

AUTOMOCIÓN

Instalaciones del grupo francés PSA en Porto Real, en el Estado de Río de Janeiro.



El motor de Latinoamérica

BRASIL ES EL SEXTO FABRICANTE MUNDIAL DE AUTOMÓVILES Y EL CUARTO MERCADO, A POCA DISTANCIA YA DE ALEMANIA. ADEMÁS, ES EL SEGUNDO PRODUCTOR Y PRIMER EXPORTADOR DE ETANOL

RAMÓN CASAMAYOR

Entre los distintos factores que han contribuido al desarrollo industrial y económico de Brasil durante los últimos lustros, hay que colocar sin duda en un lugar destacado la industria de la automoción. Y lo ha hecho además en poco tiempo para los periodos que suelen necesitar este tipo de crecimientos. Brasil se ha convertido en el sexto país productor de automóviles y en el quinto mercado mundial, pisándole los talones nada menos que a la poderosa Alemania.

En 2009 salieron de sus casi 50 centros de producción 3,19 millones de turismos y vehículos comerciales, a poca distancia también de Corea del Sur, y se matricularon 3,14 millones de vehículos, de los que cerca de 2,5 millones eran turismos. Pues bien, según la Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (Anfavea), durante el primer trimestre de este año se ha batido de nuevo el récord de producción en ese periodo, al alcanzar las 826.669 unidades fabricadas, un 24,4% más que en 2009.

El 31 de marzo, esta industria daba empleo a un total de 127.764 trabajadores, lo que supone un aumento del 4,7% respecto a la misma fecha del año pasado.

En cuanto a las ventas, también han supuesto un récord importante con 788.000 vehículos, un 18% más que en los tres primeros meses del año pasado. Sólo en marzo se vendieron más de 353.000 unidades, un 30,3% más. Y las exportaciones rozaron entre enero y marzo los 2.600 millones de dólares, casi un 60% más que en el mismo periodo de 2009.

Según el ex presidente de Anfavea, Jackson Schneider, estas cifras se deben fundamentalmente al ti-

rón de la demanda provocado por las ventajas fiscales adoptadas por el Gobierno de Lula el año pasado, ya que redujo el impuesto a la producción industrial (IPI) para tratar de neutralizar los efectos de la crisis en el sector automovilístico, de electrodomésticos y mobiliario. Unas medidas que le han permitido prácticamente mantener los mismos niveles de producción de automóviles que en 2009, con un descenso de escasamente el 0,1%.

RETIRADA DE AYUDAS

Como tantos otros países, España entre ellos, se enfrenta ahora a la incógnita de cómo reaccionarán los mercados al desaparecer las ayudas oficiales, pero el auge de la economía brasileña en estos momentos y la evolución del resto de los índices macroeconómicos permiten aventurar que no será uno en los que la retirada de las ayudas fiscales presente un mayor impacto. De momento, en abril, primer mes sin la exención del IPI, la producción de automóviles en el gigante sudamericano se ha incrementado en un 14,4% respecto al mismo mes de 2009. Y el propio ministro de Economía, Guido Mantega, mantiene sus previsiones con un crecimiento económico del 5,8%.

Aunque, según señala el ex presidente de la patronal, no es ese el único obstáculo al que se enfrentarán este año. En la presentación de los resultados del primer trimestre, Jackson Schneider destacó la amenaza que supone la subida del precio del acero y la implantación, a partir del próximo verano, de un sistema obligatorio de rastreo y bloqueo de automóviles, cuya activación será opcional para el consumidor, pero que puede aumentar el precio de los coches.

El origen de este momento dulce que atraviesa la industria automo-

vilística brasileña, cuya participación en el producto interior bruto es posible que haya superado ya el 20% (según los últimos datos disponibles de 2008, era el 19,8%), se encuentra en las inversiones realizadas en el periodo 1994-2002 por valor de 26.000 millones de dólares, con los que se modernizó y se amplió la capacidad de producción de sus fábricas.

Este incremento de la producción se tradujo fundamentalmente en el crecimiento de las exportaciones, que en 2005, por ejemplo, se incrementaron en un 30%, mientras que el mercado nacional aumentaba un 5%. Ese año se fabricaron 2,2 millones de automóviles, de los que casi 800.000 se destinaron a los mercados exteriores, sobre todo Argentina, Estados Unidos, México y la Unión Europea.

En 2002, las exportaciones de este sector alcanzaron los 4.000 millones de dólares, y tres años después se acercaron a los 11.000 millones. Hay que destacar también en ese sentido la importancia del apoyo que ha supuesto en algunos momentos la política monetaria de la Administración brasileña con los tipos de cambio. Una política que, entre otras cosas, ha permitido mantener una balanza comercial en el sector muy favorable para Brasil. Según los datos de Anfavea, en 2008 el valor de las importaciones ascendió a 21.588 millones de dólares, frente a los 24.013 que se ingresaron por las exportaciones.

Este respaldo gubernamental a la industria automovilística del país ha facilitado la continuidad de las inversiones en el sector. Entre las más recientes se encuentran las anunciadas por Ford y Volkswagen, con partidas de 2.340 y 3.630 millones de dólares, respectivamente.

Durante las últimas dos décadas se ha registrado también una

Durante el primer trimestre, con una plantilla de 127.764 trabajadores, la industria local ha fabricado 826.669 vehículos, un 24,4% más que en 2009

importante diversificación geográfica de los centros de producción automovilística. Así, en 1990, en el Estado de São Paulo se fabricaba el 75% de los vehículos de todo el país y en el de Minas Gerais, el 24,5%, con una escasa presencia en Paraná y Río Grande do Sul. Veinte años después, de São Paulo sale el 45%, y de Minas Gerais, el 23,8%, con una presencia significativa ya en Paraná (10,6%) y Río Grande do Sul (6,3%), a los que se han unido además Bahía (6,2%), Río de Janeiro (5,8%) y en menor medida Goiás, con un 1,5%.

MILLÓN DE UNIDADES

Hace sólo dos décadas, los cuatro fabricantes con mayor presencia en el país (Fiat, Volkswagen, General Motors y Ford) acaparaban el 99% de la producción de automóviles en Brasil. Pero la incorporación de nuevos competidores la ha reducido al 77%, aunque en algún caso, como Fiat, supone todavía la cuarta parte de la producción total. En 2009, la marca italiana, cuyo máximo responsable en Brasil, Cledorvino Belini, es el presidente actual de la patronal del sector, ha fabricado más de 737.000 vehículos y esperan superar el millón de unidades en 2014, cuando la producción total del país supere los 4,3 millones de unidades. Algunos analistas como Roland Berger son todavía más optimistas en el cálculo de las ventas y afirman que se alcanzarán los seis millones de matriculaciones en el año 2015.

Hay que tener en cuenta al analizar la evolución de este mercado el importante peso de los impuestos en la compra de automóviles. La carga fiscal media es del 26,4% y en algún caso, como el de los coches con motor de gasolina y con más de 2.000 centímetros cúbicos, se eleva al 36,4%.