



A reação do quarto maior

Revista AutoData - SP - FROM THE TOP - 18/08/2009 - 10:00:00

FROM THE TOP

A reação do quarto maior

Paulo Takeuchi

Entrevista a

André Barros, George Guimarães, Márcio Stéfani, Marcos Rozen e

S Stéfani

Paulo Takeuchi encerrará seu terceiro mandato à frente da Abraciclo, Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, em abril de 2010. Neste último ano à frente da entidade deparou-se com uma situação pouco comum: no lugar de mercado em alta de dois dígitos, como já era quase que hábito, 2009 abriu com queda, no acumulado de janeiro a maio, de 30% nas vendas e de 40% na produção frente a 2008.

Maio, entretanto, já deu sinais de recuperação, o que faz Takeuchi acreditar que o setor de duas rodas brasileiro, o quarto maior do mundo, já bateu no fundo do poço e iniciou a escalada interna neste poço rumo à luz lá em cima. Nesta entrevista o executivo afirma acreditar que o mercado interno fechará próximo ao de 2007, ou seja, na casa de 1,6 milhão de unidades.

Takeuchi também fala sobre a linha de crédito negociada com o governo para financiamento de motocicletas dedicadas ao motofrete e a nova postura dos bancos frente aos pedidos de vendas do segmento. E ainda aborda, sem medo, a questão intrínseca ligada às motos: a segurança - ou a falta dela. Marcos Rozen

Márcio Stéfani - Como fecharão os números de motocicletas no primeiro semestre?

Paulo Takeuchi - O segundo trimestre apresentou números mais consistentes frente ao primeiro, que foi muito influenciado pela restrição ao crédito gerada pela crise financeira internacional. O consumidor de motocicletas depende muito do financiamento. Mas diria que já saímos do fundo do poço, voltamos a registrar crescimento gradativo do mercado e caminhamos para um segundo semestre mais animador.

Marcos Rozen - Este ano o mercado ainda pode empatar com 2008?

Takeuchi - Empatar será difícil. Primeiro porque em 2008 ocorreu um incremento de produção por conta do Promot 3: as fabricantes cresceram os estoques para fazer a passagem de uma norma ambiental para outra. Os números de produção, assim, foram elevados. E, segundo, a baixa no primeiro trimestre foi muito significativa. Para recuperá-la totalmente no segundo semestre será difícil. Projetamos de julho a dezembro comercialização em torno de 1 milhão de unidades, o que representará para 2009 números próximos aos de 2007, o que já será muito bom. A verdade é que estávamos mal acostumados, registrando crescimento de dois dígitos ano após ano.

Rozen - Como funcionará a linha de crédito de R\$ 100 milhões negociada com o governo com recursos do FAT?

Takeuchi - Ela foi criada para incentivar o motofrete. Pessoas físicas estão habilitadas desde

que o veículo seja utilizado para transporte, autônomo ou empregado. Existem, é claro, exigências. Não é necessário ser filiado ao sindicato da categoria, porém é desejável: o sindicato atuou fortemente, em conjunto com a Abraciclo, por esta linha de crédito. O mais importante é que o produto seja propício ao motofrete, que atenda elementos básicos ao seu uso principalmente no que refere-se à segurança: a motocicleta deverá ser equipada com alguns itens como baú, antena corta-cerol, protetor de motor et cétera.

George Guimarães - O prazo máximo desta linha de crédito é de 48 meses. Ainda é muito aquém do oferecido antes ...

Takeuchi - De fato. Antes da crise o crédito bancário era muito aberto, havia planos de até 72 meses. Porém a restrição de crédito afetou as vendas menos pelo prazo e mais pela entrada. Hoje exige-se de 10% a 20%, o que poucos clientes têm a oferecer.

André Barros - Como está a inadimplência no setor?

Takeuchi - Em março e abril registramos pico de inadimplência, que hoje está em cerca de 8%. Mas foi um pico: creio que a partir de agora a tendência é a de estabilização e, depois, queda. A questão da entrada, se por um lado prejudicou as vendas, por outro ofereceu uma qualidade de financiamento muito melhor.

S Stéfani - A seletividade dos bancos está só na exigência da entrada ou a aprovação das fichas também está mais difícil?

Takeuchi - Sentimos drasticamente esta dificuldade de aprovação, mesmo com entrada. Antes de cada dez propostas cinco eram aprovadas: hoje, duas.

Rozen - Por isso os consórcios subiram? Como está este segmento hoje?

Takeuchi - Este fenômeno registrou-se imediatamente após a restrição. Há cinco anos o consórcio era forte, mas as facilidades de crédito reduziram aos poucos o interesse por ele. Atualmente as vendas são fechadas, na média, 40% por meio de consórcio e 40% por financiamento. Retomamos os níveis anteriores no consórcio, mas ainda vejo potencial de crescimento na modalidade.

Stéfani - Voltaremos às cinco fichas aprovadas em cada dez?

Takeuchi - Creio em retorno gradativo a este nível, porém de uma forma remodelada. O Congresso Nacional, por exemplo, discute agora o cadastro positivo: esta seria uma primeira mudança para maior seletividade do cliente. Estamos falando de um público consumidor muito importante, o das classes C e D, as únicas em que haverá grande crescimento. Não atendê-las é não crescer. As instituições financeiras irão atrás deste nicho, deste cliente. Não é porque ele não possui determinado comprovante que se torna mau pagador.

Márcio - Em potencial de mercado como está o Brasil, especialmente para as motos de baixa cilindrada?

Takeuchi - Na Ásia, onde alguns países se assemelham às nossas características, tanto de perfil de mercado consumidor quanto nas condições de transporte, a relação habitante por motocicleta chega a quatro por um. No Brasil é de vinte para um. Não precisamos chegar a quatro, mas se chegarmos a oito para um, dez para um, isso significaria dobrar o mercado interno.

George - E como estão as exportações?

Takeuchi - No mercado interno já estamos nos recuperando, mas lá fora a crise ainda é presente e afeta nossas exportações, que historicamente representam 10% da produção total: hoje estão em 5%. Nossos maiores mercados são Mercosul, principalmente Argentina, depois América do Norte, incluindo México, e depois Europa. A maior parte desses países sentiu muito a crise e reduziu o volume de pedidos.

Márcio - E a forte presença de fabricantes chinesas no Brasil? É uma tendência que deve prosseguir?

Takeuchi - Atualmente estas empresas mais importam do que fabricam de fato. Se passarem a fazê-lo, em um segundo momento, vejo uma concorrência mais significativa. E quando digo fabricar não é só montar: é conhecer o cliente, sob o ponto de vista de design, engenharia, especificação. Sempre digo que quando se vê uma moto fabricada no País quase não se nota o tanto de tecnologia local que há naquele veículo. Tudo é diferente: a suspensão que atende ao mercado asiático não atende ao nosso. Na mecânica também, pois somos o único país a utilizar mistura de álcool na gasolina.

Rozen - Estas montadoras chinesas sofreram dois baques: a nova taxa do dólar e o novo PPB, Processo Produtivo Básico, em Manaus, AM. O senhor acredita que haverá enxugamento, com fusões ou saídas do mercado?

Takeuchi - Há esta tendência. Não que estas fabricantes desaparecerão, mas poderão unir-se, gerar parcerias, fortalecer-se de alguma forma.

Stéfani - A indústria de motocicletas sempre foi muito verticalizada: há tempos fabrica seus próprios componentes. Espera-se mudar este quadro?

Takeuchi - Sim, prosseguimos no esforço de atrair novos fornecedores para motocicletas no País. Honda e Yamaha já têm uma série de novos fabricantes e sistemistas. Há uma busca por maior competitividade, o que ajuda este processo. É muito simples: qualquer componente vindo da Ásia pede planejamento de cinco meses de antecedência. E mais quarenta dias para o transporte. É muito complicado trabalhar com importação de motopeças, não há flexibilidade. Custa caro para uma empresa, e aumenta a tendência de criar sistemistas brasileiros de motopeças.

Rozen - Mas as fabricantes estão dispostas? Ronda e Yamaha, por exemplo, controlam a produção da maior parte de suas peças por meio de unidades próprias.

Takeuchi - Estão, sem dúvida. No início da indústria aqui não havia outra opção a não ser esta, a da verticalização. Hoje não. A tendência é cada vez mais as montadoras concentrarem-se no seu produto final.

Márcio - Qual posição o Brasil ocupa no ranking global de produção de motos?

Takeuchi - Quarto lugar, atrás de China, Índia e Indonésia. Ultrapassamos há pouco a Tailândia.

Stéfani - É provável que muitos fabricantes de autopeças desconheçam este fato.

Takeuchi - Sim, e para quem deseja fornecer também para a indústria de duas rodas o caminho é procurar as empresas do segmento. Há possibilidade de nacionalizar muitas peças, encorajada pelo novo PPB, principalmente nas áreas de plásticos e estampados.

Márcio - O senhor acredita que as motos flex chegarão ao mesmo nível dos automóveis flex em participação nas vendas?

Takeuchi - Sem sombra de dúvida. Mas a velocidade deste movimento será muito menor. O consumo da moto em si já é muito abaixo de um automóvel, a percepção de economia no bolso do consumidor é bem diferente. O apelo ambiental pelo uso do álcool também terá importância.

George - Houve redução de investimentos no setor?

Takeuchi - A crise pegou todos um pouco de surpresa, mas a maior parte dos investimentos que estavam em curso antes da crise foi mantida. Poderá ter ocorrido, em algumas empresas, atraso em programas de novos produtos. Mas a maior parte dos investimentos em aumento da capacidade produtiva, que agora está na casa de 3 milhões de unidades, já estava em processo de conclusão.

Rozen - Quando se pensa em motocicleta associa-se o veículo à falta de segurança. O que a Abraciclo pensa da idéia de proibir a circulação de motos no meio das faixas, ou corredor?

Takeuchi - É um assunto importante e complexo. A primeira confusão é atrelar o veículo motocicleta à falta de segurança. Em todos os setores veiculares, seja bicicleta, automóvel, ônibus ou caminhão, ocorrem acidentes. A lei a respeito em vigor é muito boa, mas existe o desrespeito às leis. A Abraciclo conseguiu mudar as regras de habilitação para motocicletas, algo que não se discutia. Gerará efeitos apenas no futuro, mas é um bom começo. Quanto à circulação no meio das faixas esta é permitida por lei e não é proibida em nenhum país. E este é um problema muito concentrado na cidade de São Paulo. A entidade é favorável a disciplinar esse uso. O modelo de faixa exclusiva, por exemplo, que deu muito certo na avenida Sumaré, na Capital paulista, poderia ser usado com sucesso nos grandes corredores. Há outras possibilidades. Na Europa e no Japão, por exemplo, nos semáforos há, além da faixa de pedestres, outra intermediária para motos: quando o verde acende elas saem à frente dos automóveis.