

Montadoras adaptam fábricas e buscam fornecedor local

PARA DRIBLAR A CRISE
Montadoras buscam fornecedor local, adaptam produção e enxugam pessoal

JOÃO SORIMA NETO
jso@com.sorima.com.br
@joaosorima

A decisão da Mercedes de terceirizar parte da produção de peças para caminhões e ônibus na unidade de São Bernardo do Campos, no ABC paulista, e não renovar contratos de funcionários temporários acendeu a luz amarela entre trabalhadores do setor, após a saída da Ford e da Toyota da cidade. No ano passado, a Mercedes já tinha vendido aos chineses da Great Wall sua fábrica em Itaerápolis, em São Paulo.

Especialistas avaliam que as alterações anunciadas pela montadora alemã no ABC, que vão causar 3,6 mil demissões, refletem uma transformação na indústria automotiva global. Com altos custos, gargalos no fornecimento de peças e mudanças tecnológicas, as montadoras estão se reinventando. No novo modelo de negócios, procuram terceirizar fases da produção, buscam torná-la mais flexível à demanda e desenvolver fornecedores locais.

— A terceirização de processos como logística ou manutenção já foi tomada em outras montadoras. Seria um processo regular na Mercedes, mas acontece num cenário traumático para a região após a saída de Ford e Toyota e acende a luz amarela para trabalhadores e toda a cadeia de fornecedores — diz Jefferson José da Conceição, coordenador do Observatório de Políticas Públicas, Empreendedorismo, Inovação e Conjuntura da Universidade Municipal de São Caetano do Sul (USCS).

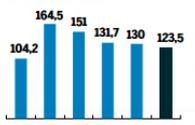
A maioria das marcas já deixou de produzir muitos componentes dentro de casa e passou a usar uma cadeia maior de fornecedores, além de terceirizar a fabricação de peças, explica o coordenador acadêmico dos Cursos Automotivos



Futuro. Padilha trabalhou nove anos na Ford e, agora, é um dos 1,4 mil temporários com emprego ameaçado na Mercedes: novo curso para ampliar empregabilidade

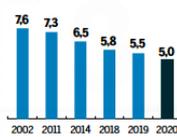
PESO MENOR

PIB do ABC paulista vem sofrendo redução gradativa ao longo dos anos (em bilhões de reais)



Fonte: Observatório de Políticas Públicas, Empreendedorismo, Inovação e Conjuntura da Universidade Municipal de São Caetano do Sul (USCS)

Participação do PIB do ABC na economia de São Paulo (em %)



da FGV, Antônio Jorge Martins. O objetivo é manter o foco no negócio principal: montar e vender veículos.

— Outras empresas, especialmente as mais novas a entrar no Brasil, como as asiáticas, já trabalham com um número maior de fornecedores e robótica elevada nas linhas de produção — diz Martins.

Além da terceirização, a Mercedes fez investimentos para se preparar para a eletrificação de veículos nos últimos anos, tendência no setor. No total, foram R\$ 2,4 bilhões investidos entre 2018 e este ano no país. Parte dele em fábricas 4.0 de caminhões e chassis de ônibus e produtos altamente tecnoló-

gicos, como o chassi de ônibus elétrico urbano.

“Com pressão de custos e a velocidade de transformação da indústria, implementamos nosso Plano de Transformação, cujo objetivo é concentrar naquilo que é realmente necessário e demandado pelo mercado”, disse a Mercedes em nota.

O investimento em plataformas de montagem flexíveis também é uma tendência. Na prática, é possível montar diferentes produtos na mesma linha de montagem. Na cidade de Porto Real, no Rio de Janeiro, a unidade da Stellantis, que reúne marcas como Fiat, Jeep, Citroën e Peugeot, recebeu investimentos de cerca de R\$ 220 milhões para a implementação de uma variante da nova plataforma global, a Common Modular Platform.

Trata-se de uma plataforma

que pode ser usada como base para a produção de veículos a combustão ou elétricos. A empresa anunciou em agosto a contratação de 340 trabalhadores para atuarem na produção do Novo Citroën C3, que também será montado nessa plataforma.

SEMICONDUCTORES

Outra mudança na pauta da indústria é a busca por fornecedores locais. A crise dos semicondutores, que causou mais de 20 paralisações de montadoras apenas no primeiro semestre deste ano, expôs esse problema.

— A tendência é termos um processo em que o maior número de fornecedores esteja próximo das montadoras, ou, no mínimo, na região — diz Conceição, da USCS.

Marcio de Lima Leite, presidente da Anfavea, associa-

ção que representa as montadoras, iniciou um road show pelo Japão e outros países da Europa para atrair fabricantes de semicondutores para o Brasil. Ele lembra que há uma fábrica de semicondutores, a Unitec, em Minas Gerais, mas ela nunca operou.

— A unidade tem infraestrutura para produção de semicondutores, e o objetivo é atrair investimento ao país. É fundamental para o projeto de reindustrialização, além de reduzir a dependência de fornecedores de outras regiões — afirmou.

NOVO PERFIL DE VAGA

Assim como no ABC, que concentra cinco montadoras e uma extensa cadeia de fornecedores, colocando a região como uma das quatro mais industrializadas do país, em outros polos automotivos do mundo, como Detroit (EUA) e Wolfsburg (Alemanha), as companhias estão se reestruturando, buscando competitividade e enxugando seus quadros de funcionários.

Lucas Sanches Padilha, de 28 anos, trabalhou durante nove anos na Ford como montador e foi demitido com o fechamento da unidade do ABC. Começou a carreira de metalúrgico com 19 anos. Agora é um dos 1,4 mil temporários que está com o emprego ameaçado na Mercedes. Ele tem formação em técnico de mecânica, mas começou a fazer um curso superior de automação industrial.

— Foi um baque quando recebi a notícia do fechamento da Ford. No caso da Mercedes ainda há uma chance de reversão. Mas já pensei em mudar de área para ter um pouco mais de autonomia — diz.

Marcus Ayres, sócio da consultoria Roland Berger para o setor automotivo, diz que fatores locais como a inflação e a perda de poder aquisitivo, que trazem volatilidade ao setor, também levam as montadoras a buscar modelos de produção mais flexíveis. Ele observa que se esse processo fecha postos de trabalho nas linhas de produção, também abre vagas. A possibilidade de alugar carros e caminhões através de assinaturas — é a própria eletrificação — são exemplos disso.

— As mudanças nesse setor são drásticas e o trabalhador terá que se atualizar ou terá dificuldades de recolocação — diz Ayres.