

Inclusão do Mercosul no novo regime trava as negociações

Juliana Estigarríbia

O novo regime automotivo, que está travado em Brasília (DF) há mais de 15 dias, tem gerado divergências entre empresas da cadeia automotiva. O ponto mais controverso é a inclusão de países do Mercosul no fornecimento de componentes para as montadoras instaladas no Brasil, o que poderia representar uma ameaça a fabricantes nacionais. Para multinacionais que possuem fábricas nos dois lados da fronteira, como é o caso da gigante global Delphi, a medida não terá impacto negativo. Já fabricantes 100% nacionais acreditam que haverá perda de competitividade.

Na semana passada, 100 fabricantes argentinos do setor de autopeças se reuniram na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) para acordar o fornecimento para montadoras instaladas no País. Bastante satisfeitos com o encontro, empresários argentinos afirmaram que a medida pode significar uma chance de incremento da produção no país vizinho. Em meio a esse impasse, o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), entidade que representa, no Brasil, fabricantes nacionais e multinacionais, tem evitado se pronunciar.

Porém, enquanto os argentinos comemoram, empresas nacionais temem os impactos do novo pacote. "A medida pode trazer desvantagens em virtude das diferenças de tributação e menor custo de mão de obra praticado nos países vizinhos", afirma o diretor de Mercado e Inovação da Keko Acessórios, Juliano Mantovani. A empresa gaúcha fornece componentes para personalização de automóveis fabricados pelas principais montadoras do País há mais de 26 anos.

Já a brasileira Falcare Equipamentos Industriais, que projeta e fabrica sistemas para linhas de montagem de grandes marcas como General Motors e Mitsubishi, acredita que a nova medida dará oportunidades para empresas de fora, que antes não atuavam no mercado nacional. "Um grupo argentino que adquiriu recentemente participação no controle de uma siderúrgica brasileira agora tem a chance de exportar autopeças para cá. Antes, essa brecha não existia", afirma o diretor-técnico-comercial da Falcare, Nivaldo Falcare.

De acordo com o executivo, a inclusão do Mercosul na conta de conteúdo local das montadoras é um ponto negativo para a indústria nacional. "As empresas de fora vão correr atrás para embarcar mais componentes do que costumavam. Eles vão aproveitar da medida", diz Falcare.

Outro lado da moeda

As multinacionais presentes tanto no Brasil como em diferentes países do Mercosul acreditam que a medida não trará impactos para o mercado nacional. "A indústria de autopeças do Brasil e da Argentina, por exemplo, está intimamente vinculada. Não há como separá-las", afirmou ao DCI o presidente da Delphi América do Sul, Gábor Deák. Ele explica que as maiores empresas da cadeia automotiva na região estão nos dois países.

O motivo dessa despreocupação é o fato de a Delphi possuir plantas tanto no Brasil quanto na Argentina. "Acho legítimo que os nossos vizinhos queiram competir. No entanto, é preciso equilíbrio", ressalta Deák.

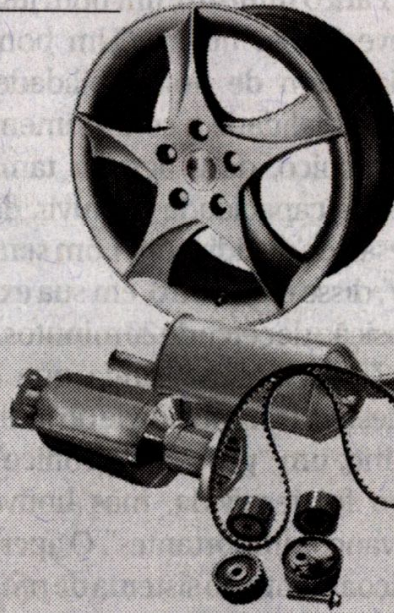
Já a fabricante global de válvulas para pneus Schrader International, que fornece para 100% das montadoras instaladas no País, não enxerga a inclusão do Mercosul no pacote automotivo como uma ameaça. "Temos uma indústria forte e com plena capacidade de atender ao mercado interno", afirma o gerente geral de vendas da empresa no País, Rodolfo Amaral. Ele ressalta ainda que a medida pode ser uma espécie de moeda de troca com o governo argentino. "A indústria de autopeças na Argentina está bastante atrasada e eles precisam de uma razão para investir. A medida pode ser um artifício do governo brasileiro para frear os impasses que têm acontecido com os produtos brasileiros nas fronteiras do país vizinho", afirma o executivo.

EM BAIXA

Faturamento mensal da indústria de autopeças, no Brasil, desde o início de 2012 comparado a igual período do ano anterior. Em %



Fonte: Sindipeças



Fonte: DCI, São Paulo, 26 set. 2012, Primeiro Caderno, p. A6.