

7 Considerações Finais e Conclusão

Este autor entende que não se deve procurar entender o presente e projetar o futuro sem que se conheça, de uma forma bem fundamentada, o passado e as idéias de melhorias do presente. Assim, justifica a necessidade recontar a história da indústria automobilística, em especial, os fatos mais marcantes que julga pertinentes ao propósito deste estudo e que, no seu entendimento, influenciaram positivamente os métodos produtivos da indústria como um todo.

Por isso foi importante conhecer os problemas e as genialidades que envolveram desafios da Ford, da GM e da Toyota, que sempre perseguiram o objetivo de fabricar um produto em conformidade com as necessidades de seus clientes e dentro de custos aceitáveis.

Em relação ao futuro, a presente dissertação teve como objetivo elaborar um estudo explanatório sobre as perspectivas da indústria automobilística a partir de dois projetos europeus: O "3DayCar" elaborado entre 1999 e 2001, que visou analisar a Indústria Automotiva inglesa de forma a descobrir os locais onde se poderia diminuir o tempo de espera do cliente final trazendo benefícios tanto para os fabricantes, como também para os fornecedores e clientes. O ILIPT foi iniciado em 2004 com término previsto para 2008, e que de certa forma, é a continuação do "3DayCar", porém com escopo mais amplo e profundo. O ILIPT tem como maior desafio repensar a Indústria Automotiva européia de uma forma nova e completa, confirmando se os métodos de produção de veículos predominantes no Século XX, principalmente a Produção em Massa, estarão adequados para atender aos novos desafios propostos pela Customização em Massa e pela BTO. O ILIPT tem por objetivo formular procedimentos que orientarão a produção de automóveis para o ano de 2015.

Este autor entende que se no presente estudo os questionários preparados à imagem e semelhança dos aplicados nas montadoras européias, tivessem obtido a receptividade e a perfeita compreensão de sua utilidade para o futuro do parque industrial brasileiro, e que se nossas fábricas tivessem nos permitido sua

aproximação para a apresentação do questionário a ser respondido, certamente este trabalho estaria enriquecido do perfeito entendimento da realidade industrial brasileira, que talvez pela primeira vez em sua história estaria sendo comparada em bases iguais e em “tempo real” às indústrias similares européias. Julgo oportuno ressaltar que os trabalhos de prospectiva, desenvolvidos pelo ILIPT, apontam que num futuro próximo existirão menos de dez montadoras em todo o mundo e que somente aos parques que tiverem competência tecnológica será dado o direito de sobreviver. O parque industrial brasileiro não pode errar agora para não sofrer depois.

Os resultados no 3DayCar apresentaram que hoje a indústria gasta um tempo total médio próximo a 40 dias. Porém a surpresa maior é que mais de oitenta por cento deste tempo era gasto no processamento de fluxos de informação relativas ao pedido, sendo que somente poucos dias envolveram os processos de produção e entrega dos automóveis. O desenvolvimento de ferramentas eficazes de TI para toda a cadeia de suprimentos torna-se a espinha dorsal de todo o projeto, de sua qualidade e confiabilidade surgirão os resultados de todos os esforços da logística.

Entendo que a produção 100% BTO deve ser questionada exaustivamente pelas fábricas junto aos seus consumidores, entendo que não se trata só de modismo ou de estratégia de marketing, pois parcelas significativa dos ganhos potenciais da indústria estão se perdendo pela obrigatoriedade de concessão de descontos para venda de produtos acabados além de uma relativamente alta imobilização de insumos e produtos em processo ao longo de toda a cadeia. Se aplicados os questionários em anexo, no parque industrial brasileiro, certamente permitirão expor dados mais alarmantes que os apresentados pelo “3DayCar”.

7.1. Trabalhos futuros

O autor deste trabalho recomenda que os questionários constantes do apêndice I sejam aplicados a indústria automobilística nacional, para que mesmo com uma pequena defasagem de tempo se possa comparar o atual estágio da mesma em relação à indústria européia. Entendo que os resultados apresentados pela análise destes questionários permitirão ao mundo acadêmico conhecer as fragilidades e deficiências do parque industrial instalado e prover o necessário

suporte para restabelecer a rentabilidade e competitividade de nossos produtos, e o que é melhor com maiores níveis de satisfação ao cliente final.

Só com resultados dessas análises, pode-se afirmar com a certeza científica se os conceitos do “3DayCar” e do ILIPT poderão ser aplicados em nosso país e em que nível.

Numa segunda fase sugere-se prosseguir os trabalhos de pesquisa e desenvolvimento de técnicas e soluções que permitam à Universidade contribuir com um embasamento acadêmico de apoio às decisões estratégicas da indústria automobilística nacional.