

## O carro elétrico, mais um desafio para a indústria<sup>1</sup>

Celso Ming

A General Motors dos Estados Unidos acaba de anunciar que, a partir de 2035, deixará de vender carros a gasolina ou diesel e se restringirá aos elétricos. É tendência geral. Uma a uma, as grandes montadoras vêm fazendo anúncios desse tipo.

O Brasil não pode escapar dessa. Embora tenha a opção do carro a álcool, não pode se fiar inteiramente nele, porque tem de exportar. Não pode dar-se ao luxo de ter duas linhas de produção paralelas, uma para o mercado interno e outra para o externo.

A questão mais importante está em saber se o Brasil tem condições de desenvolver uma bateria, o item mais caro e mais pesado de um veículo elétrico, ou terá de depender de importações. As baterias de íons de lítio são hoje as mais usadas nesses veículos. Mas esse é um componente sujeito a grandes mudanças tecnológicas. Estados Unidos e China trabalham em novas soluções destinadas a aumentar a capacidade energética, a durabilidade, a redução do tempo de recarga e a segurança das baterias.

Partes importantes desses avanços têm íntima relação com novas políticas de mobilidade urbana e estão sendo encabeçadas por empresas de fora do setor, como Amazon, Apple e Microsoft, ou que nasceram com a tecnologia em sua atividade principal, a exemplo da norte americana Tesla, que até hoje só produziu carros elétricos.

Este é fator que, atrelado aos custos excessivos, má administração e grande dependência de subsídios fornecidos pelos governos, deixa as montadoras tradicionais em situação de vulnerabilidade perante as mudanças previstas na mobilidade urbana do futuro. É o que observa Antonio Jorge Martins, coordenador de cursos automotivos da Fundação Getúlio Vargas. E ele acrescenta: “O que está em jogo é a sobrevivência de um setor que tem mais de 100 anos de atuação sob a ótica analógica e que está indo para uma tecnologia que exige investimentos constantes. Essa nova condição exige alto volume de investimentos, que, em certos casos, ultrapassa o fôlego financeiro das

---

(1) <sup>1</sup> Artigo publicado no Estado de São Paulo. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,o-carro-eletrico-mais-um-desafio-para-a-industria,70003615444>. Acesso em 23 de fevereiro de 2021.

montadoras. Elas têm de formar parcerias com conglomerados de tecnologia para conseguir se reinventar”.

O Brasil não está inteiramente a zero nesse segmento. Acordo assinado, no fim de 2020, entre o governo de Minas Gerais e uma joint venture formada por oito empresas norte-americanas do Vale do Silício prevê a construção de um polo produtor de baterias e componentes elétricos próximo ao Aeroporto de Confins. A inauguração da planta está prevista para o ano de 2023.

Importante limitador de um rápido desenvolvimento no Brasil da produção de uma frota elétrica e de seus componentes, como as baterias, é a baixa demanda por esse tipo de veículo, que por enquanto não justifica sua produção em série no País. Maior demanda, por sua vez, depende da criação de uma rede de suporte de serviços e investimentos públicos em infraestrutura que proporcionem uma malha viária adequada para esse tipo de veículo.

O coordenador do Observatório de Inovação da USP, Glauco Arbix, argumenta que a falta de uma política industrial eficiente tende a deixar a indústria brasileira ainda mais para trás, caso os avanços dos veículos elétricos e autônomos se consolidem nos próximos anos. Principal razão: o Brasil não avançou na criação de relações comerciais fortes que alavanquem as exportações.

As vendas de veículos elétricos e híbridos cresceram 66,5% em 2020, na comparação com o ano anterior. Mas esse crescimento não deve impressionar já que essas vendas não passam de 19.745 unidades, ou 0,1% do total. O fator preço também explica a presença tímida do segmento no Brasil. A maior parte desses veículos é importada e atende a um nicho específico de mercado. Ricardo Bacellar, sócio líder de Industrial Markets e Automotivo da KPMG no Brasil, adverte que a indústria nacional de veículos tem de pensar em soluções mais próximas do perfil de renda do brasileiro. Sem isso, não haverá massificação que justifique os investimentos em sua produção.

Ele sugere a adoção do modelo de carro por assinatura. Nele, em vez de pagar por um carro de sua propriedade, o consumidor paga um aluguel para usar o veículo por tempo determinado. “É opção que reduz o impacto financeiro de uma compra mas, ao mesmo tempo, possibilita o uso de um veículo próprio. O potencial desse mercado é grande. Poderia ser a criação de um ambiente mais propício para o início da produção de elétricos no Brasil”, afirma Bacellar.