

São Paulo, 22 de maio de 2012

## Case do PA-12: potencial crise às montadoras de veículos

Por Alexandre Yokote

Nesta newsletter vou comentar sobre um risco que estamos presenciando no setor automotivo mundial. Não se trata da crise financeira global, nem da crise ambiental, ambos ultimamente impactando a indústria automotiva mundial. O caso da Evonik é um exemplo de risco de concentração na supply chain que poderá impactar a indústria automobilística, justo neste período de retomada do setor, principalmente nos EUA.

Em 31 de março de 2012 um acidente com explosão seguido de incêndio na fábrica alemã da Evonik, empresa de especialidades químicas, resultou no corte de suprimento da resina PA-12 (nylon 12), insumo necessário para fabricação de componentes essenciais dos veículos. Não é apenas um corte de suprimento local, a resina é uma especialidade produzida por apenas 4 fabricantes (Evonik, suíça SEM-Chemie, francesa Arkema e japonesa Ube) e no caso, a Evonik produzia no mínimo 25% da produção mundial da resina e o pior de tudo, era responsável pela produção de 70% do CDT que é um ingrediente chave para todos os produtores de PA-12. Estima-se que com isso, 50% da produção mundial de PA-12 estão ameaçadas.

Informações recentes indicam que os danos na planta foram significativos e que a operação somente seria recuperada em 6 meses (mínimo outubro 2012, mas ainda incerto).

Uma força tarefa de grandes montadoras está testando alternativas químicas que o mercado emergencialmente está fornecendo.

Além disso, o PA-12 não era apenas um insumo chave da indústria automobilística.

Esse caso da Evonik, nos lembra muito o caso dos chips da Philips usado antigamente (2000) em celulares da Nokia e Ericsson. Naquela ocasião, um incêndio na fábrica de Albuquerque (EUA) da Philips, contaminou uma área limpa e deixou de produzir os chips causando um prejuízo de US\$400 milhões para Ericsson e uma perda de Market share que resultou no início da sua queda e o crescimento da Nokia que na época assumiu um posicionamento de gestão de riscos na supply chain diferente, desenvolvendo novos fornecedores ao invés de aguardar a recuperação da planta, como fez a Ericsson.

A preocupação no setor automobilístico ainda é grande e todos estão controlando o consumo de PA-12. Todos ainda com grande dependência do estoque que possuíam. As europeias irão sofrer antes pois as empresas de autopeças possuíam estoque menores do que as empresas dos EUA, Japão e claramente Brasil.

Análise do Credit Suisse indica que o estoque brasileiro seria equivalente em meses ao dos EUA e isso seria auxiliado pela queda da demanda de veículos novos que estamos presenciando. Acontece que o Governo brasileiro, visando esquentar a economia, resolveu no dia 21 reduzir os IPI dos veículos novos e isso poderá aumentar a demanda e poderemos sofrer com a falta de PA-12 antes do esperado.

Em termos de gestão de riscos, este caso deve nos fazer pensar e assumir como uma lição a ser aprendida dando importância maior ao conhecimento do risco da cadeia de suprimentos, com a questão holística de interdependências de insumos e ingredientes que aumenta o risco concentração muitas vezes oculto. Esses riscos devem fazer parte do Plano de Continuidade de Negócios.

A nós por enquanto, além de ter como lição a ser aprendida é entender que isso pode facilmente desenrolar para uma crise maior, visto que a indústria automobilística é demandante de aço, borracha, plásticos e assim por diante.