

Demissões na GM refletem a falta de relevância do Brasil na transição energética global

F www1.folha.uol.com.br/colunas/eduardosodre/2023/10/demissoes-na-gm-refletem-a-falta-de-relevancia-do-brasil-na-transicao-energetica-global.shtml

Eduardo Sodré

24 de outubro de 2023

Embora sejam justificadas pelas quedas nas vendas internas e nas exportações, as demissões nas fábricas da General Motors no estado de São Paulo estão inseridas em um movimento maior. A questão é global, envolvendo a eletrificação e o direcionamento dos recursos destinados pelas matrizes.

O Brasil terá carros híbridos e elétricos com produção local, fato já confirmado pela própria GM e por Stellantis, Volkswagen e Toyota. Mas, além dos planos dessas empresas, há a chegada das chinesas GWM e BYD com fábricas nacionais. As diferenças de prioridades dessas companhias ajudam a entender o momento.

Enquanto a China subsidia a expansão de suas marcas e coloca a América do Sul em destaque na sua estratégia, montadoras europeias, japonesas e americanas limitam investimentos externos no continente para financiar a virada energética em seus principais mercados. O caso brasileiro é ainda mais peculiar.

Por ser uma solução local, o uso do etanol como combustível não é suficiente para atrair os aportes. Cabe à indústria estabelecida no país ser rentável para pagar a conta de seu caminho rumo à descarbonização. Mas se as vendas não correspondem, não há socorro externo para contornar o problema. Os cortes vêm na sequência.

Considerar o avanço da eletrificação uma ameaça aos empregos e à indústria nacional, como fez nesta semana o governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), não vai mudar a posição de empresas multinacionais.

PUBLICIDADE

No caso de São Paulo, tentar estimular por meio de redução tributária a produção de carros que consumam apenas etanol – sejam híbridos ou não – pode até agradar a uma ou outra montadora, mas não tem potencial para reduzir a ociosidade nas linhas de produção.

Em resumo: a eletrificação é realidade global, enquanto o combustível renovável é regional.

Os investimentos em baterias e carros elétricos são altos, e os chineses aceleram a queda nos preços dos automóveis com uma estratégia agressiva. Nesse ambiente, as previsões de rentabilidade a médio prazo se esvaem.

A expectativa de recuperar os investimentos em eletrificação não é ciência exata, fato que inibe ainda mais os aportes em países cujas vendas estão concentradas em produtos de menor valor agregado.

O histórico recente do Brasil, que registrou anos ruins mesmo antes da pandemia de Covid-19, também atrapalha. Com o mercado retraído há tempos, montadoras como a GM sequer recuperaram o que foi investido nos últimos 10 anos para atender a regras de emissões e segurança.

Sem ser um polo exportador globalmente relevante, o país tem pouco espaço na agenda das matrizes. Os bilhões de dólares investidos em novas fábricas de baterias e na adaptação de plantas para a produção de carros elétricos ainda estão distantes daqui.

A transição energética no setor automotivo ainda vai gerar emprego e renda na indústria brasileira. Hoje, contudo, é preciso lidar com a falta de relevância global das boas soluções desenvolvidas localmente.