06/12/2012 - Indústria ferroviária fecha 2012 com mesmo faturamento de 2011

Os volumes de produção e vendas da indústria ferroviária brasileira em 2012, no que tange a vagões de carga, locomotivas e carros de passageiros, refletiram a atual desaceleração que atinge os setores de mineração e siderurgia, na área de carga, e a demora nas encomendas do setor de transporte de passageiros. Porém, com intensidade menor da que ocorreu no mercado na crise internacional de 2009.
Carga – A indústria ferroviária de veículos de carga trabalha com a expectativa de terminar 2012 com entregas de 3.100 vagões e 70 locomotivas, contra uma estimativa feita em dezembro do ano passado de 3.500 e 110 unidades, respectivamente.
De acordo com o Departamento de Estatística do Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (SIMEFRE), da produção estimada para o exercício, cerca de 3.070 vagões atenderão às encomendas do mercado doméstico e 30 serão exportados (25 unidades ao Gabão e 5 para a Colômbia). No caso das locomotivas, 56 unidades deverão permanecer no Brasil e 14 unidades serão exportadas.
Em 2011, a indústria ferroviária entregou ao mercado 5.616 vagões, sua segunda maior produção histórica, e 113 locomotivas, a melhor de todos os tempos. "No caso das locomotivas, houve uma postergação por parte das concessionárias nas encomendas de unidades novas para entregas em 2012, que retornarão ao patamar de 100 unidades em 2013. O setor modernizou em 2012 cerca de 70 locomotivas usadas", explica Vicente Abate, diretor do SIMEFRE.

Passageiros - Na área de transporte de passageiros, a previsão para 2012 é fechar com um volume de 240 carros, contra 340 inicialmente estimados pelos empresários da área. Foram fornecidos trens de metrô e de subúrbio, VLTs e aeromóvel, e iniciada a fabricação do monotrilho.
Segundo o vice-presidente do SIMEFRE, Luiz Fernando Ferrari, a queda registrada foi motivada pela demora no recebimento de encomendas. Caso elas tivessem ocorrido dentro das expectativas, provavelmente a indústria teria encerrado o ano com o volume dentro das estimativas. "As encomendas se concentraram no último trimestre de 2012, como foi o caso da Trensurb e da CBTU-Belo Horizonte, sendo que o grande volume a ser contratado pelo Metrô-SP e CPTM ficou adiado para o início de 2013", explica.
Por outro lado, a indústria estima entregar 120 carros modernizados para o Metrô-SP e SuperVia, em 2012, ocupando grande contingente de sua mão de obra.
De acordo com Ferrari, em que pese a velocidade abaixo do previsto dos contratos ligados ao PAC II (visando à Copa do Mundo, mobilidade urbana e equipamentos), o Governo Federal tem respondido satisfatoriamente aos pleitos da Indústria.

Faturamento - Embora os volumes de vendas de veículos tenham sido menores que os previstos, o faturamento da indústria para 2012, estimado em R$ 4.3 bilhões, ainda será ligeiramente superior aos R$ 4,2 bilhões de 2011, compensado pelo maior volume de carros de passageiros modernizados e pela maior fabricação de materiais para a via permanente.

Incentivos - Dentre os benefícios concedidos pelo Governo, os executivos do SIMEFRE

destacam a desoneração da folha de pagamentos, que a partir de janeiro de 2013 reduzirá as perdas carregadas pela indústria, e a adoção da margem de preferência doméstica nas concorrências internacionais.
Já o PSI-4 e a depreciação acelerada, outros importantes incentivos concedidos pelo Governo, não foram utilizados o bastante pelas concessionárias de carga no último trimestre, razão pela qual o SIMEFRE pede ao Governo a sua prorrogação para 2013, destacou Abate, preocupado com a baixa carteira de pedidos de vagões e locomotivas no momento.
Outras ações do Governo, como a expansão da malha ferroviária de carga e de passageiros, também trarão benefícios à indústria, no médio e longo prazo, e contam com total apoio do setor.

Competitividade - No que se refere à concorrência estrangeira no País, a indústria ferroviária tem respondido de forma eficiente, competitiva e inovadora, porém sofre com os preços insustentáveis dos chineses, entre outros. "A indústria nacional foi derrotada somente quando enfrentou condições desfavoráveis (fiscal e de câmbio), que permitiram a vitória da indústria estrangeira", comenta Ferrari.
Segundo o vice-presidente do SIMEFRE, como a indústria trabalha com folga de capacidade, há espaço para exportações. Ele cita o mercado latino- americano, que volta a comprar neste último trimestre e prevê grandes oportunidades em desenvolvimento na Argentina e Chile.
Abate reforça dizendo que, para se manter competitiva, a indústria necessita de escala e regularidade de entregas, o que requer planejamento integrado por parte das concessionárias.
A capacidade instalada da indústria ferroviária brasileira –hoje responsável por mais de 30 mil empregos diretos e indiretos- tem aumentado permanentemente, para atender ao mercado doméstico e às exportações. O setor está apto a absorver qualquer demanda sem preocupações. Anualmente podem ser produzidos 12 mil vagões de carga, mais de 900 carros de passageiros e 150 locomotivas. Em 2013, a capacidade instalada de locomotivas será aumentada para 250 unidades. "Entre 2010 e 2019, a expectativa da indústria é fabricar e entregar 40 mil vagões, 2.100 locomotivas e 4.000 carros de passageiros", assegura Abate.

Perspectivas 2013 - Segundo os executivos do SIMEFRE, a indústria ferroviária trabalha com a expectativa de fabricar em torno de 3 mil vagões de carga, cerca de 100 locomotivas e entre 350 e 400 carros de passageiros, em 2013. Ela continuará a fornecer serviços de modernização, envolvendo cerca de 100 locomotivas e mais de 100 carros de passageiros.

Digital Assessoria - Comunicação Integrada