



7 • Correio Braziliense — Brasília, domingo, 8 de maio de 2022

<b>Bolsas</b> Na sexta-feira <b>0,16%</b> São Paulo <b>0,3%</b> Nova York	<b>Pontuação B3</b> Ibovespa nos últimos dias <b>106.528</b> / <b>105.135</b> 3/5 4/5 5/5 6/5	<b>Salário mínimo</b> <b>R\$ 1.212</b>	<b>Dólar</b> Últimas cotações (em R\$) Na sexta-feira <b>R\$ 5,075</b> (+ 1,17%)	<b>Euro</b> Comercial, venda na sexta-feira <b>R\$ 5,353</b>	<b>Capital de giro</b> Na sexta-feira <b>6,76%</b>	<b>CDB</b> Prefixado 30 dias (ao ano) <b>12,69%</b>	<b>Inflação</b> IPCA do IBGE (em %) Novembro/2021 0,95 Dezembro/2021 0,73 Janeiro/2022 0,54 Fevereiro/2022 1,01 Março/2022 1,62
--	--	---	--	--	--	---	---

## » Entrevista | ANTONIO FILOSA | PRESIDENTE DA STELLANTIS PARA A AMÉRICA DO SUL

Chefe da maior montadora do país diz que o Brasil pode combinar a tecnologia do automóvel elétrico o etanol

# “Sem corte do IPI, carros seriam ainda mais caros”

» ANA DUBEUX  
» ROSANA HESSEL  
» VICENTE NUNES

O engenheiro italiano Antonio Filosa, presidente (COO) da Stellantis para a América do Sul, maior montadora do país, dona de praticamente um terço do mercado, diz que o Brasil passará pela transição do carro elétrico, mas admite que o país tem uma vantagem competitiva que é o etanol. “O Brasil não pode parar o progresso. E o progresso da indústria automobilística vai pela eletrificação”, afirma. E, para isso, a empresa pretende investir em novos modelos, entre eles, carros híbridos combinando a motorização da eletricidade com o etanol. “O argumento de que o país não precisa do carro elétrico não é puramente verdadeiro. O carro elétrico é o progresso”, frisa.

A Stellantis completou um ano desde a fusão dos grupos italo-norte-americano Fiat Chrysler e do francês PSA Peugeot Citroën, com mais de 20 marcas sob o guarda-chuva. A nova holding encerrou o primeiro ano de operações com faturamento de 152 bilhões de euros (R\$ 814,7 bilhões), dos quais 10,7 bilhões de euros (R\$ 57,3 bilhões) foram provenientes do continente sul-americano. A região comercializou 830 mil veículos e registrou lucro operacional de R\$ 5,6 bilhões.

A empresa, hoje, é líder do mercado brasileiro de automóveis e comerciais leves. Globalmente, a Stellantis planeja investir 14 bilhões de euros por ano (R\$ 75 bilhões), com ênfase em projetos de eletrificação e software. “A indústria está em uma fase de transição, esperando os novos marcos regulatórios”, destaca. E dois deles serão decisivos para a velocidade desse processo no Brasil: o Rota 2030, que definirá o novo objetivo de emissões de CO2 da indústria e o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve 8), o equivalente ao Euro VI. Para isso, será preciso muito diálogo. “O governo deve cuidar de colocar todos à mesa, entender o ponto de vista de cada um e tomar a melhor decisão para a indústria do país”, defende.

No entender de Filosa, a redução de 35% na alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) é “louvável”, mas não evita o aumento dos preços dos carros. A inflação de matérias-primas e componentes está “quatro a cinco vezes” acima do custo de vida oficial. Ele acrescenta, ainda, que a falta de competitividade da indústria brasileira acontece da porteira para fora, e os principais problemas são: carga tributária elevada, infraestrutura precária e falta de isonomia territorial. Só resolvendo esses problemas, o país será competitivo.

**Estamos em um ano eleitoral, com muita volatilidade no mercado financeiro. Como o senhor e os executivos da**

Marcelo Ferreira/CB/D.A Press



**O argumento de que o país não precisa do carro elétrico não é puramente verdadeiro. O carro elétrico é o progresso”**

**companhia estão vendo o Brasil?**

Digamos que estamos em transição. Nada de novo em relação a outros anos eleitorais.

**Mas o Brasil nunca teve uma polarização como a de agora. O país está dividido...**

No final, o Brasil, sempre, assim como todo país do mundo, escolhe um de dois. É uma polarização necessária.

**É, mas no segundo turno. Antes, havia mais competição. Agora, uma terceira via está sem espaço. Abrindo as pesquisas, vemos mais de 70% dos votos consolidados em dois candidatos. Ou seja, o que vai decidir é a rejeição?**

Provavelmente. Quem tiver maior rejeição, perde.

**E para a empresa, como é atuar e fazer negócio no Brasil? Outras montadoras fecharão as fábricas no país, como a Ford?**

Sinceramente, não sei. A decisão da Ford até se arrastou por alguns anos, acredito. Não sei se haverá outras (marcas) deixando (o país). Seguramente, algumas reduzirão a própria atividade. Os segmentos mais vulneráveis são os fornecedores, porque dependem da indústria e têm menos ferramentas. A indústria está em uma fase de transição, está esperando os novos marcos regulatórios e

na fase de introdução da eletrificação. Esse, por si só, é um desafio.

**O que são esses marcos regulatórios e o que vocês esperam?**

São basicamente dois. O primeiro é a próxima onda do Rota 2030, que vai definir qual é o novo objetivo de emissões de CO2 da indústria. E o segundo, o Proconve 8, que definirá as novas regulamentações adicionais sobre gases poluentes (e deve vigorar a partir de 2025). Esses dois marcos serão definidos nos próximos meses. E eles mostrarão o quão rápido será a entrada do produto elétrico na indústria automobilística brasileira. O Brasil, muito mais do que outros países, tem uma alternativa para a matriz energética de autopropulsão que é o etanol. Na equação de emissão de CO2, medida desde o plantio da cana-de-açúcar até o uso do etanol nos motores, ele é quase neutro. É quase como um carro elétrico. E, para atender aos próprios objetivos (de redução) de emissões de CO2, o Brasil tem essa grande fortaleza que ninguém tem. Então, nessa decisão, (o país) definirá a velocidade da eletrificação da indústria.

**Qual vai ser o papel do governo nessa questão?**

Esperamos que, como sempre

foi feito, o governo continue com a abertura ao diálogo, porque são decisões técnicas que impactam a produção e a velocidade de industrialização do país. O governo deve cuidar de colocar todos à mesa, entender o ponto de vista de cada um e tomar a melhor decisão para a indústria do país. É reconhecido que o Brasil tem essa fortaleza do etanol, e deve continuar cultivando-a.

**Os produtores de etanol dizem que, no caso do Brasil, o carro elétrico não é necessário, devido ao enorme custo para construir uma rede de abastecimento, estimado entre R\$ 300 bilhões e R\$ 1,3 trilhão. E, para o etanol, a infraestrutura já existe. Há mais de 70 mil postos espalhados pelo país. Outro argumento é que a matriz energética que abastece o carro elétrico é mais suja que a do etanol. No Brasil, nem tanto, mas, na Europa, por exemplo, tem até carvão. O senhor acredita que o Brasil consegue conciliar essa questão?**

Acho que o Brasil não pode parar o progresso. E o progresso da indústria automobilística passa pela eletrificação. O Brasil tem essa fortaleza do etanol, mas não dispensa o outro. Um é alternativa ao outro. O Brasil será, no futuro, um dos pouquíssimos países que terá uma matriz

de autopropulsão, com uma série de possibilidades. Para atingir os objetivos de redução de CO2, a maioria dos países é forçada a adotar unicamente a eletrificação. O Brasil poderá adotar uma mistura, de pura eletrificação, de eletrificação híbrida, com motor elétrico e de etanol. Isso é bom, é saudável, porque deixa as portas abertas ao progresso inevitável, que é a eletrificação, mas oferece ao mercado alternativas mais competitivas. Então, o argumento de que o país não precisa do carro elétrico não é puramente verdadeiro. O carro elétrico é o progresso.

**Mas é tão caro aqui no Brasil...**

É caro, mas não apenas no Brasil. É caro no mundo. O custo das células das baterias ainda é muito alto, porque não se atingiu a vantagem da economia de escala de outras alternativas. Mas é claro que, à medida que a demanda (pelo carro elétrico) aumentar e a produção crescer, o custo das células das baterias vai cair. Será daqui a 10, 15 anos uma alternativa de competitividade razoável. Nesse período transitório de 15 anos, os governos dos demais países podem pensar em incentivo ao consumo. O Brasil pode não pensar nisso, porque tem o etanol.

**O governo, agora, deu incentivo à indústria por**

**meio da redução do IPI, e o setor automotivo também foi beneficiado. Primeiro, um corte de 25% e, agora, de 35%. Por que essa redução não está sendo repassada para os consumidores? O preço do carro não cai, muito pelo contrário. Só sobe...**

(A redução do IPI) está sendo repassada (aos consumidores). (Sem a diminuição do IPI), os preços dos carros subiriam muito, mas muito mais. A inflação global é enorme. Nós, da indústria, negociamos aço nos últimos três anos com média de mais de 54% de aumento de ano sobre ano. O preço do aço mais do que dobrou nesse período. O carro é feito com mais de 60% de aço, e não podemos fazer nada contra isso. Então, o incentivo do IPI é saudável. O preço do plástico também está aumentando, porque é derivado do petróleo. Tem muitos itens elétricos e eletrônicos que estão ficando mais caros. A inflação de todas as commodities que a indústria usa para fazer carros está muito elevada, na ordem de quatro a cinco vezes a inflação normal. Não repassamos todos os custos para os preços dos carros face às nossas eficiências. A redução do IPI é saudável, porque dá uma ferramenta a mais para conter um pouco o repasse da inflação, que, se não fosse feito, mataria a indústria.

**E como está o fornecimento dos microprocessadores, que prejudicou a produção mundial de veículos durante a pandemia?**

Está ainda restrito. De verdade, este seria o ano para começarmos a ver algumas relevantes melhorias, mas fatos novos surgiram. Entre eles, o problema geopolítico da guerra entre Rússia e Ucrânia. E, claramente, tudo o que aconteceu na China com a nova onda da covid-19, é outro. Então, tudo isso, desacelerou a melhora que vai ocorrer no começo do ano que vem.

**Carro vai ser artigo cada vez mais de luxo no Brasil? O país teve um período, sobretudo no fim dos anos 2000, em que o brasileiro teve muito acesso, porque tinha o carro popular e o crédito em até 60 meses. Dada a queda na renda do brasileiro, só rico vai ter carro?**

Não. Primeiro, é preciso olhar o tema da mobilidade, e não dos carros. Existem novos modelos de mobilidade que estão propondo ao consumidor alternativas diferentes. Nós, como Stellantis, por exemplo, estamos propondo uma série de planos relacionados a isso. Um deles, temos uma empresa dentro do grupo chamada Flua, que prevê ao consumidor subscrições de longo termo, de 12 a 24 meses. Ou seja, no lugar de comprar o carro, você pode comprar a exclusiva mobilidade de um modelo. É quase um leasing. Sobre o fato de o carro ser um bem de luxo ou não, depende de qual é a definição de bem de luxo.

**Leia mais na página 8**