

OPORTUNIDADE DE RECUPERAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

PLINIO M. NASTARI*

Em dez anos, a produção de veículos no Brasil caiu 30,3%. Com condições de se posicionar como supridor de tecnologia de mobilidade sustentável para o mundo, esse quadro do País poderia ser diferente. É preciso pensar em uma política industrial que valorize a produção local de veículos de baixa emissão, com tecnologia desenvolvida nacionalmente.

A PRODUÇÃO de autoveículos no Brasil – automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus – fechou 2022 com 2,37 milhões de unidades – um aumento de 5,4% sobre 2021 –, indicando uma ligeira melhora na cadeia de suprimentos depois de amargar dificuldades com o fornecimento de microprocessadores e outros componentes críticos importados devido à crise de COVID-19.

Em 2022, as vendas encerraram em um cenário de estabilidade, com 2,104 milhões de unidades – uma variação de -0,7% em relação ao ano anterior. Mais precisamente, a recuperação ocorreu no segundo semestre do ano, quando houve um crescimento de 29,0% sobre o primeiro e de 13,5% em relação ao mesmo período de 2021. Nas exportações, 2022 foi o ano de melhor resultado desde 2019, com 481 mil unidades embarcadas, superando 2021 em 27,8%, com destaque para exportações destinadas a Argentina, México, Colômbia e Chile.

As vendas em 2022 foram distribuídas, segundo o uso de combustíveis, em: 83,4% para veículos *flex-fuel* etanol-gasolina; 2,3% para híbridos; 2,2% para veículos somente a gasolina; 0,4% para elétricos a bateria; e 11,6% para diesel.

As vendas de veículos eletrificados – híbridos e a bateria – alcançaram 46.868 unidades, ou 2,7% das vendas totais, contra 2,4% no ano anterior. Os veículos elétricos equipados com

baterias (ou *battery electric vehicles* – BEV) representaram 0,4% das vendas totais. Já no segmento de híbridos, os maiores destaques foram alcançados pelas montadoras Toyota e CAO, com os

modelos Corolla Cross, Corolla, Tiggo 5X Pro e Tiggo 7.

Em nível global, nos últimos dez anos desde 2012, chamam a atenção o

PRODUÇÃO DE VEÍCULOS LEVES DE ATÉ 6 TONELADAS (MILHÕES DE UNIDADES)

RANKING	País	2012	2022	Var. %
1	CHINA	18,2	26,1	43,4%
2	EUA	10,1	9,8	-3,0%
3	JAPÃO	9,4	7,4	-21,3%
4	ÍNDIA	3,8	5,1	34,2%
5	COREIA DO SUL	4,5	3,7	-17,8%
6	ALEMANHA	5,5	3,6	-34,5%
7	MÉXICO	2,9	3,3	13,8%
8	BRASIL	3,4	2,4	-29,4%
9	ESPANHA	1,9	2,1	10,5%
10	TAILÂNDIA	2,4	1,8	-25,0%

Fontes: AutoCar; ANFAVEA



crescimento da produção de autoveículos na China e na Índia e a redução da produção no Japão, na Coreia do Sul, na Alemanha, no Brasil e na Tailândia. Entre 2012 e 2022, a produção de veículos na China passou de 18,2 milhões para 26,1 milhões de unidades. Na Índia, a produção passou de 3,8 milhões para 5,1 milhões de unidades, transformando-a no quarto maior produtor. Já nos EUA, no México e na Espanha, a produção tem se mantido praticamente estável ou com pouca variação.

Além da China, que é, em si, um enorme mercado, a Índia desponta como um país em acelerado crescimento, sendo já o maior mercado da Suzuki fora do Japão. A Índia também figura entre os três principais mercados para a Hyundai, a Kia e a Škoda (do Grupo Volkswagen) e já desponta entre os cinco principais mercados globais para a Renault desde 2021. As apostas na Índia aumentaram especialmente após a crise entre a Rússia e a Ucrânia – empresas como Hyundai, Kia, Renault, Nissan e Škoda-Volkswagen saíram da Rússia e o potencial de crescimento futuro está em poucos mercados selecionados. Portanto, é muito relevante o fato de que o governo e a indústria indianos estejam abraçando a tecnologia do etanol para

alcançar objetivos de redução de emissões e aumento de eficiência.

Enquanto isso, a produção de autoveículos no Brasil caiu de 3,40 milhões para 2,37 milhões de unidades (-30,3%) nos últimos dez anos. No mesmo período, as vendas ou os licenciamentos totais caíram de 3,80 milhões para 2,10 milhões (-44,6%), comportamento este também observado no mercado de motocicletas. Entre 2012 e 2022, a produção de motocicletas no Brasil caiu de 1,69 milhão para 1,46 milhão (-13,7%) e as vendas caíram de 1,64 milhão para 1,35 milhão (-17,7%). Dada a participação da indústria automotiva em toda a cadeia industrial, essa retração na produção e nas vendas de autoveículos e motocicletas explica uma parte da desindustrialização observada no País.

Não precisava ser assim, pois o Brasil possui todas as condições de se posicionar como um supridor de tecnologia de mobilidade sustentável para o mundo, como está fazendo neste momento para a Índia. Nas últimas quatro décadas, o Brasil desenvolveu uma bem-sucedida tecnologia automotiva calcada na utilização de combustíveis líquidos de baixa pegada de carbono capazes de utilizar eficientemente etanol e biodiesel. Assim,

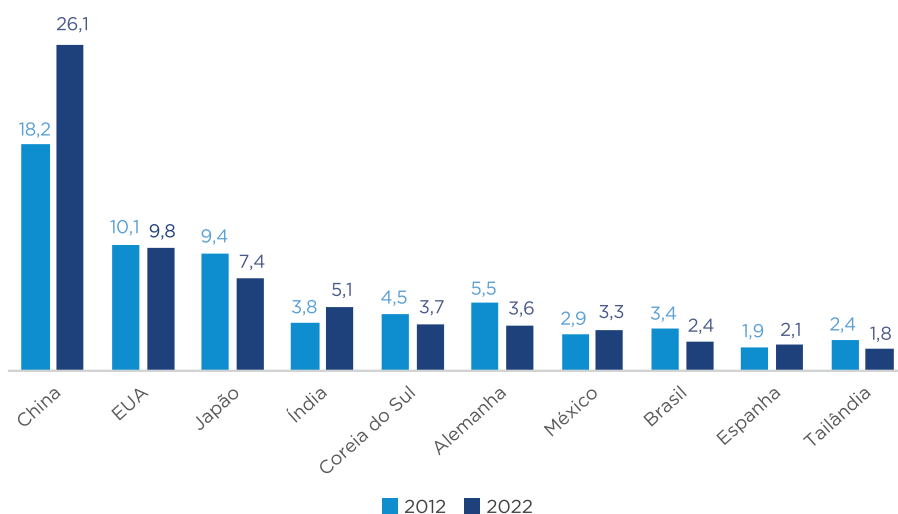
o País já se encontra tecnologicamente pronto para deslanchar o uso de biometano em ônibus e veículos pesados – todos com muito baixa pegada de carbono.

Além disso, o Brasil é um dos maiores produtores e exportadores de minério de ferro, matéria-prima básica para a produção de aço. Tem uma competente indústria local de produção de plásticos e elastômeros, inclusive com relevante produção de plásticos verdes. Entre as maiores economias do mundo, o País é aquela que possui a matriz energética mais renovável capaz de produzir aço, componentes e peças com baixa pegada de carbono, que podem alavancar o processo de eletrificação com motorizações que otimizam o uso de combustíveis limpos e renováveis, acelerando a adoção de tecnologias híbridas, além de associar essas vantagens à adoção de uma eletrificação que utiliza infraestrutura já instalada de distribuição de energia na forma de combustíveis limpos. Trata-se de uma tecnologia que é, ao mesmo tempo, limpa e acessível em preço para o consumidor, o que permite às montadoras atingirem o tão sonhado objetivo de emissão zero até 2050.

Uma política industrial alicerçada na valorização da tecnologia desenvolvida no Brasil (para a produção local de veículos de baixa emissão e elevado rendimento) e na exportação desse modelo de mobilidade para outros países é uma oportunidade que o País, os seus empresários e trabalhadores devem reconhecer, valorizar e aproveitar.

Estímulos à conversão de veículos antigos e mais poluidores em novos com menores emissões, associados à devida reciclagem de materiais e a recompensas aos consumidores pelo uso de combustíveis renováveis, poderão recuperar e alavancar uma indústria estratégica e de grande impacto para o desenvolvimento econômico e social, pelo seu elevado efeito multiplicador. ■

PRODUÇÃO DE VEÍCULOS LEVES DE ATÉ 6 TONELADAS
(MILHÕES DE UNIDADES)



Fontes: AutoCar; ANFAVEA

*Presidente da DATAGRO