldades

por S. Stéfani

Num país, como o Brasil, que importa 80% do petróleo que consome, com problemas crônicos de desequilíbrio no balanço de pagamentos, uma renda per capita inferior a dois mil dólares anuais e insuficiência permanente de recursos para a construção de rodovias, a indústria automobilística tem poucas chances de manter-se, por muito tempo, no papel que lhe foi dado antes da crise internacional do petróleo, de carro-chefe do desenvolvimento nacional.

No entanto, apesar de implacavelmente perseguida desde meados da década passada pelo governo federal — que não esconde considerá-la a grande vilã de boa parte dos problemas econômicos nacionais, a indústria automobilística brasileira tem, até agora, mostrado surpreendente facilidade para contornar todas as medidas oficiais tomadas com o objetivo específico e declarado de desaquecer suas vendas internas.

O ano passado constitui um bom exemplo da vitalidade desse setor: mesmo com a redução para 12 meses do prazo máximo de financiamento para automóveis novos a gasolina, com a expansão da disponibilidade de crédito limitada a menos da metade do índice da inflação; com os juros liberados no final do ano, reajustes seguidos no preço dos carros; e com uma greve paralisando por 45 dias a produção de duas das principais montadoras (a Volkswagen e a Ford), ainda assim a indústria automobilística conseguiu chegar ao final do período com uma queda de apenas 3% em suas vendas internas. Redução insuficiente para impedir que, ajudadas por um ligeiro aumento nas exportações, as montadoras, como um todo, conseguissem mais uma vez chegar ao final do ano com um crescimento de iguais 3% no número de unidades produzidas, em comparação com o período anterior.

Prejudicada pela greve dos metalúrgicos no primeiro semestre e pelo insucesso de seu principal lançamento — o Gol — na segunda metade do ano, a Volkswagen, a maior montadora do País, responsável por quase metade das vendas internas, registrou, de fato, uma pesada queda de produção e duros prejuízos no ano passado. Tal insucesso, todavia, longe de prejudicar o resultado do setor como um todo, acabou servindo, apenas, para possibilitar que pelo menos duas outras montadoras — a General Motors e a Fiat — batessem recordes absolutos de produção e vendas no mercado interno, a contar desde suas respectivas implantações no País.

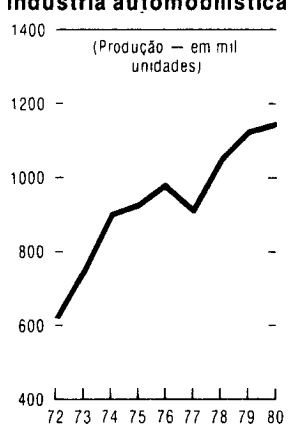
O advento do carro a álcool exatamente num ano em que o conflito Irã-Iraque colocou em perigo, real, pela primeira vez, o suprimento brasileiro de petróleo, reconhecidamente contribuiu de forma marcante para o resultado obtido no ano passado. "O conflito no Oriente Médio criou uma verdadeira alcoolmania", disse Octávio Leite Vallejo, diretor da Sandrecar e do Conselho Nacional de Revendedores Ford. "Uma verdadeira psicose em torno do álcool."

J. J. Sanchez, presidente da General Motors, tem outra explicação adicional: "O 'jeitinho brasileiro' também ajudou bastante". Ele exemplifica: em dezembro, quando o limite para expansão do crédito em 1980 já havia sido atingido, os distribuidores autorizados começaram a vender carros com notas fiscais datadas de janeiro de 1981.

Explicações à parte, o concreto é que, durante todo o segundo semestre do ano passado, a indústria automobilística bateu recordes sucessivos de vendas no mercado interno. E só não vendeu ainda mais porque pelo menos duas das principais montadoras de automóveis — a General Motors e a Ford — trabalharam o tempo todo no limite de sua capacidade produtiva.

"A relação automóvel por habitante é, ainda, baixa o suficiente, no Brasil, para garantir a sobrevivência relativamente tranqüila do setor por um bom par de anos", costuma dizer Alberto Fava, diretor comercial da Fiat. Talvez seja exatamente por isso que mesmo a empresa mais pessimista do setor no momento — a Volkswagen — não consiga imaginar uma queda da produção geral da indústria, em 1981, maior que

Indústria automobilística



magros 3%. Isso num contexto em que a média das empresas está prevendo no mínimo a manutenção do mesmo índice de produção global registrado no ano passado e em que pelo menos uma das montadoras, a General Motors, afirma acreditar, inclusive, num certo crescimento, da ordem de uns 3%.

A previsão de cada uma das montadoras para seu desempenho em particular neste ano varia bastante de caso para caso. A Fiat, por exemplo, segundo seu diretor comercial, mesmo com o lançamento de duas novas variações de seu 147 (uma versão três volumes e uma pick-up alongada), acredita que suas vendas internas cairão cerca de 10% (de 120 mil para 110 mil unidades) em 1981. "Mas já estamos com todo o esquema montado para aumentar nossas exportações, de 45 mil para 70 mil unidades", diz Fava. "Encerraremos o ano, assim, com um resultado posi-

tivo em termos de quantidade produzida."

A Volkswagen, por sua vez, substituindo o motor de 1.300 cc do Gol por um de 1.600 cc e lançando uma versão três volumes do mesmo carro, pretende manter suas vendas internas pelo menos no mesmo patamar do ano passado. Dessa forma, como a empresa, segundo seu presidente, Wolfgang Sauer, está pretendendo dobrar suas exportações este ano (de US\$ 300 milhões para US\$ 600 milhões), seu resultado final, em 1981, igualmente seria positivo, em comparação com 1980.

A Ford, empresa que tem concentrado seus esforços no mercado interno, também pensa em conseguir aumentar suas vendas. E conta, para ajudá-la, com dois importantes trunfos: o aumento da capacidade de produção do Corcel II, seu principal modelo, e o lançamento, ainda neste primeiro semestre, do Del Rei, um carro desenvolvido a partir da mesma base mecânica do Corcel II e que se destina a substituir o fracassado Maverick na faixa dos automóveis médios-grandes, onde hoje reina absoluto o Opala, da General Motors.

De todas, a mais otimista, porém, é a General Motors, empresa que, segundo seu presidente, acredita ser possível crescer este ano tanto no mercado interno (de 5% a 10%) como no externo (cerca de 40%). "Estamos com produtos bem aceitos em todas as faixas do mercado", disse Sanchez.

Há um dado, no entanto, que poderá modificar radicalmente todas estas previ-

sões: a cota máxima de 400 mil carros a álcool que deverão ser fabricados este ano, por determinação do governo federal, a partir do cálculo da disponibilidade interna do combustível.

Acontece que, pelo fato de a cota ser geral, sem especificar qual parte cabe a cada montadora, todas as indústrias automobilísticas instaladas no País entraram neste ano dedicando a maior parte de sua produção (acima de 80%) aos carros a álcool, que continuam sendo os mais procurados pelo mercado.

Como a indústria automobilística brasileira produz cerca de 900 mil automóveis por ano, a continuidade deste estado de coisas levará ao esgotamento da cota no máximo até o final do primeiro semestre. E ninguém, nesta altura, se arrisca a prever o quanto o setor conseguirá vender, na segunda metade do ano, caso tenha apenas automóveis a gasolina para oferecer a seus consumidores.

Problema que, por certo, não preocupa os fabricantes de caminhões e ônibus. Neste caso específico, apostando na impossibilidade de o governo reduzir, a curto prazo, a dependência que o País tem do transporte rodoviário, todos têm planos de ampliação para o futuro. A Scania quer dobrar sua produção em sete anos, a Mercedes-Benz quer chegar a 100 mil unidades anuais em cinco e mesmo a Volvo, que iniciou sua produção no ano passado, pretende lançar um novo caminhão maior que o atualmente fabricado, ainda este ano ou, no máximo, no próximo.