

27/04/2016

Dinheiro caro faz consórcio ressurgir

Mercado

Valor Econômico

Com dinheiro mais caro e economia retraída o financiamento para a compra de caminhões está movimentando hoje significativamente menos recursos do que nos dois últimos anos. Ao mesmo tempo, a modalidade de consórcio cresce, e várias montadoras investem no seu incremento e celebram venda de cotas.

Segundo o BNDES, no primeiro bimestre, os desembolsos da linha Finame para aquisição de caminhões somaram R\$ 800 milhões, com recuo de 41% na comparação com R\$ 1,3 bilhão liberados em janeiro e fevereiro de 2015. O ano passado encerrou com R\$ 7 bilhões movimentados, um tombo de 72% em relação aos R\$ 25,6 bi liberados em 2014. Na visão do BNDES, os resultados refletem, em grande parte, as alterações nas condições dos financiamentos do Programa de Sustentação do Investimento (PSI), além da desaceleração da economia.

“O financiamento não está ajudando, mas também não está atrapalhando o mercado nestes tempos dramáticos”, avalia Marco Antonio Saltini, vice-presidente secretário da Anfavea. “Os recursos já não são tão baratos quanto no passado recente, mas o Finame BNDES ainda oferece taxas mais atrativas que os bancos comerciais”.

“Hoje o Finame está mais caro e o consórcio volta a ser competitivo. Para a MAN, passou a ser uma ferramenta de vendas interessante”, afirma o vice-presidente de vendas, marketing e pós-venda da MAN América Latina, Ricardo Alouche.

Segundo a ele a empresa vendeu perto de 700 cotas no primeiro trimestre.

A Mercedes está vendendo cerca de cem cotas por mês desde outubro, quando reaqueceu seu consórcio. “Esse número certamente vai crescer este ano”, diz o vice-presidente de marketing, vendas e pós-vendas de caminhões, Roberto Leoncini. Na Ford, a venda de cotas que teve média mensal de 60 contratos em 2015, subiu 18% em 2016 para 220 no trimestre.

O Banco Volvo teve recorde de volume de créditos de consórcio em 2015, com R\$ 1,1 bilhão e deve repetir o resultado em 2016. “Desde que os juros subiram o consórcio voltou a ter um papel importante no mercado de caminhões, que representam 90% dos nossos negócios”, conta Alexander Boni, diretor comercial de consórcios da Volvo Financial Services.

De meados de 2009 até o final de 2015, o governo manteve o Programa de Sustentação do Investimento (PSI) para máquinas e equipamentos, que deu condições excepcionais para a compra de caminhões. O PSI foi agregado ao já existente Finame, com o objetivo de estimular investimentos frente à crise internacional. Em 2009, o mercado totalizava quase 109,8 mil caminhões licenciados, segundo dados da Anfavea, e os recursos do PSI ajudaram a guinada para 157,7 mil no seguinte.

Em 2013, quando o mercado chegou a 187 mil caminhões, as taxas do PSI eram de 3% no primeiro semestre e 4% no segundo, para todos os portes de empresa. Segundo o BNDES, naquele ano foi registrado o desembolso recorde de R\$ 27 bilhões.

Em 2014, a taxa fixa era de 6% ao ano, ainda bastante competitiva, e contribuiu para estimular as aquisições de caminhões que já começavam a cair para 139,9 mil caminhões. Naquele ano, os desembolsos de financiamentos do PSI para caminhões somaram R\$ 25,8 bilhões.

Em 2015, quando foram licenciados cerca de 74 mil caminhões, o dinheiro do PSI começou a encarecer e operou com taxa fixa de juros de 9,5% ao ano para micro, pequenas e médias empresas e de 10% ao ano para grandes empresas.

Este ano, o dinheiro do Finame está custando, segundo informações do BNDES, TJLP + 1,5% ao ano + 0,1% ao ano + spread livre do agente financeiro, para micro, pequenas e médias empresas. Para grandes empresas é mais caro: 70% do valor é TJLP, 30% é taxa de mercado + 1,5% ao ano + 0,5% ao ano + spread livre do agente financeiro.

“Quem quiser comprar em 2016 terá de sair pesquisando o mercado”, afirma Clóvis Gil, sócio da empresa de logística Ativa, especializada no transporte de cargas fracionadas para o setor farmacêutico e de cosméticos. Gil comprou 18 caminhões este ano e tem outra compra programada do mesmo montante para o início do segundo semestre. “Fizemos cotação com muitos bancos. Como somos bons pagadores, conseguimos boas taxas. Hoje Bradesco e Itaú estão atrativos”, revela o empresário.

A Braspress, dona de uma frota de 1.850 caminhões de diferentes categorias comprou 20 veículos pesados em novembro de 2015 e mais 40 no mês passado. “Por ora não temos previsão de novas compras”, afirma Urubatan Helou, sóciofundador da empresa. Ele não fez financiamento bancário e preferiu o leasing.

A TW Transportes, com sede no Rio Grande do Sul, especializada em transportes fracionados e de químicos, negociou com bancos. “Fechamos a compra de cinco caminhões para renovação de frota, com o Finame pelo Banco Volvo”, conta o presidente Alexandre Schimitz. “Com o aumento dos juros o consórcio já é opção na qual estamos de olho”. (Valor Econômico/Mario Henrique Viana)