

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA: RECUPERAÇÃO AINDA DISTANTE

Gilmar Mendes Lourenço

As estatísticas levantadas pelas duas entidades representativas da indústria automobilística brasileira, relativas ao primeiro quadrimestre de 2017, sinalizam a continuidade do cenário desfavorável, exceto para os ramos articulados ao agronegócio e/ou às exportações. Vislumbra-se, na melhor das hipóteses, um prolongamento do discreto ciclo de desova de estoques, acontecido após a consolidação da crise que engloba e preserva componentes estruturais e conjunturais.

Pelo ângulo dos apoios basilares do cenário adverso sobressai o evidente superdimensionamento da capacidade produtiva setorial diante do potencial de absorção doméstica e externa. Já, na órbita dos elementos de curto prazo ressalta a deterioração das âncoras de impulsão do consumo interno, especialmente o fim dos incentivos tributários, a elevação do endividamento das famílias, a multiplicação de restrições ao crédito e a fragilização do mercado de trabalho, esta marcada pela redução dos níveis de emprego e de salários reais médios.

Convém recordar que as benesses contidas na redução ou zeragem da alíquota do imposto sobre produtos industrializados (IPI) foram aplicadas entre 2009 e 2014, a despeito de a principal atividade favorecida, “fabricação de veículos, reboques e carrocerias” representar apenas 8,5% na formação da renda da indústria de transformação, ficando atrás de “produtos alimentícios” (17,6%) e “fabricação de coque, de produtos derivados e de biocombustíveis” (10,9%), não contemplados com os favores patrocinados pelos governos Lula e Dilma.

Por essa ordem de investigação, a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), apurou queda de -11,45% nos emplacamentos de veículos entre janeiro e abril deste ano, em comparação com o mesmo período de 2016, puxada por motos (-27,32%), caminhões (-23,39%), ônibus (-20,17%) e implementos rodoviários (-17,14%). Mesmo automóveis e comerciais leves, objeto de sucessivas campanhas promocionais, por parte das revendedoras, exibiram decréscimo de -1,67%.

Por um lado, os dados demonstram a magnitude e a gravidade dos ferimentos provocados pela mais longa recessão da história brasileira nas atividades produtivas. De outro extremo, a resistência do quadro negativo reflete as incertezas dos agentes quanto à formação de um clima favorável à recuperação dos negócios, em face, sobretudo, da fragilização da credibilidade das instituições, fruto dos escândalos de corrupção, envolvendo algumas grandes empresas e membros dos poderes executivo e legislativo, e do protagonismo confuso, exercido pela instância judiciária.

Em uma ótica mais abrangente, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), aferiu diminuição de - 2,4% nas vendas de veículos automotores às concessionárias, naquele intervalo de tempo, determinada pelos recuos em ônibus (-29,2%) e caminhões (-24,1%), em decorrência da acumulação de estoques associada à depressão da demanda. Em paralelo, máquinas agrícolas e rodoviárias contabilizaram acréscimo de 33,1%, atrelado à performance do agronegócio e das exportações.

Os dados demonstram a magnitude e a gravidade dos ferimentos provocados pela mais longa recessão da história brasileira nas atividades produtivas.

De fato, a cadeia do agro configura um centro de excelência em eficiência e competitividade da economia nacional, amplamente integrada ao front global e portadora de incorporação de progresso técnico, viabilizado por meio do aprofundamento de pesquisas, realizadas por instituições públicas, como Embrapa, e privadas, com pronunciada presença e participação das cooperativas.

Para os demais ramos exportadores não é difícil notar a carência de contínuos ganhos de produtividade e inovação, em uma atmosfera de acirramento da concorrência e protecionismo externo, agravada pela perene elevação do custo Brasil que, praticamente, vem comprometendo o encaixe de empresas e produtos brasileiros nos principais encadeamentos internacionais de valor.

A propósito, as vendas externas representaram a principal motivação para o incremento de 20,9% nos patamares de produção, impulsionada por máquinas agrícolas e rodoviárias (55,5%) e caminhões (6,5%). As exportações de máquinas e caminhões variaram 18,8% e 43,3%, respectivamente.

Mesmo assim, as montadoras funcionam com margens de ociosidade de 55% (52% nas unidades fabricantes de automóveis e 80% nas de caminhões e ônibus). Não por acaso, em um ano, o segmento, que ocupa 120,9 mil pessoas, apresentou desligamentos líquidos (contratações menos demissões) de 8.419 trabalhadores, sendo que 8.938 empregados encontram-se com jornada e salários reduzidos e 1.347 em regime de *lay-off* (contratos de trabalho suspensos).