

Empresas Indústria

Caminhões Em recuperação, setor cobra renovação dos estímulos

Montadoras voltam a ampliar capacidade

Eduardo Laguna
De São Paulo

Após um 2012 marcado por interrupções na produção, a indústria de caminhões voltou a viver uma fase de expansão. Só em junho, a Ford começou a produzir extrapesados em São Bernardo do Campo (SP) e a Internacional, do grupo americano Navistar, iniciou a operação de sua nova fábrica em Canoas (RS). Por três semanas, a fábrica da Scania no ABC paulista parou recentemente para a adequação da linha a um mercado maior, no qual os caminhões do tipo pesado puxam a reação da indústria, no embalo do transporte da safra recorde de grãos. Por fim, a DAF, marca do grupo americano Paccar, está perto de iniciar a produção em Ponta Grossa, no Paraná, onde investiu cerca de US\$ 200 milhões. O início das operações da linha, cuja capacidade será de 10 mil caminhões por ano, está previsto para outubro.

Ainda há outros projetos anunciados por montadoras chinesas que somam investimentos superiores a R\$ 1 bilhão e poderão adicionar a esse setor uma capacidade anual de 46 mil caminhões nos próximos dois anos.

Números da Anfavea, a entidade das montadoras instaladas no país, mostram que as vendas des-

ses veículos cresceram 9,6% até julho, puxadas por um crescimento de 37,8% nos licenciamentos de caminhões do tipo pesado. Mas a produção cresce mais porque, diferentemente do ano passado, o setor iniciou 2013 sem excesso de estoques. Nos sete primeiros meses, houve crescimento de 51% na fabricação de caminhões no Brasil (veja gráfico ao lado).

Fontes da indústria e da distribuição de veículos projetam para este ano um crescimento na faixa de 7% a 12% das vendas. Embora ainda distante do recorde de quase 173 mil unidades de 2011, isso significaria retomar níveis próximos aos de 2010, quando os emplacamentos somaram 157,7 mil caminhões. Já para a produção, estima-se uma evolução de 30% a 35% neste ano.

Depois de sofrer com a retração da atividade industrial e sentir o reflexo da forte antecipação de compras do ano anterior — quando as transportadoras buscaram escapar do aumento de preços previsto com a chegada, em janeiro de 2012, da linha de caminhões menos poluentes —, a produção de caminhões caiu 40,5% e as vendas cederam 19,5% no ano passado.

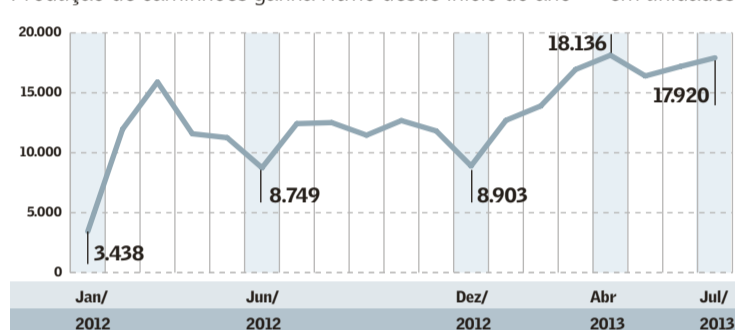
O mercado só começou a se reerguer quando o governo cortou agressivamente os juros cobrados nos financiamentos para bens de capital do Banco Nacional de De-



Alcides Braga, presidente da Anfir: entidade mantém conversas com o BNDES sobre manutenção de juros reduzidos

Reação da indústria de pesados

Produção de caminhões ganha ritmo desde início do ano — em unidades



Fonte: Anfavea

envolvimento Econômico e Social (BNDES). A taxa chegou a ceder de 10% para 2,5% ao ano e agora está em 4%, ainda abaixo da inflação. Junto com as compras públicas de caminhões, essa medida permitiu a recuperação das vendas a partir do quarto trimestre de 2012. “O resultado do setor de bens de capital teria sido próximo de zero se não houvesse esse estímulo”, diz Alcides Braga, presidente da Anfir, a

entidade que representa os fabricantes de implementos rodoviários, que equipam os caminhões.

Por isso, a indústria já se movimenta para cobrar do governo a manutenção dos juros competitivos, cujo fim está previsto para dezembro. Em Brasília, as negociações acontecem tanto nos ministérios da Fazenda e de Desenvolvimento. Resta saber se o governo, apertado pelos compromissos de

cortes no orçamento, ainda está disposto a continuar subsidiando com recursos do Tesouro a recuperação do mercado de veículos comerciais. Braga diz que o assunto voltou a ser discutido com o BNDES em uma reunião realizada há quinze dias. “Eles estão receptivos, mas ainda é preciso combinar com a Fazenda”, afirma o executivo.

Marco Saltini, que é diretor de relações governamentais da MAN, além de vice-presidente da Anfavea, diz que a renovação do Programa de Sustentação dos Investimentos (PSI), onde estão inseridos os incentivos aos caminhões, está na agenda estratégica do governo. Segundo ele, a retomada brusca dos juros de 10% ao ano significaria um “choque” para o setor. “Seria uma loucura e geraria vendas artificiais no fim do ano”, diz o executivo, ao lembrar que, nesse caso, as transportadoras poderão, novamente, antecipar compras para aproveitar a última chance de comprar os veículos com juros mais baixos.

Shacman e JAC saem na frente entre as chinesas

De São Paulo

Das montadoras chinesas com planos de produzir caminhões no Brasil, a Shacman e a JAC Motors são as marcas que estão mais perto de tornar seus projetos realidade. A primeira já teve o investimento habilitado no regime automotivo brasileiro e, agora, aguarda a aprovação de financiamento para levar adiante a instalação de uma linha de produção em Tatuí, no interior paulista.

A JAC, por sua vez, está finalizando a terraplenagem do terreno para iniciar, possivelmente no mês que vem, as fundações da fábrica que está construindo em Camaçari (BA), onde, além de carros de passeio, serão fabricados caminhões leves. O investimento da JAC é estimado em R\$ 1 bilhão, com o início das operações previsto até o fim do ano que vem, mesmo prazo que vem sendo trabalhado pela Shacman, cujo orçamento é de R\$ 400 milhões.

O projeto da Shacman sairá mais rápido e prevê menor investimento porque — diferentemente da JAC, que está erigindo sua fábrica do zero — a montadora vai apenas adaptar um galpão que antes produzia materiais de cerâmica. Marcos Gonzalez, diretor de desenvolvimento de negócios da Metro-Shacman, representante da marca no país, diz que a empresa está negociando com instituições financeiras, incluindo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o financiamento de até 80% do projeto.

A capacidade de produção da Shacman será de 10 mil veículos por ano, em caminhões pesados e extrapesados para aproveitar a demanda por transporte dos setores de grãos, mineração e construção civil. A rede de concessionárias terá inicialmente 28 lojas. (EL)

Empréstimo do Banrisul garante projeto da Foton no RS

Sérgio Ruck Bueno
De Porto Alegre

Um empréstimo-ponte de R\$ 40 milhões do Banrisul, controlado pelo governo do Rio Grande do Sul, e um pacote de incentivos fiscais estaduais e municipais garantirão a instalação de uma fábrica de caminhões da chinesa Foton em Guaíba, na região metropolitana de Porto Alegre. As negociações com o Estado iniciaram no fim de 2012 e, em julho, a Foton Aumark, representante da chinesa no país e responsável pelo projeto, chegou a anunciar a transferência do inves-

timento para o Rio de Janeiro, mas ontem ela confirmou a construção da unidade na cidade gaúcha.

O protocolo de intenções foi assinado pelo governador gaúcho, Tarso Genro, e pelo presidente e sócio majoritário da Foton Aumark, Luiz Carlos Mendonça de Barros, ex-presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O investimento será de R\$ 250 milhões para a produção de caminhões de 3,5 a 24 toneladas a partir do segundo semestre de 2015, mediante pagamento de royalties para a montadora, uma estatal controlada pelo Partido Co-

munista de Pequim.

A Foton Aumark importa os caminhões da chinesa e protocolou o pedido de enquadramento da futura fábrica no Inovar-Auto, o programa do governo federal que reduz o IPI sobre veículos fabricados no país. A fábrica começará operando com 15% de conteúdo local, mas pretende chegar a 65% em quatro anos, seguindo as regras do programa. Segundo o presidente da empresa, a ideia é atrair pelo menos cinco fornecedores chineses de componentes para o complexo industrial de Guaíba.

A capacidade de produção ini-

cial será de 21 mil caminhões por ano em dois turnos e, conforme Mendonça de Barros, a estimativa é alcançar este volume em 2018, quando a empresa poderá ampliar a unidade para até 50 mil veículos por ano. Os caminhões serão vendidos no Brasil e exportados para a América do Sul e para a África.

Segundo o empresário, as negociações com o Rio Grande do Sul haviam sido interrompidas porque o Badesul, agência de fomento estadual, não tinha condições de bancar o empréstimo-ponte até o início da liberação dos recursos do BNDES, a quem a empresa já pediu

financiamento de até 80% do projeto. Por isso começaram as conversas com o Rio de Janeiro, mas as áreas oferecidas pelo governo fluminense não agradaram.

Foi aí que o governo gaúcho colocou o Banrisul no negócio. Segundo o diretor de crédito do banco, Guilherme Cassel, ainda não foi definido se o empréstimo será pago em uma ou mais parcelas. O financiamento será corrigido pela taxa DI mais um “spread adequado”, disse o executivo. As garantias incluem avais, o centro de distribuição da empresa em Várzea Paulista (SP) e o terreno de 150 hecta-

res no distrito industrial de Guaíba, vendido a preço “subsidiado” pelo governo gaúcho à empresa, conforme a Secretaria do Desenvolvimento do Estado.

Os benefícios à instalação da fábrica incluem financiamento indireto do governo estadual mediante o adiamento, por até 12 anos, do recolhimento de parte do ICMS gerado pela nova fábrica até o limite do investimento total no projeto, além da desoneração da cadeia de fornecedores. Da prefeitura, obteve isenção de ISS sobre a construção e de IPTU sobre a unidade durante 25 anos.

Coelce está subavaliada pelo mercado, diz gestora

Energia

Rodrigo Polito
Do Rio

Uma das distribuidoras de energia mais eficientes do país, a cearense Coelce está subavaliada pelo mercado. Essa é a opinião da gestora de recursos carioca Edge Investimentos, que entende que as ações da empresa, controlada pelo grupo espanhol Endesa, têm um potencial expressivo de crescimento de valor. Segundo a administradora de carteiras, os resultados recentes da companhia elétrica não refletem a sua situação operacional.

“A Coelce é uma empresa mais eficiente que a média do setor e tem um retorno um pouco superior à média do mercado. Mas está sendo um ano muito aquém do resultado regulatório da Coelce. O balanço está muito poluído”, afirma Alexandre Martins, sócio gestor da Edge Investimentos. “A Coelce está substancialmente desvalorizada”, completa.

Segundo Martins, o resultado mais fraco da distribuidora no início de 2013 já era esperado. O lucro líquido da empresa no segundo trimestre caiu 12,4% em relação a igual período de 2012, totalizando R\$ 75,2 milhões. No semestre, a Coelce atingiu lucro de R\$ 137,8 milhões, 33,1% menor que o apurado de janeiro a junho de 2012.

O sócio gestor da Edge explica que tradicionalmente o primeiro ano de operação da empresa após a revisão tarifária tende a ser mais fraco. Isso porque a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) captura para o consumidor os ganhos de eficiência das distribuidoras nesses processos. A companhia passou por revisão em junho de 2012. Por outro lado, o último ano anterior à próxima revisão tarifária (2016) tende a registrar um resultado mais forte.

Outro ponto positivo é relacionado à operação da companhia. A Coelce é a segunda colocada no ranking da Agência Nacional de

Energia Elétrica (Aneel) sobre continuidade do serviço de energia, atrás apenas da Companhia Luz e Força Santa Cruz, operada pela CPFL Energia em 27 municípios de São Paulo e Paraná.

A Coelce responde por cerca de 10% do fundo da Edge Investimentos. Mas a participação da gestora na companhia, de forma geral, é pequena.

Com 3,1 milhões de consumidores cativos e 61 clientes livres, a Coelce é controlada pela Endesa Brasil, por meio da holding Investluz, que detém 56,6% do capital total e 91,7% do capital votante. A Endesa Brasil também possui, diretamente, 2,3% do capital total da distribuidora. Assim, o grupo espanhol tem uma participação total, direta e indiretamente, de 47,9% do capital votante da Coelce. O restante das ações é negociado livremente no mercado e está nas mãos de pessoas físicas, investidores institucionais nacionais e estrangeiros e fundos de investimentos, entre outros.

E.ON estuda fechar usinas na Europa

Chris Bryant

Financial Times, de Frankfurt

A alemã E.ON culpou a queda nos preços da energia no atacado e o avanço das fontes renováveis pelos declínios no lucro do primeiro semestre e na utilização da capacidade instalada em suas operações de geração.

A concessionária alemã reiterou que estuda o fechamento ou desativação, na Europa, de usinas alimentadas a combustíveis fósseis, como forma de reagir ao que descreve como políticas de energia “intervencionistas” e regas que subsidiavam e priorizam as fontes renováveis.

“Muito vai depender das decisões políticas futuras, que em grande medida não podem ser previstas”, disse o executivo-chefe da empresa, Johannes Teysen. “Uma análise séria da situação indica que, ao menos para 2013 e 2014, não há recuperação à vista”.

A baixa demanda, decorrente da recessão na Europa, levou à queda nos preços da energia no atacado. Enquanto isso, a priorização das energias solar e eólica na rede diminuiu a demanda pela geração a gás e a carvão fora dos períodos de pico, com o que algumas usinas são obrigadas a

operar com prejuízo ou a fechar.

As atividades de armazenagem de gás da E.ON também perderam receita porque diminuiu a necessidade de retirada de grandes volumes de gás das instalações de armazenagem.

As ações da E.ON e de sua rival doméstica RWE caíram para o menor patamar em dez anos.

“Esses fatores adversos vão continuar e, de acordo com nossa análise, na verdade, podem ficar piores”, disse Teysen. “É por isso que anunciei, no início do ano, que estamos reagindo [...] cortando custos e aprimorando a eficiência [...] Cada vez mais, contudo, também precisamos considerar o fechamento e desativação de alguns ativos”.

Em julho, a E.ON anunciou que iria desativar uma usina a gás em Malzenice, na Eslováquia, — que havia entrado em atividade há dois anos — porque não conseguia operá-la lucrativamente no atual cenário.

“A menos que o cenário de negócios na indústria de energia em nossos principais mercados europeus mude tangivelmente, outros fechamentos de usinas serão inevitáveis”, disse Teysen.

O lucro líquido da E.ON no primeiro semestre, sem incluir

variações cambiais e aquisições, caiu 42%, em relação ao mesmo período de 2012, para € 1,9 bilhão, superando as estimativas dos analistas, de cerca de € 1,8 bilhão. As ações valorizaram-se 2,1% cotadas a 12,50, ontem.

A analista Nathalie Casali, do J. P. Morgan, disse que os números da E.ON são fortes, mas que seus resultados foram afetados por impactos excepcionais.

A companhia alemã tenta compensar os problemas domésticos com a expansão para fora de seus mercados tradicionais europeus, a países como Brasil e Turquia [no Brasil passou a controlar a MPX, companhia de energia elétrica do grupo EBX, por meio de um aumento de capital de R\$ 800 milhões]. Também investe pesadamente em fontes renováveis.

Embora a administração tenha descrito o cenário europeu como “tempestuoso”, destacou, em teleconferência, que não precisará levantar novo capital. A E.ON comunicou que teve progressos em seu programa de vendas de operações.

A empresa prevê lucro líquido anual entre € 2,2 bilhões e € 2,6 bilhões, excluindo variações