

RITMO DE EXPANSÃO ACELERADO

Crescimento da economia, investimentos das concessionárias, Copa e Olimpíada puxam as encomendas dos fabricantes

A velocidade pode não se equiparar à dos produtos que fabricam e não ser suficiente para resolver todo o urgente gargalo brasileiro na área de logística, mas as indústrias de vagões, trens de passageiros, embarcações, caminhões, ônibus e implementos rodoviários estão acelerando os investimentos em tecnologia, processos e no aumento da produção. Previsão de crescimento econômico sustentável, Copa do Mundo, Olimpíada, maior investimento das concessionárias e o plano do governo para equilibrar a matriz logística do país até 2025 são o pano de fundo das estratégias de expansão que hoje estão a todo vapor em grandes indústrias. Empresas projetam investir ainda mais, à medida que o crescimento da demanda e o surgimento de novos projetos de ampliação das malhas ou antigos planos saiam do papel e permitam novos aportes.

Na área ferroviária o sentimento é de que a década será das mais promissoras e baterá recordes de produção, como afirma Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abi-

fer). “Será um período de consolidação do setor”, acredita. As empresas deverão investir entre R\$ 80 milhões e R\$ 100 milhões no total neste ano, ele calcula. Entre 2003 e 2010, investiram R\$ 1,1 bilhão e hoje operam com folga na capacidade instalada, atualmente de 12 mil vagões de carga, 900 carros de passageiros e 150 locomotivas por ano. A previsão da Abifer para 2011 é de produção de 5 mil vagões, cerca de 53% superior em relação a 2010; 100 locomotivas, 47% a mais; e 450 carros de passageiros, com alta próxima de 5%. O otimismo de Abate pode ser bem observado nas previsões para o período de dez anos.

Na década de 1970, a melhor em números totais para o setor até o momento, as indústrias produziram 30,6 mil vagões e 638 locomotivas, e a estimativa de 2010 a 2019 é de 40 mil e 2,1 mil, respectivamente. Ou seja, a expectativa é mais do que triplicar a produção de locomotivas e expandir em cerca de 30% a de vagões, na comparação das décadas. No segmento de carros de passageiros, a previsão é dobrar a produção de 1.930 da década passada para perto de



Carlos Roso, da MGE Transportes: fábrica produzirá 70 locomotivas por ano no país

4 mil neste decênio. “Existem muitos projetos de trens regionais de passageiros, veículo leve sobre trilho (VLT), monotrilhos e expansão de linhas de metrô por causa dos eventos esportivos e, por outro lado, uma necessidade das empresas de buscar opções mais rápidas e competitivas para o transporte de seus produtos, além do plano governamental de equilibrar a matriz logística do país”,



CARLOS CARQUEJE ETRO / VALOR

sigilo o investimento, mas ressalta que o valor total depende da definição da localização da fábrica – a empresa analisa possibilidades de incentivos fiscais – e do índice de nacionalização dos produtos. No mercado, cogita-se que a unidade poderá ser instalada em Sete Lagoas, polo siderúrgico e de mineração no Estado de Minas Gerais, ou onde a empresa já tem uma unidade de reforma e modernização de locomotivas, em Hortolândia, na região de Campinas (SP), que tem atraído grandes fabricantes do setor metroferroviário.

Estão em Hortolândia, por exemplo, as fábricas brasileiras de carros de passageiros da canadense Bombardier e da espanhola CAF. Esta última investiu cerca de R\$ 200 milhões para inaugurar em tempo recorde sua unidade no país, em março do ano passado, com 12,5 mil metros quadrados, e a empresa fez novos aportes em expansão. Atualmente, conclui uma consolidação das atividades na mesma área que a levará a 41 mil metros quadrados e índice de 60% de nacionalização da produção. Paulo Fonteneli, presidente da CAF do Brasil, afirma que as decisões de ampliação foram conjugadas com as encomendas dos metrô de São Paulo e do Recife e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). “Analisamos também exportar a partir do Brasil para as Américas do Sul e Central e estamos preparados para disputar a licitação do Trem de Alta Velocidade (TAV) que ligará São Paulo ao Rio de Janeiro”, diz Fonteneli. A empresa espanhola desenvolveu recentemente, ao custo de US\$ 460 milhões, um trem que alcança 350 quilômetros por hora para disputar o mercado mundial de alta velocidade, acrescenta.

explica Abate, acrescentando, como exemplo, que a participação ferroviária na matriz vai passar dos atuais 25% para 32% em 2020, com a previsão de expansão da malha dos 29 mil quilômetros de vias para 41 mil quilômetros no período.

São essas previsões e os projetos já em andamento que atraem os investimentos das fabricantes de meios de transporte. A americana Caterpillar,

por meio de seu braço ferroviário Progress Rail, planeja implantar uma fábrica no Brasil com capacidade para produzir 70 locomotivas por ano. Carlos Roso, diretor-geral da MGE Transportes, empresa do grupo que produz motores e reforma locomotivas no Brasil, diz que o plano, em fase final de estudos, precisa apenas ter a aprovação do board da companhia. Roso mantém em

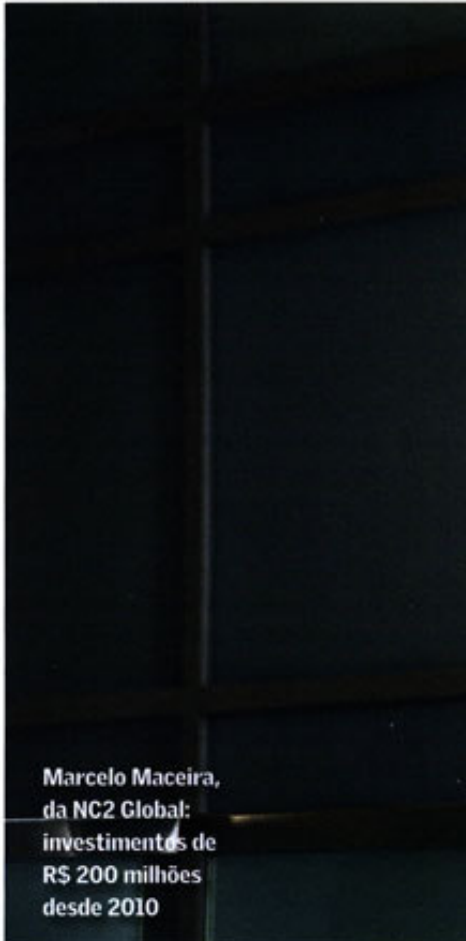
A Bombardier, que também observa com muita atenção as oportunidades no mercado de alta velocidade, está investindo em ampliação desde 2009 e finaliza um novo projeto de expansão para disputar novas licitações e atender os recentes contratos conquistados, como o Expresso Monotrilho Leste, extensão da Linha 2 do metrô de São Paulo, obra orçada em R\$ 2,46 bilhões, dos quais R\$ 1,4 bilhão da empresa canadense. Assim como a CAF, a Bombardier não revela os investimentos em expansão, mas está dobrando a área fabril para 20 mil metros quadrados. “Eventos como a Copa do Mundo de 2014 e a Olimpíada de 2016, bem como o crescimento econômico brasileiro, vão exigir um melhor sistema de mobilidade no país, e a rede metroferroviária é fundamental para garantir isso. É assim em todos os países desenvolvidos e China e Índia, parte dos Brics, como também o Brasil, estão apostando nesse modal”, diz Luís Ramos, diretor institucional da Bombardier.

O diretor-geral do setor transporte da Alstom Brasil, Ramon Fondevila, destaca que a empresa está investindo na modernização e otimização da fábrica brasileira, na capital paulista, de metrô e trens, mas o grande foco da companhia francesa, neste momento, é produzir no país outros meios de transporte, como VLTs e trens de alta velocidade. “Mas estes planos dependem diretamente de demandas que justifiquem estas produções, ou seja, depende de investimento das cidades, Estados e regiões”, afirma Fondevila, que acredita que a Copa, a Olimpíada e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da mobilidade vão trazer investimentos em infraestrutura. “Já conhecemos os projetos de muitas cidades, tanto de am-

pliação dos sistemas existentes, como é o caso de São Paulo, como também de muitas cidades que estão optando por novas soluções, como é o caso do VLT, uma solução que acreditamos ter muito potencial para o mercado brasileiro”, avalia.

Na área de transporte ferroviário de carga, a AmstedMaxion, fabricante de vagões com unidades em Hortolândia e Cruzeiro (SP), está crescendo perto de 50% neste ano acima do resultado do ano passado, com 2,6 mil unidades novas encomendadas e mais 500 para serem reformadas. Em 2008, a produção atingiu 4,5 mil. “Temos investido constantemente em tecnologia e modernização para diversificar a produção e ganhar produtividade”, afirma Ricardo Chuahy, presidente da AmstedMaxion, deixando os valores em sigilo. A companhia tem capacidade anual para fabricar 10 mil vagões e tem percebido nos últimos anos uma demanda maior de setores da economia que antes pouco exploravam o transporte ferroviário, como o de açúcar. Em 2008, por exemplo, cerca de 85% da sua produção de vagões foi destinada para o setor de minério, percentual hoje em torno de 60%.

As empresas que atendem à demanda do setor rodoviário, porém, não parecem preocupadas com o avanço de outros modais. Pesquisas da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir) com as 152 companhias associadas, que respondem por entre 80% e 100% do segmento, mostram investimentos de R\$ 850 milhões em três anos a partir de 2011, sendo que 50% devem ser aplicados até meados do próximo ano. Entre 2008 e 2010, período permeado pela crise financeira mundial, essa indústria aplicou montante similar em tecnologia,



Marcelo Maceira,
da NC2 Global:
investimentos de
R\$ 200 milhões
desde 2010

melhoria de qualidade e, em consequência, no aumento da produção, diz Rafael Wolf Campos, presidente da Anfir. “Se o cenário nos próximos três anos for mais positivo, as empresas podem ampliar esses recursos”, afirma Campos, acrescentando, entretanto, que as mudanças nas regras de financiamento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) deixam o cenário incerto para o setor neste ano.

As novas normas, que começaram a vigorar no início de abril, reduzem para entre 70% e 90% o valor do implemento financiado. Antes, era possível financiar 100%. “É cedo para avaliar o impacto das novas regras nas vendas, mas entre 60% e 80% do faturamento do setor é oriundo das linhas do Finame”, diz o presidente da Anfir. A entidade está revendo as projeções para este ano,



ENTREVISTA

que aponta que a demanda por caminhões crescerá em torno de 4% a 5% num período de dez anos. “Há espaço para todos os modais no Brasil e o crescimento econômico compensará qualquer maior concorrência”, acredita Laffitte, uma opinião que é compartilhada pelo executivo da NC2. “Há uma grande necessidade também de renovação da frota brasileira, e os caminhões mais modernos são mais sofisticados, competitivos e econômicos”, reforça Maceira.

A concorrência virá também do setor naval. O Estaleiro Rio Maguari, localizado no distrito de Icoaraci, em Belém (PA), iniciou, no final de 2010, investimento de US\$ 10 milhões para expandir a produção de empurradores, barcas, ferry boats, entre outras embarcações. A empresa, em 18 meses, passará de uma capacidade de processamento de 20 mil toneladas de aço para 30 mil toneladas. No ano passado, quando cresceu 20% ante 2009, atingiu 90% de utilização da capacidade. Neste ano, estima crescer entre 5% e 10% com os projetos que já tem em carteira. A companhia também investe, em parceria com a Estre, US\$ 15 milhões para a implantação do Estaleiro Rio Tietê, que venceu a licitação da Transpetro para fornecer os empurradores e barcas que farão o transporte de etanol pela hidrovía Tietê-Paraná. No plano do governo, esse modal deverá representar 35% da matriz brasileira, em 2025, e hoje mal ultrapassa os 13%. “O próprio governo e os empresários, a partir dos incentivos governamentais, estão percebendo que para aumentar a competitividade do produto brasileiro é preciso diversificar e investir em modelos logísticos mais eficientes e econômicos”, afirma Fábio Vasconcelos, diretor comercial do Estaleiro Rio Maguari.

antes estimada em 5% de alta para os emplacamentos e de 7,5% para o faturamento, na comparação com 2010, alcançando 116.510 e R\$ 7,5 bilhões, respectivamente. “Mas pesquisas internas mostram que, apesar das novas regras, haverá uma grande demanda por capital até as vésperas da Copa do Mundo, favorecendo o mercado de implementos”, diz.

Mais implementos, mais caminhões. A Mercedes-Benz está investindo R\$ 1,5 bilhão nas fábricas de São Bernardo do Campo (SP) e Juiz de Fora (MG) para elevar a capacidade produtiva instalada de 65 mil unidades de caminhões e ônibus para 80 mil por ano, sem jornada extra. A NC2 Global, joint venture da Caterpillar com a Navistar International Corporation, está aplicando US\$ 200 milhões desde o fim de 2010 para implantar a pro-

dução local de caminhões em uma unidade da Agrale, em Caxias do Sul (RS). A companhia estuda ainda novos aportes na construção de uma fábrica no país. Marcelo Maceira, diretor-executivo de vendas e marketing da NC2, diz que o investimento na nova fábrica será anunciado no segundo semestre e o objetivo da companhia é estar entre os três maiores fabricantes de caminhões pesados do mercado brasileiro, além de aproveitar as oportunidades de um país em franca expansão.

De acordo com Mario Laffitte, diretor de comunicação corporativa da Mercedes-Benz do Brasil, que detém 27,4% de participação no mercado doméstico de caminhões, a decisão de investimento foi tomada a partir dos resultados de um estudo organizado pela empresa entre o final de 2009 e início de 2010