



O Brasil do Futuro

Por Fred Carvalho



A percepção do futuro da indústria automobilística brasileira é controversa em uma série de fatores: tamanho da indústria, crescimento do mercado, situação das exportações, perfil da produção de modelos e a ameaça de desindustrialização do setor de autopeças.

Mais ainda: os prognósticos variam quanto aos prazos, de 2015 até 2030. E tanto a ameaça chinesa quanto o surgimento de uma produtora de capital nacional são tratados como algo não fundamental nas discussões do futuro do setor automotivo.

"Estudos das principais consultorias especializadas apontam que, em 2016, o Brasil produziria entre 4,1 a 5 milhões de veículos, sendo que a opção mais otimista dependeria de um conjunto de medidas próativas que impulsionariam, além do crescimento orgânico, as vendas internas e externas. Essas projeções indicam, ainda, que o mercado interno acompanhará, aproximadamente, os níveis de produção", comenta um experiente e cauteloso Miguel Jorge, ministro de Desenvolvimento, Indústria e Comércio.

Tal prudência é baseada no conhecimento de quem foi um dos principais executivos do jornal Estado de São Paulo, da Autolatina – então a maior produtora de veículos do País – e do Santander. Mas sua história permite prever que "seria razoável admitir que, cumpridas certas condições, entre elas a melhoria da mobilidade urbana, em um horizonte adicional de catorze anos a produção poderia ser aumentada em pelo menos 1 milhão de unidades."

A visão de Jackson Schneider, diretor da Mercedes-Benz e ex-presidente da Anfavea, é bem diferente. "A economia brasileira engatou a marcha do crescimento e podemos ter gratas surpresas neste horizonte de vinte anos. A mobilidade de classes continuará, não se sabe apenas em qual velocidade. Mas pode permitir desde um mercado na faixa das 6 milhões de unidades até mesmo algo muito superior, com 8,5 milhões. Temos de saber qual o transporte coletivo que teremos no futuro, a melhoria da infraestrutura viária etc. Fatores importantes, como a necessária inspeção veicular e a renovação obrigatória da frota nacional podem permitir este salto."

"E a necessidade de duplicar a produção nos próximos vinte anos deverá levar a uma maior integração com os sistematistas, a uma parceria cada vez mais forte, inclusive no desenvolvimento do produto. Precisamos agregar uma capacidade produtiva de 4 milhões de unidades, ou seja, uma fábrica nova a cada dois anos."

Nesta mesma linha fica Luiz Carlos Mello, diretor do CEA/AutoData e ex-presidente da Ford, que acredita ser perfeitamente viável enxergar um mercado em faixas acima das 8,5 milhões. "Temos potencial, precisamos sucatear mais veículos, e acabar com as latas velhas nas ruas e estradas."

No meio termo fica Thomas Schmall, presidente da filial brasileira da Volkswagen, algo como 6 milhões a 6,5 milhões de unidades em 2030, aí incluídos automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus.

Mas se existem controvérsias quanto aos números de produção e mercado, no caso das exportações há concordância. "Os investimentos das montadoras destinam-se, prioritariamente, ao atendimento da de-

manda dos países que integram o Mercosul", salienta o ministro Miguel Jorge.

O Brasil tornou-se centro de excelência tanto no desenvolvimento quanto na produção dos compactos. "Somos um laboratório para veículos direcionados a mercados emergentes. Inclusive o BNDES está destinando recursos expressivos para a instalação e aperfeiçoamento dos centros de pesquisas. Poderemos até exportar estas tecnologias aqui desenvolvidas."

Schneider concorda e vai além: "Essa é a grande possibilidade brasileira, que é a de desenvolver produtos nesta faixa. A potencialidade está aqui, podemos transformar o Brasil nesta área. Mas precisamos dar um salto efetivo, que vai além da eletrônica embarcada e uso de materiais modernos. Precisamos envolver universidades e centros de pesquisa às empresas. Somos o país mais preparado do mundo para fazer isto."

E faz algumas ressalvas. "Quando se fala no fim do carro mundial, projetado normalmente nas matrizes, existe o esquecimento que para cada modelo temos de desenvolver diferentes motorizações: gasolina, diesel, flex, gás e agora elétricos ou híbridos. Multipliquem-se estas alternativas pelos inúmeros modelos de uma grande produtora. Os investimentos tornam-se colossais. Mas existe a escala de produção que permite uma divisão interessante. Na hora que criamos centros regionais de desenvolvimento temos o problema da inexistência de um volume adequado. A plataforma mundial será, para algumas marcas, uma solução. Outras devem seguir caminho oposto."

"No carro mundial temos os custos da sofisticação tecnológica, que os mercados emergentes não têm como consumir, pelo poder de compra de seus consumidores", define Flávio Costa, diretor de engenharia da Delphi.

Mesmo com as reservas quanto

O Brasil se tornou centro de excelência tanto no desenvolvimento quanto na produção dos compactos.

ao modelo de investimento, todos acreditam no crescimento. "A produção brasileira deve dobrar nos próximos quinze a vinte anos caso governo e iniciativa privada trabalhem em uma agenda positiva que viabilize esse aumento de volumes de forma sustentável. Os investimentos do setor automotivo, até 2015, somam R\$ 30 bilhões", informa o ministro Miguel Jorge.

Mesmo com os fortes investimentos das montadoras aqui instaladas, com tradição no País, devem chegar novos players. "Se o objetivo é passar das 6,5 milhões de unidades temos espaço para fábricas de chineses e coreanos. Quem sabe até mesmo de montadoras da Índia. O Brasil tornou-se um dos grandes mercados do mundo e todos querem ter presença marcante aqui", ressalta Schneider.

Também existem controvérsias quanto aos modelos que serão produzidos no País. "A produção de carros compactos é uma tendência no mercado global e continuará sendo aqui, também. Não creio que esse quadro mude no futuro. Por questões ambientais, os automóveis precisarão consumir cada vez menos. Também a mobilidade urbana exige veículos menores", prevê o ministro.

A especialização no desenvolvimento e produção de compactos deve manter-se no futuro, é a expectativa de Schmall. Mas Mello acredita que não podemos ficar restritos a só atuar nesta faixa. "São nos modelos maiores que existe maior nível tecnológico e se não entrarmos nesta faixa sempre teremos um distanciamento dos desenvolvidos. E a alegação que poderemos importar, como fazemos atualmente, é falha. Pois o valor de um destes médios ou grandes é muito superior aos pequenos ou compactos que exportamos. E isto gera um desequilíbrio na balança comercial do setor automotivo."

Para Schneider ainda não existe nada definido. "Temos clareza de nosso conhecimento sobre compac-

tos. Mas ainda falta uma decisão de qual é o nosso projeto para o futuro. E que não é apenas algo definido pela iniciativa privada, mas sim por um processo com o governo. É um conjunto de medidas, de políticas, que determinarão qual o nosso futuro. Imaginamos que o produto de alto luxo ainda continuará a ser importado"

Da mesma maneira existem discussões sobre a participação de veículos elétricos e híbridos no mercado brasileiro. "Pelos estudos do Centro de Gestão e Estudos Estratégicos os motores de combustão interna, gasolina, diesel e etanol, continuará a predominar nos próximos 25 anos, mas, gradativamente haverá um crescimento das novas alternativas energéticas", explica o ministro.

Tais estudos indicam, também, uma forte evolução tecnológica nos motores convencionais, com melhoria da queima dos combustíveis e redução do peso dos engenhos.

Outros estudos, desta vez da consultoria Roland Berger, mostram que se acontecer o aperfeiçoamento tecnológico e redução de custos nas baterias de íon-lítio nos próximos anos os veículos elétricos e híbridos poderão ter uma participação, em 2020, de 5% a 15% na Europa, 4% a 9% nos Estados Unidos, 6% a 9% na China e 4% no Japão. Não indica, no entanto, um percentual para o mercado brasileiro.

Mesmo assim deixa claro que o etanol tem futuro, tanto nos flex quanto nos híbridos e quem sabe, em tempos mais distantes, como elemento para transformação em hidrogênio, dos veículos movidos por células a combustível.

A produção brasileira deve dobrar nos próximos 15 a 20 anos caso governo e iniciativa privada trabalhem em uma agenda positiva que viabilize esse aumento de volumes de forma sustentável.

