

27/01/2012 - 07h00

# Montadoras enviam ao exterior US\$ 5,58 bi faturados no Brasil em 2011

Pedro Kutney  
Colaboração para o UOL  
Comentários [421](#)



Cledorvino Belini, presidente da Anfavea, que reúne as montadoras com fábrica no Brasil e que geralmente são entendidas como "nacionais" -- entre elas, Fiat, Volkswagen, General Motors e Ford: produção cresceu pouco, remessa para ajudar matrizes cresceu muito

A julgar pelos lucros que receberam, as matrizes de diversas montadoras de automóveis não tiveram do que reclamar de suas subsidiárias brasileiras em 2011. Os dados estão fresquinhos, foram divulgados pelo Banco Central na última terça-feira (24): a indústria automotiva no Brasil foi o setor que mais remeteu dinheiro ao exterior no ano passado, à frente até de bancos e empresas de telecomunicações, que ficaram com o segundo e terceiro lugares, respectivamente.

Não se trata de números frívolos: foram os próprios fabricantes de veículos que registraram junto ao

**BC remessas de lucros e dividendos no total de US\$ 5,58 bilhões**, o maior valor de todos os tempos, equivalente a 19% de todas as operações desse tipo no ano no Brasil e 36% superior aos US\$ 4,1 bilhões de 2010.

Não por acaso, as remessas recordistas de lucros e dividendos das montadoras instaladas no país aumentaram justamente no momento em que as matrizes mais sofrem nos mercados maduros de Europa e América do Norte, e por isso precisam sustentar seus resultados financeiros com o caixa das subsidiárias em países emergentes. O BC não publica a lista de empresas remetentes de dinheiro nem os valores individuais, muito menos as empresas informam qualquer dado sobre o tema, alegando que só divulgam balanços no exterior -- mas lá também não se encontram os lucros recebidos de cada subsidiária; e assim tudo fica por isso mesmo.

- **US\$ 5,6 bilhões**

**foi o valor total remetido às matrizes pelo setor automotivo em 2011, recorde histórico e maior montante em toda a economia do país**

- **0,7%**

**foi o crescimento da produção de veículos no Brasil em 2011 ante 2010; o total chegou a 3,4 milhões de unidades no ano**

- **36%**

**foi o crescimento dos valores remetidos ao exterior em 2011 ante 2010, apesar do pífio aumento na produção**

- **US\$ 1.647**

**foi o valor enviado ao exterior a cada veículo produzido aqui, independentemente de marca, preço local e destino (Brasil ou exportação)**

Nada contra o lucro, tudo contra esconder esses números como se fosse coisa ilegal. Não é. Contudo, é no mínimo desconfortável, tendo em vista que as montadoras, em maior ou menor grau, estão alinhadas ao discurso da falta de competitividade brasileira, que torna difícil a vida por aqui, e que por isso precisaria ser compensada com generosos incentivos fiscais e financiamento público de investimentos. **Os dividendos remetidos mostram que a vida no Brasil pode ser complicada, mas também pode ser altamente lucrativa.**

#### **CONCEITO ALOPRADO**

É fato que existem problemas de competitividade. Por isso mesmo é surpreendente que, em ambiente tão adverso como pintam as montadoras, as remessas de lucros e dividendos tenham aumentado tanto.

Vale destacar que esses resultados foram conseguidos, em sua maioria, com a venda de carros que têm graus de sofisticação e conforto bastante inferiores em comparação com os modelos fabricados nos países de origem das empresas instaladas aqui, porque no Brasil o poder aquisitivo dos consumidores também é menor -- ainda que esteja em ascensão. Em tese, são produtos menos rentáveis, que -- para piorar -- no Brasil recebem uma das maiores cargas tributárias do mundo para competir com a margem

de lucro.

Cabe ressaltar, também, que a produção das fábricas brasileiras de veículos avançou muito pouco em 2011, apenas 0,7% sobre 2010 -- ou seja, produziu-se quase o mesmo e, ainda assim, foi possível remeter muito mais lucro: US\$ 1,5 bilhão a mais do que no exercício anterior.

Portanto, temos no Brasil um caso inusitado, digno de estudos acadêmicos ainda a serem feitos: fabricantes de veículos dizem enfrentar aqui custos altos de toda natureza, fazem produtos considerados de baixa rentabilidade, com alta incidência de impostos, a produção não avança -- e, ainda assim, remetem lucros bilionários às matrizes.

Além disso, ainda sobra algum para prometer investimentos combinados que já passam de US\$ 26 bilhões nos próximos cinco anos, considerando somente os anúncios feitos até dezembro passado. Só lucros generosos -- e financiamentos públicos idem -- podem justificar a aplicação de tamanha fortuna para fazer no Brasil novos produtos e aumentar a capacidade de 18 fábricas de carros e nove de caminhões, além da construção de oito novas plantas de automóveis e seis de veículos comerciais pesados, elevando o número total de unidades de produção das atuais 24 para 38, com capacidade para fazer 6,5 milhões de unidades por ano a partir de 2015.

Por mais aloprado que o conceito pareça, é preciso reconhecer que "Custo Brasil" e "Lucro Brasil" são como irmãos siameses: andam grudados, um puxando o outro, mas sempre na mesma direção: para cima, no preço dos carros, relativamente altos em relação ao que oferecem.

#### **BOM EXEMPLO**

O Brasil tem, sim, problemas de competitividade a enfrentar, mas por certo o lucro não está entre eles. Portanto, não há nenhuma justificativa para aumentá-los por meio das medidas de incentivo ao setor automotivo nacional (ou seria transnacional?), que estão em gestação no governo e podem ser anunciadas em fevereiro.

Muito pelo contrário: assim como o país deveria reduzir impostos sobre veículos, as montadoras deveriam dar o bom exemplo de diminuir lucros e incluir mais qualidade tecnológica nos modelos produzidos aqui.

**Pedro Kutney** é jornalista; este artigo foi publicado em [Automotive Business](#)