

As dúvidas, no curto prazo

por S. Stéfani
de São Paulo

A indústria automobilística está acostumada a conviver com crises. Elas são cíclicas neste setor. Acontecem sempre, a intervalos que variam de três a cinco anos. Nunca, porém, desde sua implantação no País, as montadoras tiveram de enfrentar um desaquecimento tão grande de seu mercado como o que está acontecendo neste ano, responsável por uma queda de quase 40% em suas vendas internas no primeiro semestre. E — mais grave — poucas vezes tiveram tantas incertezas em relação às perspectivas de curto prazo de seu mercado.

“A baixa relação automóvel por habitante existente no Brasil é uma garantia de que o futuro da indústria automobilística no País é promissor”, comentou, certa vez, Newton Chiaparini, presidente da Anfavea, a entidade que congrega e representa as montadoras. De fato: os 61 automóveis por habitante disponíveis no Brasil constituem uma relação muito baixa, mesmo quando comparada com países como a África do Sul (82 autos/habitante) ou Argentina (110 autos/habitante). E isto parece realmente garantir o médio e o longo prazos. Mas, e a curto? O que se pode esperar do setor, por exemplo, nesta segunda metade do ano?

Esta foi, por sinal, a primeira pergunta feita por Vi-

cenzo Barello, diretor comercial da Fiat desde o final de junho, a seu gerente de marketing. “E ele me deu dezoito alternativas diferentes, todas elas igualmente viáveis”, conta ele. “Não há como fazer uma previsão mais exata acerca deste segundo semestre.”

Chiaparini, por outro lado, acredita que, em princípio, as vendas da indústria automobilística no mercado interno deverão continuar no mesmo patamar atual até por volta de setembro, iniciando ligeira recuperação a partir de então. Nada de muito significativo. Mas suficiente para fazer com que o setor encerre este ano com um quadro ao menos um pouco melhor do que aquele referente à primeira metade do ano. “Chegaremos ao final de 1981 com uma queda em torno de 30 a 35% nas vendas internas de automóveis, certo equilíbrio no comércio de caminhões e razoável aumento nas exportações, tudo isto desembocando numa queda global, incluindo os mercados interno e externo, da ordem de uns 20%”, disse ele, na primeira entrevista que concedeu como presidente da Anfavea, pouco antes do encerramento da primeira metade do ano.

Os fatos verificados desde então, no entanto, têm-se encarregado de mostrar que a previsão de Chiaparini talvez pecasse por excesso de otimismo. O mercado de caminhões, por exemplo, que havia permanecido fir-

me durante quase todo o primeiro semestre, desabou nos últimos dias de junho, obrigando a Scania a adotar férias coletivas, a Mercedes-Benz a cogitar medida semelhante e a Volvo a rever sua programação de produção para este ano. “Pretendíamos ir aumentando gradativamente nossa produção, mês a mês, até o final do ano”, comentou um porta-voz da Volvo. “Agora decidimos mantê-la estagnada, no mesmo patamar, até que o mercado dê sinais de melhora”, complementou.

A tese de eventual melhora no mercado interno de automóveis a partir de outubro, além disso, não conta com o apoio unânime dos empresários do setor. Ela se apóia na previsão de certa queda nas taxas de juro no último trimestre do ano, fato que, aliado ao lançamento, a partir de agosto, das linhas de ano modelo 1982, comandaria ao menos uma pequena reativação do setor. Nem todos, porém, acreditam nesta hipótese. “Sinceramente, não vemos qualquer perspectiva real de melhora nesta segunda metade do ano”, disse, por exemplo, Pedro Eberhardt, do Sindipeças e da Arteb, ao explicar por que os fabricantes de autopeças não viam qualquer possibilidade de conceder, a seus funcionários, a mesma estabilidade de 120 dias concedida pela Ford.

E não é só o Sindipeças que pensa desta maneira. A



Newton Chiaparini

própria Volkswagen, em comunicado que distribuiu a seus funcionários nos últimos dias de julho, afirmou textualmente que “todas as tentativas (para reduzir os estoques) foram insuficientes, pois as vendas não melhoraram e o estoque de veículos em nossos pátios permanece elevado”.

De fato, segundo dados fornecidos por uma fonte do setor, a indústria automobilística, após ter conseguido aumentar suas vendas de quase 30% nos dez primeiros dias de julho, em comparação com o mesmo período de junho, viu suas vendas novamente desabarem no segundo período de dez dias do mês (entre os dias 10 e 20). E os estoques das montadoras, em consequência, apesar de várias férias coletivas adotadas e

demissões efetuadas, ainda assim insistiram em permanecer no mesmo patamar. Ou, mais exatamente, em apresentar uma irrisória redução de 0,1%.

Mesmo no que diz respeito às vendas externas, as perspectivas para esta segunda metade do ano não se apresentam tão favoráveis quanto no primeiro semestre. Sobre tudo em função de mudança na política econômica da Argentina, até então o principal mercado brasileiro de exportação. “Pensávamos exportar este ano pelo menos 100 mil unidades para a Argentina; agora não sei se conseguiremos ir muito além de 20 mil unidades”, queixou-se, por exemplo, Wolfgang Sauer, presidente da Volkswagen, no dia seguinte à última maxi-desvalorização cambial adotada pelo governo daquele país.

As montadoras, de qualquer forma, sempre apostando nas perspectivas de médio prazo, continuam investindo. A própria Volkswagen, que inicia a venda do “Voyage” neste princípio de agosto, pretende lançar dois a três novos modelos por ano nos próximos cinco anos. A General Motors, de seu lado, lançará um carro médio (baseado no “j”, o carro mundial do grupo) no mercado brasileiro no primeiro trimestre do próximo ano. A Ford, por sua vez, que vem de lançamento do Del Rei, tem planos para lançar um carro médio-pequeno, menor que o Corcel, dentro de dois a três anos. E a Fiat pretende contra-atacar com um carro médio, do tipo três volumes, e talvez um modelo ainda menor que o seu atual 147.

“A indústria automobilística continua acreditando no Brasil”, garantiu Chiaparini. “Estamos apenas passando por uma fase de ajustamento, fruto da necessidade de resolver os problemas de inflação e do balanço de pagamentos, mas a médio e longo prazos as perspectivas continuam sendo favoráveis.”