

Ampliação para acelerar liderança

FÁBRICA DA GM NO ESTADO receberá quase R\$ 1,5 bi, firmando-se como mais importante da montadora na América do Sul

CAIO CIGANA

caio.cigana@zerohora.com.br

Vinte anos após ser anunciada, a unidade da General Motors (GM) em Gravataí se consolida como a mais importante da montadora na América do Sul. Em solenidade na manhã de hoje na fábrica, a empresa detalha o investimento de quase R\$ 1,5 bilhão que será feito para colocar um novo modelo no mercado até 2020. O veículo chega para concorrer na faixa que mais cresce nos últimos anos no Brasil e no mundo, a dos SUVs.

Com a ampliação, a unidade ganha peso ainda maior na corporação. Da fábrica de Gravataí saíram, de janeiro a julho deste ano, 73% dos 185 mil automóveis de passeio da montadora emplacados no país – 98,4 mil Onix, modelo que caminha para ser o campeão nacional de vendas no mercado interno pelo terceiro ano consecutivo, e 37,5 mil Prisma. Sedã que se firmou como o sexto mais comercializado no Brasil, conforme as estatísticas da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores.

O novo produto da GM, entretanto, não será apenas destinado ao mercado interno. O aporte em Gravataí integra plano anunciado pela montadora em 2015 de investir R\$ 13 bilhões para desenvolver uma nova família de veículos que também seriam exportados para mercados emergentes, como China, Índia e México. A iniciativa faz parte do Projeto GEM, sigla que, em inglês, significa Global Emerging Markets – mercados emergentes globais.

A renovação da linha de automóveis tem aposta clara: tentar se diferenciar ao oferecer mais conectividade, investindo na interação entre carro, motorista e smartphones, mas também aliando atributos de segurança e eficiência energética aos veículos. Gravataí e a planta de São Caetano do Sul (SP) seriam mais beneficiadas pelo pacote de investimentos, confirmado em plena recessão e em meio à queda do mercado automotivo no país.

Espécie de SUV compacto, o novo modelo da GM quer bater de frente com veículos que recém chegaram ao mercado brasileiro, como Nissan Kicks, Renault Captur, além do veterano Ford EcoSport, que têm preços entre R\$ 70 mil e R\$ 90 mil. E a escolha não é à toa. No acumulado do ano até julho, foram emplacados 214,8 mil SUVs no país, cresci-

mento de 27% sobre igual período do ano passado. Já representam 21,2% do mercado.

– E vão chegar a 25% até 2020. Mas as montadoras estão abrindo o seu leque de produtos na categoria. Vai haver concorrência mais acirrada – diz Carlos Ayub, líder do setor automotivo da Deloitte Brasil.

A versatilidade explica a grande demanda, destaca Luis Carlos Mello, diretor do Centro de Estudos Automotivos.

– Esse tipo de produto passou a ter procura imensa por seu caráter de utilidade, de multiuso. É para cidade, estrada e campo – explica Mello.

EXPANSÃO DA PLANTA DEVE ATRAIR NOVOS SISTEMISTAS

Essa será a terceira ampliação da fábrica de Gravataí desde 2000, quando foi inaugurada com o modelo Celta, já fora de linha. Nasceu com capacidade para 120 mil veículos por ano e hoje tem quase três vezes mais: 335 mil. Apesar da nova expansão, não é esperado grande acréscimo de mão de obra em virtude do alto grau de automação. Hoje, são cerca de 2,8 mil pessoas apenas na GM. Contando os sistemistas, o número chega a 5 mil.

O impacto, porém, pode ser maior quando forem contabilizadas vagas que serão abertas com fornecedores que terão de expandir produção e outros que devem chegar. A negociação entre a montadora e o governo gaúcho, aliás, passou pela alteração do Fundopem. A intenção é garantir incentivos fiscais a futuros fornecedores que devem se somar à ampliação da GM.

– A indústria automobilística é um setor encadeado com uma série de atividades, como química, borracha, plástico, siderurgia e alguma coisa de material elétrico – observa o economista Rodrigo Morem da Costa, do núcleo de análises setoriais da Fundação de Economia e Estatística (FEE).

Para Ayub, apesar da instabilidade política, existe perspectiva de que o país tende a ter crescimento acumulado do Produto Interno Bruto (PIB) em torno de 10% até 2020 e, por enquanto, é de se esperar que as vendas de automóveis acompanhem esse ritmo. Acelerar mais, pondera, dependeria da melhora do cenário do crédito. Após três anos de retração, o setor começa a se recuperar em 2017.

O QUE IMPULSIONA O INVESTIMENTO



VENDAS EM ALTA

De janeiro a julho, foram emplacados no país 98.469 modelos Onix, o mais vendido no mercado doméstico, e 37.502 Prisma, sexto mais comercializado. Juntos, representam 73% dos emplacamentos de automóveis de passageiros da GM no país, 185.086 no acumulado do ano, segundo a Fenabrave. Apenas o Onix representa quase 10% de todos os emplacamentos de carros no Brasil nos primeiros sete meses de 2017.

MERCADO ATRATIVO

A categoria dos SUVs é a que mais cresce no país. De janeiro a julho, foram 214.889 unidades emplacadas, 21,2% do total do mercado e incremento de 27% em relação a igual período do ano passado. A consultoria Jato Dynamics também aponta que o segmento foi o que mais cresceu no mundo em 2015 (25,3%) e 2016 (28,8%).

PESO DO SETOR AUTOMOTIVO

Em 2000, o setor automotivo tinha 4,7% do pessoal ocupado nas fábricas do Estado, conforme Pesquisa Industrial Anual (PIA) do IBGE. Em 2013, subiu para 7,5%. O segmento detinha 6% do Valor da Transformação Industrial (VTI) no RS – diferença entre o valor

bruto da produção e o custo da operação. Em 2013, a participação sobe para 12,6%. Com a crise, em 2015 cai para 7,6%. O salário médio do setor automotivo em 2015 foi de R\$ 3,36 mil, 44% acima do valor quando são consideradas todas as atividades da indústria (R\$ 2,33 mil). Também em 2015, a indústria automotiva foi responsável por 19,8% (R\$ 24 milhões) da massa salarial de Gravataí.

PRINCIPAIS MOMENTOS DA GM EM GRAVATAÍ

A unidade de Gravataí foi inaugurada em julho de 2000, após investimento de US\$ 600 milhões, para produzir o modelo popular Celta. A capacidade original era de 120 mil veículos por ano. Em 2004, a empresa anuncia a primeira ampliação do complexo. O investimento, de US\$ 240 milhões, seria feito na linha de produção do novo sedã Prisma, lançado em 2006. A fábrica passa para capacidade de 230 mil veículos ao ano. A segunda expansão ocorreu em 2010 e demandou investimento de R\$ 1,4 bilhão. A capacidade de produção foi elevada de 230 mil para 350 mil veículos por ano. O projeto era para a produção do Onix, que chegou ao mercado em 2012 e hoje é líder de vendas.

Gravataí salta do 9º para 3º PIB do RS

A instalação e as ampliações da fábrica da General Motors levaram Gravataí a mudar de patamar. Em 1997, quando a chegada da montadora foi anunciada, o município da Região Metropolitana figurava como nono maior PIB do Rio Grande do Sul, de acordo com as séries da Fundação de Economia e Estatística (FEE). Em 2000, quando a planta começou a produzir, passou para a oitava colocação. Dois anos depois, saltou para o quinto lugar, consolidou-se na quarta posição no início da década e, em 2014, último ano com dados disponíveis, chegou ao terceiro lugar, superado apenas por Porto Alegre e Caxias do Sul.

– Isso é efeito da GM, do aumento do fornecimento para a montadora, do comércio e de pessoas gastando a sua renda – avalia o economista Rodrigo Morem da Costa, do núcleo de análises setoriais da FEE.

FORNECEDORES LOCAIS BUSCAM OPORTUNIDADES

O prefeito de Gravataí, Marco Alba, espera que o investimento a ser detalhado hoje se transforme em um novo ciclo de crescimento para o município, que, devido ao perfil industrial, também foi abalado pela crise. Alba observa que, de 2002 a 2012, a atividade econômica na cidade cresceu em média 16% ao ano.

A nova expansão, lembra Alba, vai aumentar a produção de fornecedores e voltar a movimentar outros setores da economia, como comércio, serviços e mercado imobiliário, com reflexos na renda e na arrecadação do município.

Ao contrário da última ampliação, entre 2010 e 2012, a indústria gaúcha espera abocanhar fatia maior dos serviços e equipamentos da ampliação da GM. O novo Fundopem é um dos amparos. O vice-presidente regional da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos, Hernane Cauduro, espera que hoje comece a ser traçado um cronograma para as tratativas com a montadora em busca de oportunidades para fornecedores locais.