



AUTOMOTORES/ AUTOMÓVEIS

AUTOMÓVEIS SÃO UM TESTE PARA INTEGRAÇÃO

Mais do que em números e cotas, as negociações para o estabelecimento de um regime comum de produção de veículos e autopeças no Mercosul esbarram em conceitos. O governo brasileiro não aceita propostas para o regime de transição (em vigor até 31 de dezembro de 2003, quando, em tese, o mercado de automóveis será liberado) que não caminhem rapidamente no sentido do livre intercâmbio dessas mercadorias. Os argentinos querem uma transição mais lenta, pois sua indústria perdeu grande parte da competitividade em relação ao país vizinho depois da desvalorização do real, em janeiro deste ano.

Segundo o secretário de Política Industrial do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Hélio Máttar, coordenador do grupo negociador brasileiro, as propostas argentinas projetam um avanço pequeno nos primeiros anos de transição. O receio dos brasileiros é de que o cronograma previsto para os anos de 2002 e 2003 seja muito severo e todo o trabalho de transição seja perdido em um eventual recuo do governo argentino ao fim do regime de transição.

São basicamente três áreas de discussão para um setor que movimentou US\$ 4,667 no último ano. Em 1999, houve uma queda de

50% no fluxo entre os dois países. As peças e serviços representam em média 30% das trocas comerciais entre Brasil e Argentina. A primeira divergência nas negociações diz respeito às cotas casadas no fluxo de comércio entre os dois países, que atualmente estão fixas em 1 para 1, ou seja, para cada carro exportado do Brasil para a

Argentina, outro tem obrigatoriamente que fazer o sentido inverso.

A proposta argentina cria um 'trade balance' em que o superávit entre os dois países não pode ultrapassar 5% do comércio total do setor em 2000. Esse percentual crescerá sempre cinco pontos percentuais a cada ano, até chegar a 20% em 2003, número tido como muito modesto pelos negociadores brasileiros para o ano anterior à adoção do livre trânsito de bens automotores.

Teme-se que ao chegar às vésperas do livre comércio os argentinos queriam negociar outro acordo. Outra proposta argentina (descartada pelos brasileiros, por enquanto) é a adoção de uma cota mínima para o fluxo de automóveis, o que obrigaria o Brasil a comprar produtos argentinos mesmo que não fosse vantajoso sob o ponto de vista comercial. A segunda frente de negociação diz respeito às taxas para compra de insumos

de outros mercados. Até o início de 2004, essas taxas deverão estar em uma média de 16%. Um caminho muito mais longo a ser percorrido pela Argentina, que apresenta taxas de 2%, do que pelo Brasil, que tem uma alíquota média de 11,6%. Novamente a proposta Argentina prevê uma elevação mais lenta nos primeiros anos e uma aceleração da alíquota em 2003. Os brasileiros preferem uma curva com angulação inversa, com o crescimento concentrado nos primeiros anos do regime de transição.

A negociação das alíquotas se confunde com a terceira parte da discussão: o conteúdo regional dos insumos usados na produção dos automóveis.

Disputa resvala em maior protecionismo

O regime automotivo foi criado para que os países do Mercosul, principalmente Brasil e Argentina, que já tinham grande capacidade de produção instalada, pudessem reduzir as desigualdades antes da entrada em vigor do livre comércio no setor. Mas, na tentativa de fortalecer ao máximo seus mercados, os países entraram numa disputa que acaba ofuscando projetos conjuntos, os quais podem definir as vocações de cada região e, como consequência, melhorar a qualidade e reduzir os preços dos produtos do bloco.

Brasil - Os dois países retomaram as negociações em busca de um regime comum do Mercosul para o setor automotivo. Com isso, reacenderam-se as expectativas de as partes chegarem a um entendimento até o final deste ano.

Os governos acreditam na possibilidade de o regime comum do Mercosul entrar em vigor 1o. de janeiro de 2000, em substituição às políticas nacionais dos quatro países do bloco para o segmento. Contudo, não se introduzirá, de imediato, o livre comércio de automóveis entre os países do Mercosul. Os veículos comercializados dentro das cotas terão alíquota zero do Imposto de

Uruguai e Paraguai aguardam

Não só Brasil e Argentina têm demandas e propostas para o regime automotivo comum do Mercosul. Uruguai e Paraguai aguardam atentamente as negociações dos dois maiores sócios do bloco.

Os uruguaios têm uma indústria automobilística tímida, mas não querem abrir mão do setor. Basicamente, as indústrias uruguaias montam modelos com partes vindas de fora nas chamadas

O governo brasileiro concordou com a proposta argentina, que assegura a seu mercado 30% das peças utilizadas para produção de veículos naquele país. Não houve acordo em relação a outra demanda argentina, de uma tarifa preferencial de 4% a 5% para peças produzidas em terceiros mercados.

Todas essas divergências terão de ser resolvidas o mais breve possível. 'O setor o automotivo é o primeiro e mais importante exemplo de planejamento industrial conjunto. Se não der certo, as projeções para o futuro do bloco serão péssimas', diz um graduado diplomata brasileiro.

Segundo o secretário de Política Industrial, Hélio Máttar, o projeto ideal, não só para o regime automotivo, mas para todo o setor industrial seria buscar a complementaridade da indústria, seguida da especialização das empresas do Mercosul para formular uma política comum na conquista de mercados extra-zona. Por isso mesmo, o governo não vê com bons olhos as 'restrições voluntárias' acordadas pelos setores privados de Brasil e Argentina. (*Gazeta Mercantil Latino-Americana, 04/10/1999*)

Importação (II), mas eventuais volumes que excedam as cotas acordadas serão taxados, durante o período transitório, com 35%. (*Gazeta Mercantil, 05/10/1999*)

Argentina - El punto más conflictivo es qué porcentaje de autopartes nacionales deberán incluir las terminales instaladas en la Argentina. Las terminales creen que sólo podrían comprar partes nacionales por un 20% del valor final del automotor. Y cree que el mejor sistema sería uno que premie con menores aranceles para importar autopartes a quienes compren más piezas en el país. (*La Nación*).

'linhas curtas'. Por isso, querem tarifas especiais para importação de peças de terceiros países. Sem alíquotas baixas, o modelo francês Clio, da Renault, por exemplo, exportado para toda América Latina, teria sua produção transferida para Brasil ou Argentina.

Já o Paraguai, onde não há indústria automobilística, defende a criação de um fundo de investimento para consolidar alguma produção,

seja de peças ou montagem de automóveis.

(Gazeta Mercantil Latino-Americana, 4/10/1999)

AUTOPEÇAS

Argentina - As indústrias argentinas já estão admitindo que, a partir dos pontos definidos da política automotiva comum do Mercosul, haverá um encarecimento paulatino no preço dos veículos produzidos no país. Atualmente, as fábricas locais estão podendo adquirir autopeças de terceiros países com uma tarifa de importação de 2%. Durante o sistema de transição, haverá uma elevação da tarifa externa comum para três níveis: 14%, 16% e 18%. Somente as

autopeças não fabricadas na região terão uma alíquota de 2%. A Argentina também tem importado veículos de terceiros países com uma tarifa de 33,5% e passará a adotar a alíquota comum de 35% a partir de 1º de janeiro de 2000.

O grande problema que separa as pretensões das montadoras e das indústrias de autopeças é que a Associação das Fábricas Argentinas de Componentes (Afac) quer a fixação de um índice de 50% de componentes nacionais. A

Adefa aceita o índice de 50%, mas considerando o preço do veículo na saída de fábrica, o que equivale, na prática, a uma porcentagem menor de autopeças nacionais. As montadoras que se instalaram mais recentemente na Argentina - casos da General Motors, Chrysler, Toyota e Mercedes-Benz - alegam dificuldades operacionais para aceitar o percentual proposto pelas empresas de autopeças. (Gazeta Mercantil Latino-americana 4/10/1999)

Industria del Neumático – Caída de la Demanda.

En los últimos meses de 1998 el negocio de neumáticos comenzó a desinflarse. La industria automotriz que bajó su producción alrededor del 50%, los precios que se desplomaron como consecuencia de la devaluación en Brasil, las importaciones de cubiertas asiáticas a precios subsidiados y la profunda recesión que atraviesa la Argentina son las principales causas de la delicada situación que vive el

sector. En este último rubro la demanda se contrajo fuertemente en los

neumáticos para camión y en los agrícolas. Si se compara el bimestre junio/julio del 1998 contra igual período de este año, la caída de mercado en neumáticos de reposición para camiones fue superior al 50%, mientras que en cubiertas para tractores llega al 60 por ciento.

El fuerte crecimiento de importaciones neumáticos es

otro látigo que pega fuerte en la industria local.

Mientras que en 1995 el porcentaje de cubiertas importadas era apenas del 11%, este año se estima que la cifra llegará al 45% del mercado interno.

En los nueve meses de este año el sector despidió 1000 empleados y se quedó con una mano de obra ocupada de 3114 personas.

VENTAS DE AUTOS EN LA ARGENTINA CRESCEN

Las ventas de automotores superaron el último mes el nivel de las de septiembre de 1998, logrando que el sector sea uno de los primeros en lograr vencer la curva de la recesión.

En septiembre se vendieron en el mercado interno 36.835 unidades, un 2,6% más que en septiembre de 1998. El plan Canje acaparó más del 50% de las ventas de automóviles en promedio. Renault atesoró el 20,8% del mercado de autos y utilitarios en

septiembre, Fiat el 16,7, Volkswagen el 14,6, Ford el 13,6 y Peugeot el 11,6. Todavía la producción de automotores sigue deprimida. Las cifras de septiembre muestran que se fabricaron, un 33,5% por debajo del nivel de septiembre de 1998.

Las exportaciones, al ritmo del cada vez menor valor de la moneda brasileña, cayeron el mes último un 70,4% respecto del mismo mes de 1998, y también fueron inferiores en un 7,3% a las de agosto de este año.

VENDAS DE AUTOS NO BRASIL CAEM

As vendas de automóveis e comerciais leves no varejo, em setembro, foram 11,7% menores do que em agosto, segundo dados da Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores).

Na comparação com o mesmo mês do ano passado, a queda chega a 41%.

De acordo com Hugo Maia de Arruda Pereira, as vendas no varejo em setembro devem ficar entre 75 mil e 80 mil veículos.

Das quatro principais montadoras, a Ford, quarta no ranking, foi a única a divulgar os números ontem, dizendo que o resultado de setembro foi o melhor do ano.

FIAT TERCERIZA SU PRODUCCIÓN

Fiat consiguió, finalmente, tercerizar la fabricación de motores diesel. De ahora en más, las unidades motrices de ese tipo le serán provistas por Perkins, que aceptó absorber a 246 operarios que trabajaban en su terminal de Córdoba. La planta está proyectada para 600 unidades diarias, pero en estos días trabaja a un cuarto de su capacidad. Los italianos conservarán

en su estructura del barrio de Ferreyra la producción de motores nafteros. El traspaso de los empleados se hará efectivo el próximo 1° de noviembre. La nueva empleadora les garantizará relación de dependencia hasta el 31 de enero del 2000, y la ampliará un año más si se mantiene la demanda.

"FESTIVAL DE GREVES" PÁRA 70 MIL EM SP

Pelo menos 70 mil metalúrgicos das montadoras instaladas em São Paulo aderiram ontem à paralisação promovida pela CUT e pela Força Sindical dentro do chamado "festival de greves". Todas as fábricas instaladas no Estado e parte das autopeças ficaram paradas, segundo informações dos sindicalistas, confirmadas pela Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores). A Força Sindical estimou a adesão em 150 mil, incluindo os trabalhadores das autopeças. Uma das reivindicações das centrais sindicais é a adoção de um piso salarial unificado para

evitar que a diferença de salários entre os Estados estimule a migração de empresas e empregos.

O movimento, que a cada semana acontece em um Estado, tem por objetivo forçar as montadoras a adotarem no país um contrato coletivo nacional. O ato promovido pelos manifestantes aconteceu em frente ao prédio da Anfavea - na avenida Indianópolis, zona sul da cidade- e reuniu 5.000 manifestantes segundo avaliação da CUT e Força Sindical.

A ANFAVEA, que se recusa a abrir negociações para discutir o contrato coletivo nacional,

foi ocupada por cerca de 150 manifestantes.

José Carlos Pinheiro Neto, presidente da Anfavea, havia afirmado que as montadoras poderiam romper o compromisso de manter os empregos até 30 de novembro, por causa da greve. A garantia de emprego foi uma das razões que motivaram o governo federal a renovar, em agosto, o acordo emergencial do setor automotivo por mais um mês.

Além de São Paulo e Minas Gerais, o "festival de greves" já passou também pelo Rio de Janeiro. Nas próximas semanas acontecerá no Paraná, em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul.

Se montadoras não cederem, liderança ameaça radicalizar

As lideranças sindicais ameaçam radicalizar o movimento, caso as montadoras continuem irredutíveis em negociar.

O presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Luiz Marinho, disse que as paralisações vão continuar até que as empresas cedam e que já está acertado que

os sindicalistas voltarão a Minas para tentar parar de novo a Fiat. Segundo os sindicalistas, a abertura das negociações por parte da Anfavea já seria suficiente para que as paralisações fossem suspensas. O presidente da Força Sindical, Paulo Pereira da Silva, o Paulinho, ameaçou fazer uma paralisação

nacional, por tempo indeterminado, caso as negociações não sejam iniciadas.

A ameaça de demissão por parte das montadoras não intimida os sindicalistas. "Só haverá demissão se nós baixarmos a guarda", disse Marinho. (FSP, 08/10/1999)

SINDICATO ACUSA FIAT DE DEMITIR

O Sindicato dos Metalúrgicos de Betim, Igarapé e Bicas (MG) informou que, ontem, foram homologadas 32 demissões de funcionários da Fiat Automóveis. A empresa nega as demissões.

O assessor de imprensa do sindicato, Alexandre Martins, disse que os ex-funcionários reclamaram que as demissões

teriam sido motivadas pela participação na manifestação na semana passada, em frente à montadora, em Betim.

Durante o protesto, pelo menos 27 pessoas ficaram feridas. A assessoria da Fiat diz que a acusação não tem fundamento. (FSP, 08/10/1999)

Apoio

**FRIEDRICH
EBERT
STIFTUNG**

Edição



Consultoria Econômica e Social Integrada - CESI

