

## Pessimismo permeia as expectativas de vendas de caminhões e ônibus no Brasil

O segmento de veículos comerciais, principalmente o de ônibus e caminhões, tem apresentado, no primeiro trimestre de 2014, uma clara tendência de redução na produção de veículos pesados, predisposição que deve manter-se ao longo do ano e tem como uma de suas principais causas a incerteza que permeia a economia brasileira.

Essas expectativas pessimistas dos transportadores quanto ao desempenho da economia brasileira em 2014 foram captadas na Sondagem Expectativas Econômicas do Transportador – Fase<sup>1</sup>, pesquisa publicada no mês de março pela Confederação Nacional do Transporte (CNT).

A maioria dos entrevistados não acredita que o crescimento econômico do Brasil ultrapasse os níveis obtidos em 2013, podendo manter-se ou mesmo reduzir-se, o que denota perspectivas menos otimistas na demanda do setor. O primeiro trimestre de 2014, já registra queda de 10,2% na demanda estimada por caminhões e de 11,1% na de ônibus em comparação com o mesmo período de 2013 (Gráfico 01).

71,2% dos transportadores rodoviários, segundo a Sondagem, não pretendem realizar investimentos em expansão de frota dada as previsões de baixo crescimento e a descrença na ampliação da movimentação de cargas e passageiros, ainda que 63% declarem ter interesse em renovar sua frota.

Contudo, deve-se atentar para o fato dessa percepção de contração do mercado de veículos comerciais pesados estar atrelada ao forte crescimento percebido entre 2009 e 2011. O aumento da produção observado nesse período foi reflexo das políticas do governo de concessão incentivos ao setor automotivo nacional, facilitando a consignação de crédito e promoção de linhas de financiamento especiais para expansão e renovação da frota, tais como os programas Procaminhoneiro e o Programa de Sustentação do Investimento (PSI); e a antecipação dos investimentos por parte dos transportadores para contornar as exigências da legislação do Proconve 7<sup>2</sup>.

Ainda que esse fenômeno esteja sendo observado, é certo que as políticas macroeconômicas adotadas para conter a inflação, ao longo de 2013, impactaram negativamente sobre os planos de investimento das empresas transportadoras. A elevação da taxa de juros básica da

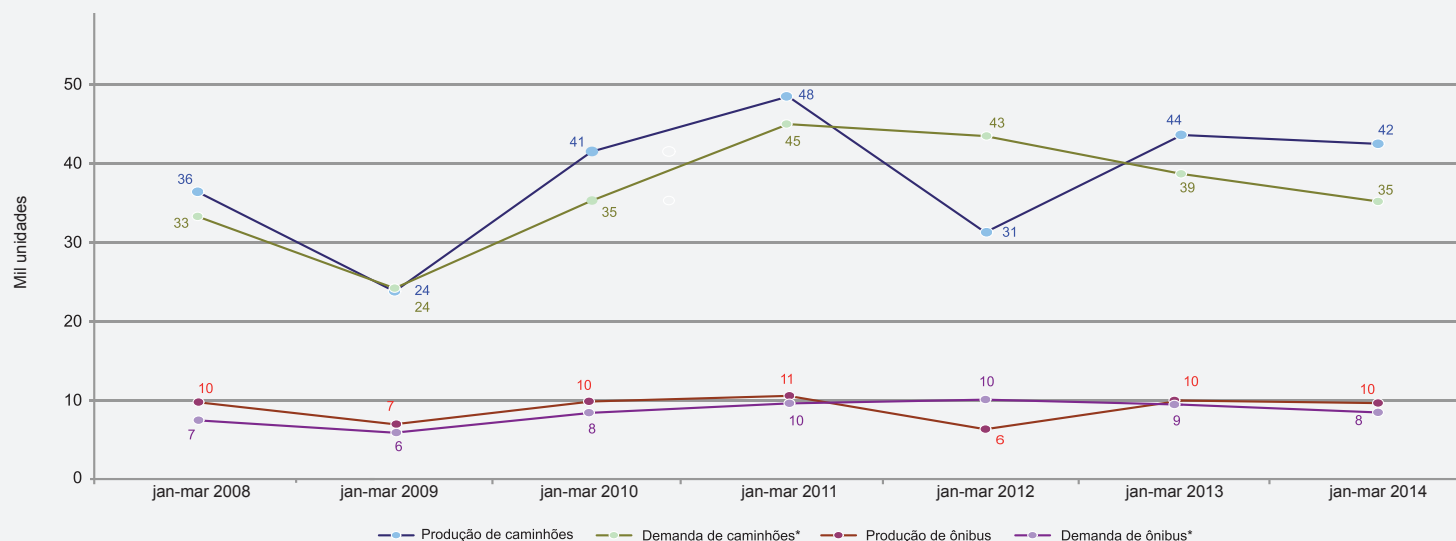
economia brasileira, a taxa Selic, vem aumentando os custos de contratação dos financiamentos, assim como implica em menor disponibilidade de crédito.

Além disso, a indecisão quanto aos rumos da política de elevação da tarifa de transporte coletivo, devido às manifestações populares, lançam incertezas sobre o fluxo de receitas.

A dificuldade de realizar previsões de faturamento inibe os investimentos das empresas, que, assim, optam por postergá-los. Outro fator que prejudicou o setor foi a retirada gradual do benefício dos juros reduzidos concedidos nos anos anteriores.

A confluência desses fatores pode significar um alargamento dos prazos estipulados para a renovação da frota de caminhões, uma vez que as decisões dos empresários são baseadas, também, no retorno financeiro da atividade e a espera por uma demanda menos intensa pode não justificar os investimentos neste cenário.

Gráfico 1 - Mercado de produção e licenciamento de ônibus e caminhões no Brasil



Fonte: ANFAVEA e DENATRAN

O que se vislumbra, para 2014, no mercado de veículos pesados não é promissor. A CNT atenta para o fato de que a conjuntura atual de juros mais elevados e de inflação resiliente requer um maior cuidado por parte dos transportadores brasileiros na tomada de decisões quanto à aquisição ou renovação de frota. Diante disso,

é provável que os resultados de produção e venda de veículos pesados não tenha um desempenho extraordinário, devendo permanecer abaixo do registrado em 2013.

1. A Sondagem Expectativas Econômicas do Transportador 2014 – Fase 1 indagou 458 empresas de transporte rodoviário de cargas e passageiros quanto às suas expectativas a respeito de temas macroeconômicos, investimentos e atividade empresarial. Acesse a pesquisa aqui. A Sondagem Expectativas Econômicas do Transportador 2014 – Fase 1 está disponível aqui.
2. A entrada em vigor, em 2012, da legislação referente ao Proconve 7, equivalente ao Euro 5 europeu e que determina novos padrões de emissões para os veículos, elevou o custo da tecnologia embarcada. A perspectiva de encarecimento do custo de aquisição de caminhões e ônibus fez com que as empresas antecipassem suas compras para renovação de frota, o que impulsionou as vendas em 2011, e, conseqüentemente, reduziram as expectativas de demanda para o ano de 2012.