

O FUTURO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA BRASILEIRA

Ricardo Balistiero

Economista e Professor do Centro Universitário do Instituto Mauá de Tecnologia

A indústria automotiva brasileira experimentou uma acentuada elevação no volume de investimentos na década de 1990. A estabilização da moeda, que acompanhou a redução da inflação, ensejou um aumento da procura por veículos automotores, o que ativou o fluxo real da economia e propiciou uma ampliação no volume de investimentos por parte das montadoras, que ultrapassou US\$ 2,4 bilhões em 1996, sendo a produção superior a 2 milhões de unidades em 1997.

A sucessão de crises internacionais, aliada aos problemas de infra-estrutura enfrentados pelo Brasil no final da década de 1990 e início deste século, com destaque para o racionamento de energia em 2001, conduziram a uma ampliação da capacidade ociosa desta indústria, materializada na queda do volume de investimentos e na redução do volume de vendas para o mercado interno. Os dados disponibilizados pela Anfavea demonstram que ocorreu um deslocamento das vendas do mercado interno para o mercado externo, estimuladas principalmente pela depreciação do câmbio ocorrida no início de 1999.

O quadro de crise do início desta década foi agravado pela redução no volume de investimentos, os quais refluíram para patamares próximos aos vigentes no início da década de 1990, evidenciando que as montadoras não estariam dispostas a continuar ampliando a capacidade produtiva da indústria, considerando o modesto mercado interno, a elevada taxa de juros e o reduzido volume de crédito disponível. O setor automotivo permaneceu estagnado no tocante às vendas ao mercado interno até 2004, com os acréscimos de produção estando predominantemente voltados para as exportações.

A partir de então as estatísticas mostram que começa a ocorrer um deslocamento do eixo dinâmico deste segmento, passando o mercado interno a representar um potencial de crescimento que não se verificava desde meados da década de 1990. Isso devido a uma conjugação de fatores dinâmicos: primeiramente, a dissipação das tensões inflacionárias advindas da troca de governo e do choque de oferta do final de 2002. O cumprimento das metas de inflação e a inversão da curva de juros ensejaram uma ampliação da oferta de crédito sem paralelo na história recente, o que reanimou o mercado interno, que hoje representa 70% de toda a demanda de veículos.

Considerando o enorme potencial que existe para o crescimento da oferta de veículos no Brasil (a proporção de habitante/veículo nos EUA é de quase 1:1, enquanto no Brasil essa relação é superior a 8:1), saturação também verificada em mercados na Europa e do Japão, é fundamental atacar os pontos de estrangulamento que impedem um processo mais acelerado de crescimento dessa indústria.

Em primeiro lugar, a carga tributária incidente sobre a produção de veículos automotores, que, dependendo das cilindradas, chega a representar 36% do preço final do

veículo. Em segundo lugar, deve-se proceder a uma fiscalização maior sobre os oligopólios que se formam no fornecimento de insumos a esta indústria. Finalmente, deve-se considerar o rápido crescimento da indústria automobilística chinesa (que apresenta relação de 0,45 veículos para cada 100 habitantes), o que representa gigantesco mercado potencial, que tem atraído a atenção das montadoras pelo mundo e estimulado o desenvolvimento de indústrias locais.

As perspectivas são bastante otimistas para a retomada dos investimentos do setor automotivo, com geração de empregos e ampliação do produto potencial desta indústria, que hoje é de aproximadamente 3,2 milhões de veículos/ano, mas é imperativo remover as barreiras que levaram esse setor a permanecer estagnado nos últimos anos.