16/10/2012 - Vendas de importados despencam 59,9% em setembro

Em setembro, o emplacamento de carros das empresas associadas à Abeiva apresentou queda de24,5% em relação ao mês anterior. Mas, na comparação com setembro de 2011, o registro negativo é de 59,9%. E, no acumulado, a queda é de 32,4%

As empresas filiadas à Abeiva - Associação Brasileira das Empresas Importadoras de Veículos Automotores encerraram o mês de setembro com 9.042 unidades emplacadas, apresentando queda de 24,5% ante agosto, quando registrou 11.975 unidades. Se comparado a igual período do ano passado, no entanto, a queda é de 59,9%, a mais elevada do ano. Em setembro de 2011, a Abeiva emplacou 22.569 unidades.
Com 102.727 unidades, as associadas à Abeiva também amargam queda de 32,4% nos primeiros nove meses do ano, ante as 151.853 unidades em igual período de 2011, enquanto o mercado interno registrou alta de 5,5%. Foram emplacadas 2.667.347 unidades este ano contra 2.527.469 veículos emplacados de janeiro a setembro do ano passado.
Ao analisar o comportamento de vendas, isoladamente do mês de setembro ante agosto, enquanto as associadas à Abeiva registraram baixa de 24,5%, o mercado interno caiu 31,5%. Mas, na comparação de iguais períodos de 2012 e 2011, enquanto os importados caíram 59,9%, o mercado nacional sustentou ligeira queda de 5,5%.
“Com isso, o comportamento do mercado brasileiro por dados de market share nos mostra que o desempenho da Abeiva em setembro foi de 3,26% ante 7,69% em setembro de 2011. Ao comparar os totais do acumulado de 2012 e 2011, o nosso market share caiu de 6,01% para 3,85%”, argumenta Flavio Padovan, presidente da entidade.

Inovar Auto - A possibilidade de se habilitar ao programa Inovar Auto, regulamentado por meio do decreto 7.819, publicado no dia 3 de outubro no Diário Oficial da União, atende parcialmente às expectativas da Abeiva - Associação Brasileira das Empresas Importadoras deVeículos Automotores, entidade que representa 29 marcas sem fábrica no País.
“Temos de reconhecer que o programa Inovar Auto é um avanço para o País, que nunca teve uma regulamentação desse porte antes. Aoexigir contrapartidas de investimentos em pesquisa, desenvolvimento, engenharia e capacitação de fornecedores, o Decreto 7.819 sem dúvida significa uma importante definição de política industrial ao polo automotivo brasileiro rumo à competitividade internacional”, avalia Padovan. “No entanto, a diversidade de empresas dentro da Abeiva mostra que ainda não são todas as empresas que veem vantagens com o Inovar Auto para suas operações futuras. Para algumas empresas, o teto máximo de 4.800 unidades por ano é visto como uma ação paliativa e as demais exigências, um obstáculo de crescimento”.
Os pleitos da Abeiva junto ao Governo Federal desde a publicação do decreto da alta do IPI, em 16 de setembro de 2011, eram no sentido de, baseados em dados de emplacamento dos últimos anos, estabelecimento de cotas proporcionais ao desempenho de cada marca associada à entidade.
Segundo Flavio Padovan, por cinco anos – de 2013 a 2017 – o setor de importação de veículos automotores estará em posição de absoluta desigualdade em relação aos considerados produtos nacionais, do Mercosul e do México. “Ressalto ainda que já perdemos o ano de 2012,

que foi um desastre para o setor – que possuia uma rede de 882 concessionárias e contava com 35.000 trabalhadores - hoje conta com 737 concessionárias e emprega 25 mil trabalhadores brasileiros. Mais de 10.000 trabalhadores perderam seus empregos. E esse quadro pode piorar ainda mais, pode reduzir ainda mais os seus quadros e negócios", argumenta.

Para o presidente da Abeiva, "desde a semana passada, cada associada à entidade está avaliando como irá se adequar a essa nova situação e como se habilitar ao programa Inovar Auto. Assim como cada filiada vai estudar a possibilidade de investimento em fábrica no País. Mas, por questão de escala industrial, a maioria das empresas deve se manter na atividade de importação, agora com atuação bastante limitada, o que é uma enorme perda para o mercado, por significar perdas irreparáveis em parâmetros tecnológicos, regras de livre comércio e competitividade de preços. E quem mais perde com isso é o consumidor brasileiro", conclui.

Textofinal de Comunicação Integrada