

# Caminhões e ônibus, a disputa por um difícil mercado

Com a previsão de exportar menos que em 1981 — 10.445 unidades por US\$ 240 milhões —, “porque a situação do mercado, especialmente nos EUA está muito ruim”, os executivos da indústria de caminhões e ônibus acreditam que suas vendas este ano “nada terão de brilhantes”.

A Mercedes Benz, líder do mercado interno de caminhões médios, semipésados e ônibus, espera vender em 1982, no Brasil, de 35 a 40 mil unidades. No ano passado a indústria teve um primeiro semestre quase normal, com a venda de 31.132 unidades e uma grande queda no segundo, quando vendeu apenas 15.910, o que levou a empresa a reduzir a produção e cortar 25% de seu pessoal.

Em 81, portanto, as vendas foram de 47.042 unidades, contra 58.738 em 1980, “um ano de vacas gordas. Mas agora teremos um ano e meio ou dois de vacas magras, somente atingindo os índices de 80 em 1984”, diz uma fonte da fábrica. Apesar da queda, a empresa ampliou sua participação no mercado interno, de 45,6% em 80 para 52,1% em 1981.

A indústria prevê menos exportações e, como as outras empresas, estima que os juros altos, menor volume de carga para transporte, aumento desproporcional do diesel em relação aos reajustes da gasolina são os principais obstáculos às vendas.

A Saab-Scania espera aumentar suas vendas de caminhão no mercado interno em uns 10% em relação ao ano passado, “na expectativa de um crescimento global da economia e especificamente nas boas safras agrícolas que aumentam o volume de cargas para transporte”, diz o diretor da divisão comercial, Hans Schluepmann. Em 80 a Scania vendeu 2.823 caminhões, 593 a mais que no ano passado.

A Scania é a única que espera exportar mais que em 1981, prevendo um aumento de 15% a 20% — em 81 ela exportou US\$ 87 milhões, com a venda de 375 caminhões, 431 ônibus, peças e motores. A perspectiva de aumento de exportações é baseada em contratos já assinados com Moçambique, Peru e Chile.

Jorge Boihagian, gerente de operações da divisão de vendas da Volkswagen Caminhões, diz que espera vender 4 mil caminhões contra os 3.200 de 1981, sendo mil deles a álcool, especialmente para produtores de açúcar e álcool. O aumento de vendas viria também com o consórcio nacional de caminhões, o primeiro para veículos comerciais no Brasil, destinado aos carreteiros autônomos. A Volks Caminhões exportou US\$ 53,2 milhões em 81 e não há previsões para este ano.

Tage Karlson, diretor-superintendente da Volvo do Brasil — previsão de vendas globais de 2.240 unidades contra 1.724 em 81 —, diz que as perspectivas não são boas, mas que o período será melhor que 1981. Karlson não acredita “por problemas de mercado” que a Volvo exporte os mesmos US\$ 63 milhões de 1981.

A Fiat Diesel, que há pouco fez corte de pessoal, estima que venderá o mesmo que em 1981: 1.702 unidades contra 3.123 em 1980. E o gerente de merchandising, Flávio Pulitti, acredita em redução de exportações: “Nossos maiores clientes são do mercado africano, onde o problema do petróleo diminuiu suas receitas. Na América Latina os países também estão reduzindo substancialmente suas importações. No ano passado a Fiat exportou 2.033 unidades contra 1.779 em 1981.

Apesar disso, Pulitti afirma que a fábrica quer manter os mesmos volumes nas exportações de motores, destinados a equipar caminhões produzidos nas fábricas da Iveco, na Europa.

As vendas de tratores de quatro rodas, nos mercados interno e externo, caíram, no ano passado, 35,1%, com as vendas de 58.737 unidades no período, enquanto o segmento de cultivadores decresceu 25,29% e o de tratores de esteira, 33,27%, segundo números divulgados pela Anfavea. Este setor iniciou o ano com queda de 31,3% em relação a janeiro de 1981 e de 42,9% em relação a 80, conforme levantamento da Associação Nacional para a Difusão da Mecanização Agrícola.