

Volks conta com 50 'potenciais clientes' para seu modelo elétrico

OLMOS, Marli. "Volks conta com 50 'potenciais clientes' para seu modelo elétrico". Valor Econômico. São Paulo, 5 de dezembro de 2019.

A Volkswagen Caminhões e Ônibus tem uma lista de 50 potenciais clientes para comprar o caminhão elétrico que está em fase de desenvolvimento na fábrica de Resende (RJ). "Parte deles nos procurou; parte nós fomos atrás deles", afirma o presidente da companhia, Roberto Cortes.

O otimismo do executivo em relação a um veículo que entrará em fase de produção em série só no fim de 2020 baseia-se no interesse do primeiro cliente que o testou. Depois de experimentar dois protótipos do chamado e-Delivery, há pouco tempo, a cervejaria Ambev decidiu, em parceria com suas transportadoras, encomendar 1,6 mil unidades do modelo.

A perspectiva de novos negócios levou a Volks Caminhões a destinar ao projeto de eletrificação R\$ 110,8 milhões do seu plano de investir R\$ 1,5 bilhão entre 2017 e 2021. O projeto envolve um grupo de parceiros que já começaram a instalar-se junto à linha da Volks, em Resende - Siemens (fornecimento de infraestrutura, carregadores e energia para os clientes), CATL e Moura (fornecimento e manutenção das baterias), Bosch e WEG (componentes), Semcon (serviços de engenharia) e Meritor (eixos).

O modelo elétrico custa hoje 2,3 vezes mais que o convencional. Mas a equipe de vendas da Volks trabalha para convencer o cliente sobre as vantagens de economizar combustível, além de gastar 50% menos com manutenção. Cortes está, porém, convencido de que os clientes em potencial serão principalmente empresas envolvidas com a questão ambiental.

Ele também reconhece que a falta de infraestrutura pública para carregamento de baterias não favorece que o projeto - hoje voltado ao caminhão de entregas urbanas - seja estendido aos pesados, que percorrem longas distâncias.

A autonomia de 200 quilômetros permite que o modelo em desenvolvimento cumpra um dia de entrega de produtos em áreas urbanas, que, segundo Cortes, soma entre 80 e 100 quilômetros. As baterias são carregadas à noite, na transportadora. "Ou de dia se a entrega for à noite, já que o veículo não faz barulho", diz.

O projeto de eletrificação da Volks chega em bom momento. O mercado de caminhões registrará este ano um crescimento que os próprios dirigentes do setor não esperavam. "Quando prevemos um aumento de vendas de dois dígitos, no início do ano, nunca pensei que chegasse a 35% como vai ser este ano", diz Cortes.

Apesar de 2019 ser o terceiro ano consecutivo de expansão, o mercado brasileiro ainda está muito longe do seu auge, em 2011. Cortes calcula que seriam necessários mais dois anos de crescimento de 30% cada para alcançar o volume daquele ano (172,9 mil caminhões), que ficou acima do normal por conta de

estímulos ao financiamento, além antecipação de compras por transportadores que quiseram escapar do aumento de preços que ocorreu como resultado de mudança na legislação de emissões de poluentes. Um número menor, como os 154,5 mil registrados em 2013, já contentariam o setor, segundo o executivo.

Ainda falta também para alcançar esse volume. As vendas deste ano alcançarão 123 mil unidades, das quais a Volks, no segundo lugar, tem 27%. A primeira é a Mercedes-Benz. Para o próximo ano, Cortes estima um avanço de 5% a 10% nas vendas domésticas, levando em conta uma previsão otimista, diz.

As consultas e encomendas recentes indicam boas perspectivas. Além do agronegócio, o setor de bebidas e o de construção civil têm demonstrado mais interesse na troca do caminhão. A expectativa otimista de Cortes se baseia na experiência de vendas, que o leva a concluir que muitos ainda estão para renovar a frota.

“Nossos clientes têm um modelo de negócios no qual o caminhão é importante para o seu ativo. Eles se habituaram a trocar os veículos a cada dois anos, mas, com a recessão, postergaram as compras. Mas o modelo de negócios não foi alterado”, destaca.

O executivo entusiasma-se, também, com o avanço de 0,6% no Produto Interno Bruto, registrado no terceiro trimestre. “Nosso setor é um termômetro da economia porque carrega o PIB”, destaca. “A perspectiva, de um modo geral, é de um bom ambiente de negócios e é isso que o investidor olha”, completa.

A Volks Caminhões e Ônibus faz parte do grupo Traton, que engloba Scania e MAN e do qual o grupo Volks tem 90% das ações. Em junho, a Traton abriu o capital.

O ritmo em Resende revela um novo cenário. Há oito anos, essa fábrica operava em três turnos durante seis dias por semanas com horas extras. Em 2016, apenas um turno trabalhava durante quatro dias por semana. Hoje, o trabalho aumentou para um turno e meio durante cinco dias por semana.

Poderia estar melhor não fosse o mercado externo, que atrapalhou os planos da Volks de elevar a fatia das exportações de 20% para 30%. A montadora vende para 30 países, mas a Argentina, atingida pela recessão, absorve 30% das vendas ao exterior. O México, onde a companhia de uma linha que monta veículos com peças enviadas do Brasil, é o segundo mercado, com 25%. Embora menores, os mercados do Chile e da Colômbia também reduziram encomendas.

Em relação às vendas no Brasil, além do otimismo com a recuperação da atividade econômica, Cortes nutre mais uma expectativa, que revela de forma discreta. Com a decisão da Ford de parar de produzir e vender caminhões no Brasil, ficou uma lacuna equivalente a 12% do mercado brasileiro. O grupo CAO A mostrou interesse pela fábrica, mas até agora o mercado não foi fechado.

Outros concorrentes também estão de olho e prontos para ocupar o espaço deixado pela Ford. Mas Cortes apresenta a Volks como “sucessora natural” do mercado deixado pela Ford.

O executivo tem bons motivos. Foi na Ford que ele começou a carreira, em 1979. Ali, acompanhou de perto a fase de fusão entre Volks e Ford na Autolatina (entre 1985 e 1993). Alguns caminhões tinham plataformas compartilhadas. Segundo ele, o Cargo, um campeão de vendas da Ford, tinha conceito muito parecido ao do Constellation, um dos mais vendidos na Volks. No mês passado, Cortes completou 40 anos de Volks. Há 20 ele está no comando mundial da marca Volks Caminhões.