

Carros elétricos chineses dominam mercado no Brasil

JOÃO SORIMA NETO
joaosorima@globo.com.br
SÃO PAULO

As marcas chinesas estão acelerando a eletrificação da frota no Brasil. Com uma estratégia que mescla preços mais atraentes — a partir de R\$ 150 mil — e veículos com maior autonomia, além de muita tecnologia embarcada, os carros chineses já representam 35% do total de elétricos importados no país. E, em 2024, a presença destas empresas por aqui vai aumentar.

No próximo ano, duas novas marcas chinesas de carros elétricos — a Omoda e a Jaecoo, que pertencem ao grupo Chery International — desembarcam no Brasil em operação conjunta. Elas vão lançar três modelos. Embora ainda não se saiba o preço, a expectativa é que sejam competitivos. Em 2024 e no início de 2025, devem começar a sair das fábricas da GWM, em Itapetininga, interior de São Paulo, e da BYD, em Camaçari, na Bahia, respectivamente, os primeiros veículos eletrificados produzidos por essas marcas no país.

—Eram 0,4% (dos importados) em 2021 e 8% no ano passado. Este ano, o percentual de importados da China deve chegar a 35%, o que significa que um terço dos carros eletrificados do país é comprado dos chineses. Com o início da produção nacional da BYD e da GWM, o impacto será ainda maior — diz Muriilo Briganti, sócio da consultoria Bright Consulting, especializada no setor automotivo, citando que as marcas chinesas já dominam o mercado.

Dados da Associação Brasileira de Veículo Elétrico (ABVE) confirmam essa avaliação. A entidade ressalta que Toyota e Carac já produzem aqui e têm fatia relevante das vendas. Mas, na importação, até novembro, são 36% de importados chineses.

EM 2030, SERÃO 30% DA FROTA
Projeção feita pela Bright Consulting mostra que até 2030, os veículos eletrificados (híbridos e *plug-in*) representarão 10% da frota brasileira, mesmo com a volta do Imposto de Importação sobre elétricos (que subirá gradativamente a partir de janeiro, quando começa em 12%, chegando a 35% em julho de 2026). Atualmente, esses veículos representam cerca de 0,5% da frota nacional. E os chineses terão impacto grande neste salto.

A Omoda | Jaecoo anunciou a chegada de um veículo Omoda e dois Jaecoo no próximo ano. O primeiro a chegar serão Omoda 5, um SUV em duas versões de motorização, sendo uma híbrida leve e outra totalmente elétrica. A versão topo de linha, 100% elétrica, chega ao mercado brasileiro primei-

ro. Na sequência, a motorização híbrida leve será lançada em duas diferentes versões. Os preços serão compatíveis com os segmentos em que atuarão, diz a marca. SUVs totalmente elétricos de rivais custam entre R\$ 230 mil e R\$ 250 mil no mercado brasileiro. Em outubro, o CEO da companhia, Shawn Xu, disse que a empresa tem intenção de pro-

duzir no Brasil e que estuda a melhor oportunidade de mercado. Por questões estratégicas, a empresa não divulga o valor do investimento no país. A Omoda | Jaecoo estreou globalmente em abril de 2023, durante o Salão do Automóvel de Xangai. Até novembro passado já foram mais de 137 mil unidades comercializadas — estes núme-

ros não consideram o mercado chinês. O objetivo global da empresa é vender 1,4 milhão de unidades até 2030. Briganti, da Bright Consulting, observa que os veículos chineses eletrificados atualmente já oferecem autonomia de mais de 200km. Há alguns anos, a autonomia era de 40km, 50km. Ele lembra que, com margens mais reduzidas

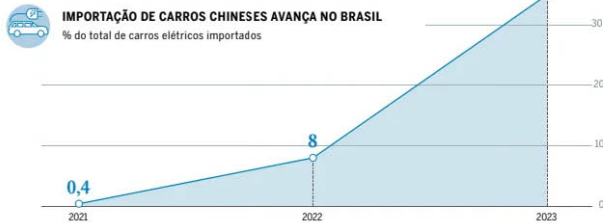
para ganhar mercado, a BYD, por exemplo, trouxe ao Brasil o Dolphin, com preço a partir de R\$ 150 mil e autonomia anunciada de 291km. A bateria pode ser recarregada com um adaptador em uma tomada comum de 127V ou 220V. O veículo traz tecnologias como tela de 12,8 polegadas, com rotação elétrica para posição vertical e horizontal, e até karaokê.

COM PREÇO MENOR E INVESTIMENTOS

IMPULSO NO CARRO ELÉTRICO

Marcas chinesas dominam e já representam 35% do total de veículos desse tipo importados

SALTO NO CRESCIMENTO



INFRAESTRUTURA NO BRASIL AINDA É BARREIRA PARA ELÉTRICOS



Fonte: Bright Consulting/Roland Berger



'Chegando com tudo' Ricardo Bastos, da GWM: empresa superou meta de venda de 10 mil unidades no país em novembro. Produção na unidade paulista começa na metade de 2024

É possível usar o comando de voz para que o veículo ligue o Spotify, por exemplo.

—A chegada do Dolphin foi disruptiva. Com preço mais acessível, oferta do carregador e garantia de 5 anos, o mercado chacoalhou — diz Alexandre Baldy, presidente do Conselho de Administração da BYD no Brasil e ex-ministro das Cidades do governo de Michel Temer, que confirma investimentos de R\$ 3 bilhões na unidade da Bahia.

Ele avalia que a cultura do brasileiro em relação ao carro elétrico começou a mudar. A BYD trará ao país o Dolphin Mini, no primeiro trimestre, com preço próximo de R\$ 100 mil, reduzindo a barreira dos preços. Na China, o carro é chamado de Seagull, mas a mudança de nome aqui vai aproximá-lo do Dolphin.

As obras da fábrica da BYD (do inglês Build Your Dreams, Construa Seus Sonhos) começaram em fevereiro, e ela será um espelho da unidade de Changzhou, no distrito chinês de Alta Tecnologia, onde um carro leva em média 4 horas para ser montado. Na prática, serão três unidades na Bahia — uma de carros elétricos, uma de chassis de ônibus e a terceira de beneficiamento de lítio para fabricação de baterias. Existe a ideia de construir uma fábrica de chassis de ônibus elétricos no Pará, que sediará a 30ª conferência do clima da ONU (COP30), em 2025.

A expectativa é que a produção em Camaçari comece com dois modelos, o Dolphin e o SUV híbrido Song, chegando a 150 mil unidades por ano. Quando as exportações para países vizinhos engrenarem, a fabricação pode chegar a 300 mil unidades.

R\$10 BI EM DEZ ANOS

A Great Wall Motor (GWM) já tinha superado em novembro passado sua meta de vender 10 mil unidades este ano no Brasil. A companhia trouxe o híbrido Haval 6, em abril, e o ORA, 100% elétrico, em setembro, com preços do primeiro entre R\$ 215 mil e R\$ 315 mil, e do segundo, de R\$ 150 mil a R\$ 184 mil. Ricardo Bastos, diretor de Assuntos Institucionais da marca, afirmou que a produção na unidade paulista deve começar na metade de 2024. Ele ainda não revela o modelo, mas o próprio Haval, poderia sair da linha de produção brasileira em duas versões. O investimento da GWM no Brasil, ele diz, será de R\$ 4 bilhões até 2026 e R\$ 10 bilhões em dez anos.

—As montadoras chinesas já estão com as decisões tomadas e o caminho claro no Brasil. Diferentemente das fábricas tradicionais, os chineses estão chegando com tudo ao país trazendo uma experiência diferente na eletrificação.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal O Globo - Rio de Janeiro/RJ

Seção: Economia Pagina: 11