



Etanol alimenta futuro da indústria automobilística brasileira

“O Futuro da Indústria Automobilística no Brasil” foi o tema da reunião conjunta realizada nesta segunda-feira (5 de novembro) de quatro conselhos superiores da Fiesp – do Agronegócio (Cosag), de Comércio Exterior (Coscex), de Meio Ambiente (Cosema) e de Infraestrutura (Coinfra).

Ao abrir o evento, Rafael Cervone, 3º vice-presidente da Fiesp e do Ciesp, destacou a importância do setor automobilístico para o Brasil. “A indústria como um todo”, disse, “puxa o desenvolvimento”. Listou mudanças que afetam o setor industrial inteiro, caso da Indústria 4.0, e transformações no ramo automotivo, como os veículos autônomos. Jacyr Costa, presidente do Cosag, conduziu a reunião.

Björn Hagemann, da McKinsey, destacou que nos próximos 10 a 20 anos haverá mais mudanças na indústria automobilística que as vistas nos últimos 100 anos. Carro elétrico, carro autônomo, carro compartilhado e conectividade são os quatro grandes temas.

Há uma oportunidade para gerar receita adicional com veículos novos e pós-venda, afirmou, especialmente em mercados emergentes, incluindo o Brasil.

Em relação à mobilidade compartilhada, o Brasil é um mercado importante. Carros compartilhados (sem motorista) predominam em países em que a regulação proíbe os serviços com motorista.

Segundo Hagemann, quem roda até 8.000 km por ano gasta menos usando serviços compartilhados que tendo carro próprio.

Sobre carros autônomos, há duas maneiras de pensar: melhorar os modelos existentes, com custo relativamente baixo para deixá-los parcialmente autônomos, e criar modelos totalmente novos, o que por enquanto é caro, mas deve ocorrer no futuro.

Os carros autônomos, modelos de passeio, devem surgir primeiro nas áreas urbanas.

O Brasil não deve estar entre os primeiros a adotar carros autônomos, por características como o tráfego de motocicletas e o baixo respeito às regras de trânsito.

Conectividade nos carros tem menor difusão no Brasil que em outros países. O aumento do alcance deve criar oportunidades de negócios no país, afirmou.

Segundo Hageman, o carro elétrico vai acontecer. Alguns mercados importantes vão forçar a adoção dessa tecnologia – caso da China, que vê na eletrificação uma chance de mudar a indústria automobilística e liderar o processo. Índia, Europa e Estados Unidos são outros grandes mercados. Preço e disponibilidade de matéria-prima são problemas, mas eles devem ser resolvidos.

A McKinsey projeta que de 10% a 30% dos veículos novos vendidos no Brasil em 2030 serão elétricos. A empresa acredita que vai haver uma aceleração da adoção combinada das quatro grandes tendências. A venda de serviços adicionais em carros autônomos elétricos, compartilhados e conectados faz sentido e deve alavancar essa combinação.

Elizabeth Farina, diretora presidente da União da Agroindústria Canavieira de São Paulo (Única), fez exposição com o tema A expansão dos veículos elétricos e política pública. Explicou o programa da Índia de aceleração para a adoção do carro elétrico, estimulado pelo fato de estarem no país 14 das 15 cidades mais poluídas do mundo – e são os veículos os responsáveis por 90% da emissão de gases de efeito estufa.

O plano para combater esses problemas se baseia nos carros elétricos, mas apesar dos altos subsídios, tanto para carros individuais quanto de transporte coletivo, não teve os resultados esperados. Entre os obstáculos estão o alto preço dos veículos, preocupação com a duração das baterias, infraestrutura para carregamento e baixo compromisso com questões ambientais.

Sem a mudança da mentalidade, explicou Farina, baseada em análise de especialista indiano, não adiantam as políticas públicas.

Motores a etanol hidratado (e100) emitem cerca de um terço do CO2 de motores a gasolina. E os híbridos emitem 35% menos que os carros somente com motor a combustão – e isso deveria ser considerado pela Índia. Um agravante no país é que é alta a emissão de CO2 na geração de energia elétrica.

Segundo Farina, a observação da matriz elétrica mostra que com tecnologias já disponíveis o Brasil as emissões de carros podem ser mais baixas (híbridos flex emitem 24 g de CO2 por km rodado). Na China e na Índia o carro elétrico emite muito mais que os híbridos flex brasileiros.

O Brasil, afirmou, tem vantagem comparativa e competitiva da tecnologia flex. Híbridos flex e veículos elétricos com célula a combustível utilizam infraestrutura e tecnologia (dos biocombustíveis) já instalada.

O RenovaBio, ressaltou, garante a disponibilidade do biocombustível no Brasil, enquanto o programa Rota2030 trata do desenvolvimento dos motores. São altamente complementares, segundo Farina.

Antonio Megale, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), frisou as grandes transformações da indústria automobilística no mundo, mais rápidas que as vistas em qualquer outro momento.

Pesquisa feita pela Anfavea mostra que o carro continua a ser o meio de transporte preferido por todas as gerações. Eletricidade, conectividade, manufatura e compartilhamento são os grandes temas, segundo Megale.

Veículos a bateria ainda enfrentam problemas como custo das baterias e seu descarte – e ainda há um longo caminho a percorrer para saná-los, disse, apesar do forte trabalho em execução.

Pela maior eficiência do motor elétrico, no futuro deve predominar em relação ao a combustão.

Ainda é muito baixa a participação de veículos híbrido e elétricos no mercado. A infraestrutura de abastecimento dos carros puramente elétricos tem custo elevado, explicou – e o momento não deve permitir subsídios por parte do governo aos consumidores. Para os híbridos a possibilidade é maior. Megale destacou a recente mudança no IPI de veículos, beneficiando a eficiência energética. Outras iniciativas, como a isenção de imposto de importação de carros elétricos, são bem-vindas.

Cada região do mundo busca a melhor solução de acordo com sua realidade, afirmou Megale – e aqui no Brasil há uma solução bastante conhecida, a dos veículos flex. Parte do programa do etanol, que deu certo e é o maior do mundo, pode ser usada para novas tecnologias, sendo ideal para as células de combustível. “É uma solução que não pode ser ignorada.”

O que é interessante para o Brasil e aproveita melhor suas potencialidades?, perguntou Megale. Não podemos ficar fora do desenvolvimento mundial nem ficar dependentes de tecnologias que são mais interessantes para outros países que para o Brasil, defendeu.

Megale destacou a alta adoção de recursos da indústria 4.0 na indústria automobilística e deu como exemplo a capacidade da VW de desenvolver protótipos virtuais. Já há no Brasil testes com veículos autônomos desenvolvidos localmente para a indústria canavieira.

O Rota2030 é um programa importantíssimo, avaliou. Valoriza especialmente a pesquisa e o desenvolvimento. Melhora a eficiência energética, valoriza os biocombustíveis e traz mais competitividade e previsibilidade ao setor automobilístico. “Esperamos que seja aprovado”, disse.

Fonte: FIESP