



## **Fragilidade dos pequenos e médios fabricantes de autopeças ameaça a cadeia automotiva**

**Paulo Cardamone**, diretor da Bright Consulting

***Sem ajustes nas regras ainda em aberto do Rota 2030, o setor pode ficar cada vez mais dependente de componentes importados***

O programa Rota 2030, aprovado pelo governo federal em dezembro, atendeu a uma série de demandas das montadoras e dos grandes sistemistas, que terão incentivos caso invistam em pesquisa e desenvolvimento. Mas os pequenos e médios fabricantes de autopeças (Tiers 2 e 3), a parte mais frágil da cadeia automotiva, ainda não têm muito o que comemorar, em razão das profundas transformações que estão impactando o setor em nível global, e que já afetam o Brasil.

A baixa competitividade em um ambiente de exigências crescentes levou boa parte das empresas nacionais da cadeia de suprimentos a dificuldades financeiras e tecnológicas. Alguns cenários preocupantes para o setor de autopeças chamam a atenção no estudo

Automotive Brazil 2030, que acaba de ser publicado, numa parceria da Bright Consulting com a Neocom Inteligência Aplicada, após ouvir centenas de executivos do setor. Um dos cenários mais prováveis aponta que, dos atuais 350 fabricantes pequenos e médios de autopeças, menos de 100 devem sobreviver até o fim da próxima década. Isso aumenta a dependência de componentes importados e pode levar a um processo de “CKDização” dos carros nacionais, prejudicando até os grandes sistemistas.

O novo consumidor conectado (geração centennial), adepto da economia do compartilhamento, passou a exigir um conteúdo cada vez maior de tecnologias embarcadas nos veículos nos últimos anos, influenciando inclusive a mudança no mix de vendas. Um dos reflexos mais evidentes é o crescimento acelerado da participação dos SUVs no Brasil e dos itens de conectividade.

Na mesma direção, a regulação de segurança veicular, emissões e eficiência



energética inserida no Programa Rota 2030 requer uma adição de conteúdo tecnológico ainda maior nos veículos no primeiro ciclo do programa, que vai até 2022. Geralmente são itens eletrônicos e de alta tecnologia que precisam ser importados. Esses movimentos vão requerer consideráveis investimentos em tecnologia de desenvolvimento e em melhorias do processo produtivo, o que vai aumentar ainda mais a fragilidade deste segmento da indústria. Em geral, as empresas Tier 2 e 3 não têm condições de acompanhar a evolução por falta de gestão profissional, baixa capitalização (agravada durante os anos de crise) e grande restrição das fontes de tecnologia. Não bastasse tudo isso, essas empresas sofrem com o planejamento de produção, por causa da falta de programação adequada de compras por parte dos elos superiores da cadeia. Além disso, elas têm dificuldades extremas para repassar aumentos de custos às montadoras e Tiers 1, inclusive os relacionados à mão de obra e matéria-prima, que chegam a representar mais de 50% de seu custo de produção.

O resultado da situação particular dessas empresas de autopeças no Brasil, aliado ao alto grau de incerteza com relação a tendências como eletrificação e automação, tende a desacelerar os investimentos no País. Dessa forma, haverá aumento da importação de componentes por parte das montadoras e dos grandes sistemistas multinacionais (Tiers 1) no médio prazo.

Essa tendência não só vai agravar

## **Pequenos e médios, Tiers 2 e 3 não têm muito a celebrar com o Rota 2030**

a posição competitiva dos pequenos e médios fabricantes, como também aumentar o déficit da balança comercial de autopeças, amplificando o risco de sobrevivência desses players nos próximos cinco anos.

Em 2018, o volume de US\$ 14 bilhões de importações de autopeças já representou mais da metade da indústria de autopeças, descontadas as exportações, e gerou um déficit na balança de componentes de US\$ 5,6 bilhões. O início do livre comércio de veículos leves entre Brasil e México em 19 de março, com uma série de impactos a serem aferidos, coloca ainda mais pressão sobre os pequenos e médios produtores de componentes.

No longo prazo, esse processo de “CKDização” da produção no Brasil traz um risco adicional para os próprios sistemistas e para a produção de veículos completos no Brasil. Suporte ao suprimento de eletrônicos, sensores de precisão, ECUs e conformação de novos materiais estão entre mais de 50 áreas críticas e necessárias à adição de tecnologia nos futuros veículos produzidos no Brasil, identificadas pela consultoria.

Uma das soluções seria direcionar para essas empresas parte dos recursos gerados pelo não pagamento dos 2% de imposto sobre peças importadas sem similar nacional (ex-tarifário). Essa é uma das poucas regulamentações do Rota 2030 que ainda precisam ser definidas pelo governo federal e, se aplicada para alavancar áreas ainda possíveis de serem reorganizadas, pode ser a salvação dessas empresas e, por tabela, de toda a cadeia de suprimentos.