



Os caminhos da descarbonização | Fred Cavalho

O objetivo é construir pontes



A radicalização das conversas entre os partidários da eletrificação total e completa e aqueles com uma visão gradativa das mudanças – dentro dos chamado futuro eclético – tende a desaparecer nos próximos tempos. Pelo menor no que depender de Ricardo Bastos, presidente da Associação Brasileira de Veículos Elétricos -ABVE – e diretor de relações governamentais da Great Wall, um importante e surpreendente fabricante chinês de veículos. Foi exatamente a compradora da fábrica da Mercedes-Benz em Iracemápolis, interior de SP. E também a apresentação de seus primeiros produtos ao mercado foram um choque pela qualidade e pelos preços.

A OTM Editora realiza há alguns anos eventos em que reúne os melhores casos de adoção das práticas ESG entre as empresas de transportes. E com estas participações foi criado um círculo virtuoso de ampliação de companhias envolvidas – exatamente pelos exemplos em busca de uma sociedade melhor, com respeito ao meio ambiente e mais justa.

Como coroamento de todo este trabalho a OTM Editora promoverá, no dia 29 de novembro, no Transamérica Expo, o 5º. Fórum de Transporte Sustentável. E na preparação para este dia inteiro de apresentações, debates e informações transformadas em conhecimento, fizemos uma série de entrevistas com os alguns dos principais atores do setor sobre descarbonização.

A leitura de diferentes posicionamentos, a exposição dos problemas e soluções serão um importante instrumento na adoção dos caminhos brasileiros na busca da descarbonização.

O quinta entrevista desta série é com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE.



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

OTM EDITORA – Na presidência da ABVE quais são os seus principais objetivos?

RICARDO BASTOS – Temos de respeitar o trabalho do meu antecessor Adalberto Maluf nesta entidade e a nossa busca é dar continuidade a alguns das principais lutas na defesa dos elétricos. Mas cada presidente tem sua marca, mas seguiremos uma linha estratégica. Na ABVE temos várias empresas de diferentes segmentos associadas, então temos de representar desde o pessoal de peças, componentes para veículos elétricos, por exemplo carregadores e baterias até veículos levíssimos como patinetes, bicicletas, triciclos e motos elétricas. Os leves que são automóveis em todas suas configurações, além dos pesados, como os caminhões e principalmente ônibus.

Mas o objetivo, a meta de minha gestão, é construir pontes com todos envolvidos na questão de descarbonização. Anfavea, Sindicas, governos, Única e demais produtores de combustíveis renováveis, entre outros.

OTM EDITORA – Na faixa dos leves, importante ressaltar os furgões e caminhões leves.

RICARDO BASTOS – Caminhões a gente sabe que tem possibilidade de chegar elétrico, se a gente pensar que o hidrogênio, carro a hidrogênio é na verdade um elétrico, e já recebamos alguns sinais de empresas falando de veículos pesados a hidrogênio, ainda em testes no Brasil, mas em algum momento pode ter produção no Brasil.

Nosso objetivo na ABVE obviamente é, não só trazer as tecnologias. Em um primeiro momento elas serão importadas embora a gente tenha empresas importantes no Brasil fabricando já baterias e conjuntos eletrificados.

EMPRESAS CHINESAS ESTÃO INTERESSADAS EM VIR PARA O BRASIL

OTM EDITORA – Quais são os fabricantes de baterias nacionais que já estão produzindo ou se preparando para produzir?

RICARDO BASTOS – Hoje existem grandes empresas se preparando como Moura, WEG e Siemens. A WEG já está produzindo as baterias dos ônibus elétricos que estão circulando em São Paulo. Então você tem empresas importantes fazendo



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

investimentos no Brasil, empresas chinesas estão interessada em vir para o Brasil, estão vindo ainda, ainda não estão associadas na ABVE, mas estão se preparando, a gente já está em contato com essas empresas. Então, eu vejo que a fabricação de baterias, por exemplo, você tem desde uma nacional como a WEG, Moura, até empresas maiores produzindo.

OTM EDITORA – A WEG todo mundo tem um respeito muito grande pela tecnologia que ela tem, e citam também a Moura. Mas dizem que a tecnologia de baterias, ao contrário do que normalmente se imagina, é uma coisa extremamente sofisticada e muito avançada em tecnologia, e que em realidade hoje só os chineses conseguem entender, ter a tecnologia no estado da arte, apesar deles saberem melhor que todo mundo que o estado da arte deles hoje...

RICARDO BASTOS – Pode amanhã não ser mais.

OTM EDITORA – Uns três ou quatro meses pode não ser mais, porque mudam os minerais que estão fazendo a produção de energia.

RICARDO BASTOS – Voltando ao início da entrevista preciso destacar um ponto importante também nessa gestão, o que nós queremos construir

parcerias, construir pontes, pois nenhum país sozinho consegue fazer. A China obviamente conseguiu dar um salto gigantesco por conta de pesados investimentos e uma política orientada para o eletrificado. Na China tudo aconteceu por diversos fatores, mas era o único caminho que eles tinham para despoluir as cidades. Acho que o Brasil dá grandes saltos quando começa a produzir. Talvez o momento seja de criar parcerias e buscar transferência de tecnologia.

Esse é natural e vai acontecer, acredito que os investimentos são sólidos, novas empresas estão vindo para produzir. Algumas para montar fábrica aqui, outras nós estamos conversando, e sentimos a vontade das empresas chinesas de ter um parceiro no Brasil. Eles sabem que produzir no Brasil não é fácil, então mais do que uma empresa chinesa vir e simplesmente se instalar no Brasil, ela vai buscar talvez em um primeiro momento um parceiro que queira fazer investimentos, queira participar deste processo. Muitas vezes o capital, a empresa chinesa já tem a tecnologia, com certeza ela já tem, o que ela precisa é de alguém que conheça esse país, conheça o Brasil e saiba como atravessar momentos que a gente sabe que acontecem no Brasil.



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

OTM EDITORA – O exemplo mais típico e surpreendente de todos é exatamente a Great Wall, chegou aqui, procurou pessoas para entender o mercado, teve uma série de surpresas e foi se adaptando, entendendo a maneira que o Brasil joga, desde a compra da fábrica da Mercedes-Benz até escolher o modelo que surpreendeu todo mundo, porque as apostas eram em um full electric e na apresentação tinha um híbrido e os elétricos. Além disto com mais tecnologia que se imaginava e com preço que ninguém imaginava.

RICARDO BASTOS – Verdade.

OTM EDITORA – A surpresa foi geral....

RICARDO BASTOS – É, acho que esse foi um caso importante da Great Wall, estudou mais de 10 anos o mercado brasileiro, inclusive tentou fazer algumas parcerias no passado, mas acho que o momento certo chega quando ele tem que chegar, né? A GWM tem custos mais baixos de produção pois produz boa parte de seus componentes....

OTM EDITORA – E adotou a estratégia de montar uma equipe com muitos brasileiros com poder de decisão. O que é uma raridade...

RICARDO BASTOS – Na minha visão, foi acertada a decisão de montar a estrutura da empresa no Brasil e ao mesmo tempo contratar brasileiros e dar poder para decidirem dentro da empresa. Tanto nos produtos, se a gente olhar o produto que nós temos aqui no Brasil e comparar ele com o que nós temos na China, veras que são dois produtos completamente diferentes. Desde a parte estética até parte de powertrain, mudou completamente o veículo. Então, acho que esse tipo de visão, pegamos um exemplo de uma montadora, a GWM no caso, mas é um tipo de visão que eu vejo dos chineses de estudar muito o Brasil. O Brasil hoje tem uma parceria estratégica, alinhamento estratégico, parceria com o governo chinês, isso é reconhecido pelo governo chinês.

Tive a oportunidade de almoçar com o embaixador chinês aqui no Brasil e pude conversar um pouco com ele sobre isso, tivemos um almoço aí de uma hora, uma hora e meia, então foi muito interessante poder ver isso também que eu já estava sentindo

Acho que esse obviamente não tem nenhuma grande novidade, acho que o segredo é esse. Para você fazer

**GMW
TEM CUSTOS
MAIS BAIXOS
DE PRODUÇÃO**



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

um projeto que atenda realmente os interesses locais, que você chegue no consumidor local, que você faça parte da sociedade, isso também é muito importante. Acho que não é só a produção e o lado econômico, o lado econômico faz a diferença quando você decide produzir no país, isso chama atenção, mas também você relacionar com quem está no Brasil, com as entidades de classe. Por acaso hoje estou aqui como presidente da ABVE, mas o relacionamento nosso é construído com várias entidades. Nós já fizemos reuniões com várias outras entidades.

OTM EDITORA – Quais as entidades procuradas?

RICARDO BASTOS – Sindipeças, ANFAVEA, Única, SAE, AEA, IQA. . Acho que são entidades importantes que são responsáveis por onde nós chegamos com a indústria automotiva brasileira. Então, construir essas pontes são muito importantes para ABVE. Então, essa é uma mensagem muito clara que a gente está levando hoje com a ABVE. Os associados da ABVE endossam muito essa visão, muitas empresas são startups que conseguiram se deslocar aí um pouquinho, cresceram mais, algumas conseguiram se deslocar a ponto de

até chegar a ter sistemas e novidades aí sendo colocadas fora do Brasil.

Dentro da ABVE, nós temos empresas que investiram, que acreditaram no Brasil, começaram pequeninos e hoje podem liderar plataformas de integração com investimentos capitados de fora.

Então, tem empresas, hoje eu me reúno muito com empresas brasileiras, mas eu tenho me reunido muito com empresas estrangeiras. Tenho empresas americanas associadas que já fui tomar café com CEO americano, tenho agora um convite de uma empresa europeia, uma gigante europeia que quer se associar a ABVE no setor de veículos para construção, veículos, máquinas e equipamentos, e que eu devo me encontrar com eles agora. Nós conseguimos...

OTM EDITORA – Detalhe, para tornar forte, obrigatoriamente você não teria que trazer esse gigante chamado Enel, CPFL, esses, digamos, novos players do mercado de veículos que nunca jogaram e agora eles estão jogando? Inclusive financiando sistemas de ônibus, furgões, etc...

RICARDO BASTOS – Você falou bem em. A Enel já está lá com a gente, é uma das empresas mais atuantes na ABVE. Então você tocou bem no



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

ponto, quando a gente tem uma entidade, e aí acho que é muito claro, não defendo e nem estou... O veículo é importante, porque o veículo está lá na ponta, né? Seja o automóvel, seja o caminhão, seja o ônibus, mas ele é parte de um processo. Então assim, na ABVE está muito claro que a gente não tem que focar só no veículo, o veículo é parte disso e a gente participa disso junto com outras entidades.

OTM EDITORA – Mas sem infraestrutura o veículo não existe.

RICARDO BASTOS – Sem infraestrutura você não tem elétrico.

OTM EDITORA – O exemplo das empresas que fecharam postos de abastecimento elétrico em uma das principais rodovias paulistas deixa o proprietário do elétrico sem alternativas para seguir viagem.

RICARDO BASTOS – E você tem que pensar na sustentabilidade disso. Dentro da ABVE a gente tem o fórum para discutir tudo isso, na nossa comissão de leves não estão só automóveis, está também o pessoal interessado em vender para os automóveis, energia e tudo mais, e a gente tem que conciliar isso tudo lá dentro, acho que a proposta da ABVE tem que nascer desta forma.

É um erro pensar que ABVE está aqui para defender o automóvel, só isso, não, nós queremos participar sobre as decisões sobre a política automotiva, porque isso impacta nas vidas de automóveis eletrificados, e isso impacta nos sistemas, nos carregadores, isso impacta em todo o ecossistema lá dentro da ABVE, mas não no sentido de excluir qualquer outra tecnologia, não é excluir o a combustão, excluir o híbrido, pelo contrário, nós temos muitas empresas que produzem veículos híbridos. Mas é isso um pouco da leitura do que está por trás hoje na ABVE, na verdade é o que nós estamos posicionando a ABVE hoje junto ao governo, junto à sociedade, olhando esse caminho de parcerias, de construir pontes. E sem nenhum demérito para as tecnologias, até porque o olhar é a descarbonização, isso se nós temos no Brasil um etanol que é reconhecido, que tem seus grandes méritos, vamos associá-los e vamos trazendo juntos, acho que esse é o caminho. E tentar ajudar até mesmo o etanol sair no Brasil e chegar em outros países, como já está na Índia, alguns países que já estão interessados, quem sabe a China pode se interessar.



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

OTM EDITORA – Quando se fala com ANFAVEA, Sindipeças, Fenabreve, todo mundo diz exatamente a mesma coisa “Olha, a evolução dos carros elétricos, híbridos e novas tecnologias vai depender muito do Governo Federal. Todos dizem que falam com ministros, com técnicos, mas não existe uma decisão do governo qual o caminho. Temos a evolução do Rota 2030, mas toda hora sofre um adiamento. As empresas querem saber onde estamos, para onde vamos e como vamos. Qual a sua visão sobre esta questão?

RICARDO BASTOS – Olha, respeito e acho que tem bastante fundamento na opinião dos seus outros entrevistados, mas eu vou um pouquinho diferente da pegada que eles colocaram. Acho que sim, tem um diálogo com vários interlocutores no governo, seja ele federal ou estaduais. Eu estive recentemente no Rio Grande do Sul para um evento, aqui em São Paulo a gente vê muita oportunidade, muita entrada e uma aceitação muito grandes do governo. Lembrando que nós estamos com governos que começaram, grande parte agora em janeiro...

OTM EDITORA – Pouquíssimo tempo.

RICARDO BASTOS – Pouquíssimo tempo, então para não ficar preso só

nos governos recentes, se a gente pegar a legislação de São Paulo que está dando um impacto muito grande no mercado de ônibus, principalmente eletrificados. Essa legislação é de 2018 para 2019, a ABVE participou ativamente dessa legislação, então tem coisas acontecendo. Eu acho que o governo está aí, talvez não faça tudo que a gente gostaria, mas acho que a gente não pode perder oportunidade e essa interlocução tem que existir sim.

OTM EDITORA – Mas em realidade, se você pega a parte estadual, a parte municipal da cidade de São Paulo tomando aquela decisão que a maior parte das entidades da indústria instaladas aqui no país é contra, porque seria importar um volume absurdo sendo em detrimento da indústria nacional, e ao mesmo tempo a gente fica nessa coisa de “Com quem eu falo no governo federal? Qual é a porta? Quem é que vai tomar a decisão e quando essa decisão vai ser tomada?” Porque em realidade, a decisão seja do governo anterior ou do governo atual, ela está atrasada, você precisa de uma rota. Você já tem o Rota 2030 que apenas belisca por aí, não entra tão profundamente como precisava, mas... Agora, com quem a gente fala? Quando você espera essas decisões? E como



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

é que vocês estão fazendo para poder tirar alguma coisa assim mais concreta?

Menos aquele eu acho, etc....

RICARDO BASTOS – Bom hoje, vou falar um pouquinho de três esferas: Governo Municipal, o que a gente está fazendo, uma interlocução com algumas cidades não só aqui em São Paulo, Minas Gerais, Paraná, várias cidades que estão falando com a gente e a gente tem o grupo de levíssimos principalmente, mas o pessoal precisa de carregadores também. Sistemas que estão muito interessados e discutindo formas inteligentes de se criar uma política de instalação de carregadores, de mobilidade de levíssimos, porque é uma questão que precisamos olhar, seja bicicleta, vamos falar de patinetes que a gente já teve experiências talvez não muito boas até agora, mas que podem voltar em algum momento com outro conceito. Mas enfim, transporte de passageiros individual, mas enfim, plataformas de aplicativo. Acho que as cidades têm um papel e uma interlocução que hoje já está acontecendo, o problema é que você tem que falar com cada município individualmente.

Falando na esfera estadual, nós estamos trabalhando muito forte na questão do IPVA que é o Imposto

sobre o Veículo Automotores, então já temos os estados como Rio de Janeiro e Distrito Federal com 5 anos de IPVA zero para veículos eletrificados. Então a gente tem aí exemplos já acontecendo, uma discussão já acontecendo em São Paulo. Então a ABVE na parte do estado está focando muito no IPVA e medidas pontuais como essa de você ter o transporte público eletrificado. E aí olhando para produção nacional, o Brasil produz ônibus, tem a produção, não há necessidade de você importar ônibus...

OTM EDITORA – Um dos maiores produtores do mundo.

RICARDO BASTOS – Exatamente. Então nós temos que olhar esse contexto. No governo federal, nós não podemos esquecer da política, tem o ex-governador Geraldo Alckmin como vice-presidente e também Ministro do Desenvolvimento, e tem uma interlocução fantástica com a indústria automotiva. O presidente Lula veio da origem automotiva, São Bernardo, então é uma pessoa sensível a esse tema, tanto que essas algumas questões ele conversa, aponta soluções, além de permitir maior acessibilidade ao governo. As conversas com o ministro Alckmin apontam direções sobre



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

os projetos do futuro dos projetos de descarbonização. Não estamos parados, a gente não pode ficar parado. Então essa interlocução do governo ela não é de um canal só, mas o canal principal é o vice-presidente e ministro Alckmin, é onde está a possibilidade do Rota 2030 fase 2. Temos também trabalhado em uma política de imposto de importação para os automóveis, não para os caminhões e ônibus que temos produção local, mas para os automóveis que a gente não tem produção local, e alguns que a gente tem produção ainda incipiente usando talvez uma tecnologia de 20 anos atrás. Então a gente mostra para o governo que precisamos de mais tempo para trazer veículos híbridos e elétricos importados com alíquota reduzida. A agenda da ABVE em Brasília está muito extensa, aí nem entrei na área ambiental. Lá temos o ex-presidente da ABVE, Adalberto Maluf, fazendo um importante trabalho junto com a ministra Marina Silva, onde a gente já tem pautas e consultas importantes.

OTM EDITORA – Um detalhe, com 37 ministérios, vários dos ministérios mexendo com questões de emissões, descarbonização, não fica mais complexo

o trabalho de vocês? Tem muitos ministérios trabalhando em cima da mesma coisa, do mesmo produto. Isso não complica um pouco o trabalho de apresentar projetos?

RICARDO BASTOS – Eu acho que tem que haver uma adequada leitura sobre os caminhos mais adequados facilitam o trabalho. Quando precisa resolver algo de meio ambiente tenho de passar pela ministra Marina, mas também falar com o Alckmin.

OTM EDITORA – Eles fazem os ajustes com os diferentes ministérios e autarquias?

RICARDO BASTOS – São eles que têm que entrar em um acordo para definir o que o governo vai fazer. Mas eu fui no Ministério das Relações Exteriores, res está trabalhando com a COP 30 que é em 2025 lá em Belém do Pará. E nessa interlocução com o Ministério das Relações Exteriores, quando apresentei a ABVE, eles falaram “Pô Ricardo, você não quer trabalhar com a gente para deixar um legado, daqui dois anos, de descarbonização ambiental cidade de Belém do Pará? Eu falei excelente. O que o Ministério das Relações Exteriores está fazendo? Ele vai coordenar, porque a COP é responsabilidade dele, mas obviamente o Ministério do



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

Desenvolvimento e do Meio Ambiente vão estar dentro. Quando a gente fala em deixar o legado, esse conceito é muito amplo, eu posso deixar desde uma frota de ônibus eletrificados lá, como posso deixar a produção de alguma coisa, posso deixar uma outra coisa que gere receita, renda, emprego, enfim riquezas para as pessoas. Mas esse debate acho que aí, o Ministério das Relações Exteriores que tem a COP na mão, vai obviamente trazer para a mesa o Ministério do Desenvolvimento e o Ministério do Meio Ambiente que vão mostrar suas ações e projetos. Afinal estaremos em Belém, no meio da Amazonia.

OTM EDITORA – As empresas chinesas pretendem, tal como Great Wall e BYD, trazer produção para o Brasil?

RICARDO BASTOS – Não sinto nenhuma dificuldade de empresas chinesas trazerem produção para o Brasil.

OTM EDITORA – Não houve um erro de algumas indústrias do setor automotivo de criar uma gigantesca confusão entre descarbonização e eletrificação? Afinal quando a ONU reuniu todo mundo em Paris, deixou claro o objetivo da busca da emissão zero. Ou seja,

descarbonização. Algumas indústrias do setor premidas por dificuldades de mercado, posicionamento de imagem, resolveram inventar algo que seria uma oposição para a descarbonização. Debaixo do chapéu de descarbonização vem gás, etanol, motores a combustão interna com combustíveis renováveis, híbridos, elétricos até chegar na célula de combustível. Quando a indústria automobilística, transportadoras, shoppings, universidades, residências colocam sistemas de energia fotovoltaica, reaproveitamento e redução do consumo de água, dos resíduos, etc.... tem várias maneiras de você reduzir a pegada, mas isto foi esquecido, motor a combustão virou um monstro, etanol não serve para mais nada, as tecnologias atualmente existentes servem apenas para o lixo. Falta uma acurada análise dos elétricos, as suas vantagens e os seus problemas: desde recarregar veículos em países que produzem energia com carvão ou outras alternativas fósseis, até as questões relacionadas a bateria, desde a mineração em busca dos elementos para sua produção, a questão da disponibilidade do elétrico até o descarte, daqui alguns anos, de milhões de baterias.

RICARDO BASTOS – Cada empresa é responsável por sua estratégia. Os elétricos terão uma entrada gradativa



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

no mercado, em um primeiro momento o que mais se vende são os denominados eletrificados, caso típico dos híbridos. O preço dos elétricos ainda são muito elevados para o poder aquisitivo do brasileiro em torno de R\$ 150 mil reais.

Estamos ainda naquele trabalho de divulgar, de uma forma lógica e racional, as novas tecnologias do universo dos eletrificados. Desde híbridos plug-in, híbridos não plug-in e elétricos, só pra gente ficar só nessas três categorias. Tem hoje um debate muito mais claro para auxiliar o consumidor. Desde autonomia até as vantagens e desvantagens de cada tecnologia.

O híbrido flex. – o consumidor gosta da alternativa de escolher – é uma das alternativas mais rápidas para atender a descarbonização.

Importante ter essa experiência do plug-in, a gente sempre defende a compra racional, então por exemplo, o veículo elétrico é muito gostoso de dirigir, ele é muito silencioso, tem uma série de benefícios além do meio ambiente. Uma das coisas também dele é a manutenção depois que você compra, o quilômetro rodado dele é mais barato seja pelo custo na energia ou custo da manutenção, a dificuldade está no momento em que você

tem que comprar, tomar decisão de compra. Quando você tem condições ou políticas públicas te direcionando para esses veículos na cidade, como foi o caso da China, a China teve que tomar uma decisão por questões de poluição que ela falou aqui é elétrico e acabou, e plug-in, híbridos plug-in também são aceitos, mas tem que ter uma certa autonomia e tem que ser plug-in para circular com placa verde. Mas ela tomou uma decisão que tinha que tomar, porque as cidades dela estavam insuportáveis, mas você vê gente hoje vindo da China que anda em grandes cidades da China e fala "que silêncio, a cidade não faz barulho nenhum" porque ela foi completamente para o modelo elétrico que não faz barulho. Então a gente vai ter também outros ganhos da tecnologia, a compra racional é importante, principalmente quando a gente fala de Brasil, não é dar incentivo para uma tecnologia apenas "Ah, vamos ter só elétrico no Brasil", não é isso, a gente tem que manter a janela de ter elétrico aberta...

OTM EDITORA – Se você pega o tamanho da bateria do elétrico e o pega a bateria do híbrido, é um salto brutal

RICARDO BASTOS – Você tem uma diferença grande.



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

E hoje tem combinações diferentes dentro dos híbridos, híbridos plug-in com um pouco mais de bateria permitindo você usar 1,2 ou até 3 dias no modo elétrico, mas você pode pegar ele e fazer uma viagem de 1000km sem se preocupar onde você vai carregar. Então, existem condições de se programar com essas tecnologias. Olhar obviamente na parte de onde vem a energia, nós temos o biocombustível e nós defendemos na ABVE que estejam dentro da discussão, a nossa energia, a nossa matriz energética...

OTM EDITORA – 87%% é renovável. Aí você chega lá e o alemão vem dizer regras para cá com uma produção de 87% exatamente do combustível que não deveria ser utilizado: carvão. Aí aparece um carro todo bonitinho, engraçadinho, que está sendo alimentado com energia produzida por carvão.

RICARDO BASTOS – Eu fui recentemente na minha cidade com veículo híbrido. E aproveitei para visitar uma fazenda de amigos, pessoal plantando soja, milho, e os clientes tinham veículos da concorrência e fui lá mostrar o carro como empresa. Gostaram, mas a fazenda deles tinha uma estrutura de painéis solares, eles geravam lá não sei quantos megabytes

de energia e controlavam pelo celular “Olha aqui, coloquei na rede e estou ganhando dinheiro com aquelas placas”, isso virou um negócio, e eles plantam soja, milho e criam gado. Bom, hoje fui falar com o secretário de agricultura de um estado aqui no Brasil e na conversa eu perguntei como estavam os projetos. “Ah, estou cuidando de painéis solares, cuidando de montar painéis solares”.

Hidrogênio vai ser assim, tá? A gente está vendo aí um mercado para veículos de carga do governo muito interessante onde você tem o Brasil fazendo investimentos, obviamente olhando para exportação do hidrogênio, mas assim a gente vê aqui no Brasil consumo que se a gente construir isso bem casado e bem organizado, você pode ter frotas de caminhões, de ônibus, de rotas onde você tem postos de abastecimentos de hidrogênio nessas sequência, não precisa ter um posto em cada esquina porque é caro, você pode ter um posto a cada 500 ou 600 km.

Estamos falando de energia, energia é o nome do jogo.

OTM EDITORA – Descarbonização e energia.

RICARDO BASTOS – Não, por último é a descarbonização, agora a energia é



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

fundamental nisso aí, você tem que ter energia limpa, energia renovável, não adianta você ter só motor.

OTM EDITORA – Dentro do chapéu de descarbonização você tem uma briga, gás, fuel cell, carro elétrico, carro híbrido, você tem uma espécie de briga ao invés de falar assim “gente, vamos caminhar juntos. A gente tem um problema de descarbonização que é mundial, como não tem o planeta B só tem o A, vamos trabalhar juntos para chegar em 2050 atingindo as metas, porque a gente não tem a alternativa de não atingir. O que a gente faz?.

RICARDO BASTOS – Você aqui tem que olhar realmente o jogo . Primeiro, acho que vai haver um movimento de barateamento da tecnologia elétrica..

OTM EDITORA – Mesmo com o estudo que saiu lá do Wall Street? Que para construir uma nova mineração demoram 16 anos. Como é que faz isso?

RICARDO BASTOS –Acho que talvez tenha oportunidades com tempo menor do que esse que ele colocou, mas em outros países...

Mas não é isso que eu vejo dentro de quem está hoje me municiando de estudos, acho que vai abaixar o preço do carro elétrico, eletrificado, com híbrido sempre, quando eu falo

eletrificado, elétrico, inclui os híbridos. É um movimento natural, hoje você já está vendo híbridos competindo com carros a combustão.

OTM EDITORA –O híbrido, elétrico não?

RICARDO BASTOS – É, tudo bem, vamos chegar lá. Primeiro a gente tem que dar os passos, não é ser contra o elétrico, porque também não pode ser contra o elétrico, o elétrico está aí, existe e vai rodar, vai circular. Não vai ser o campeão de vendas, seja pelo preço, mas muito menos pelo preço, não vai ser campeão de vendas pela infraestrutura, pelas questões que ele ainda não entrega, ele está melhorando e está aprimorando, mas ele vai ser mais barato, com um tempo ele vai se tornar mais barato. O elétrico é muito simples, quando você populariza...

Acho que as oportunidades para os eletrificados possam se aplicar nos híbridos, mas acho que o preço deles tem de baixar, até porque você já vai tendo combinações de baterias olhando o interesse do consumidor. O híbrido com um pouco de bateria vai permitir que o fazendeiro abasteça na tomada da fazenda dele, com energia solar dele, fica mais barato do que às vezes ele usar o diesel, além de evitar os problemas de qualidades do diesel.



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

OTM EDITORA – Os motores elétricos tem vantagens em relação ao diesel?

RICARDO BASTOS – O motor elétrico tem um torque instantâneo. O diesel é muito usado no transporte de carga principalmente pelo torque, pela força, e o motor elétrico tem isso. Acho que teremos de construir esse veículo. E ainda tem a vantagem de ser amigável com o ambiente

Precisamos dar esse passo. O caminhão elétrico, exceto esses que você faz de última milha, que é o de entrega, se coloca muito peso nele.

OTM EDITORA – O papel da ABVE é esse papel político de convencer as pessoas a fazer direito?

RICARDO BASTOS – É isso e nós estamos fazendo isso. O Brasil é grande, a gente está falando com as cidades, a gente está falando com o governo, é muito difícil hoje você falar para uma Rota 2030 colocar uma política de carregadores, eu sei que não é simples, é complexo.

Acho que aqui no Brasil a gente tem de entender duas coisas: o poder público não tem que pôr dinheiro nisso, ele tem que por política, ele tem que regulamentar.

OTM EDITORA – Incentivar, regulamentar.

RICARDO BASTOS – Exatamente.

Quem põe dinheiro são as empresas, as empresas têm que pôr dinheiro. No começo a gente tinha carregador meio básico que demorava dez horas para carregar o carro e esse era o padrão. Atualmente a WEG produz carregadores muito mais rápidos já existem empresas fazendo parceria e oferecendo esses carregadores a um custo reduzido para os seus clientes. Para atender a todos os modelos e marcas de elétricos, desde as de luxo até as normais. Mas os carros tem de ter a tecnologia para receber carregamento rápido. Hoje já tem marcas trazendo carros híbridos que podem ser carregados em 40 minutos.

OTM EDITORA – Sem reduzir a vida útil da bateria?

RICARDO BASTOS – Sem reduzir a vida útil, sem comprometer. Novamente nós estamos numa corrida, né?! A bateria tem garantia, as marcas estão dando garantia, o Brasil faz parte disso. Oito anos mais ou menos.

Se a bateria deu algum problema a curto prazo, tem alguma coisa errada com a bateria, tem que trocar. A não ser que tenha acontecido alguma coisa, faz um laudo técnico e troca. A bateria tem que durar a vida do carro, igual motor, você não compra



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

um carro se perguntando quando é que vou ter que retificar o motor.

OTM EDITORA – “Ah não, daqui seis ou sete anos eu vou ter que trocar”

RICARDO BASTOS – As pessoas sabem que se comprar um carro de oito anos pode ter problemas no motor. Como pode ter problemas na bateria. Então se faz uma avaliação técnica e verifica o real estado dela. Tem 80% dá para a comprar, caso contrário será necessária uma nova. Se a capacidade está ruim pode virar um armazenador de energia, ela ainda tem vida econômica, ela ainda é útil para a sociedade. Esta bateria só vai ser descartada depois que ela não tiver mais condições de ser usada em nada. Então, o momento do descarte, o momento da reciclagem, é naquele momento que ou a bateria sofreu um acidente, alguma coisa, ou ela chegou o momento que não serve para mais nada.

OTM EDITORA – IOs módulos da bateria podem ser trocados?

RICARDO BASTOS – Exatamente, você poder fazer manutenção mais simples, botar a bateria para funcionar. Então hoje o processo de reciclagem não é um problema. Quem vai cuidar da bateria é o fabricante do veículo,

é o fabricante da bateria, ele vai ser responsável, a legislação é essa. E já está trabalhando com outras empresas interessadas nesta bateria.

A dificuldade do elétrico puro, não estou falando do elétrico puro que é a bateria totalmente, é que para ter esse carro com as características necessárias, um SUV para uso, põe lá minhas malas, minha família, levo pelo mundo, você precisa de muita bateria. Quando você põe bateria nele, o peso sobe, o preço sobe, não é questão do peso, mas o preço sobe. Então efetivamente o carro se torna mais caro, e aí nós estamos falando de um cliente realmente premium.

Mas se você fizer isso olhando só a radiografia, só uma foto de hoje, o seu raciocínio não está errado. Agora, a tendência disso no futuro, você vai ficar, vai fechar o mercado? Vai abandonar? Como eu falei em algum momento dessa entrevista, o elétrico está baixando de preço, o elétrico está permitindo combinações diferentes de baterias, que o Brasil experimentando hoje graças ao imposto de importação reduzido, diferentes combinações de uma mesma tecnologia, seja o elétrico puro, seja o híbrido plug-in, para não falar do elétrico híbrido convencional que também está sofrendo suas variações.



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

Nós temos produções aqui de bateria de níquel, veículos com baterias de níquel, os que estão vindo importado são baterias de lítio, de outra durabilidade, de outra autonomia.

Então, eu acho assim que o Brasil deveria manter esse imposto de importação para permitir que essas tecnologias venham, o custo disso em termos de custo de importação é ridículo, foram menos de 10 mil unidades plug-in importadas no ano passado, é muito pouco.

Vale a pena continuar abrindo mão de uma parte desse imposto de importação? Lembrando que esse imposto de importação não é arrecadatório, ele é regulatório, a finalidade dele não é botar dinheiro no cofre, é regular, sendo usado para o Brasil ficar conectado às novas tecnologias, e não perder esse salto que tem acontecido no setor.

OTM EDITORA – O que pode acontecer com empresas que resolveram apostar só no elétrico?

RICARDO BASTOS – Vão sofrer. Não tem viabilidade vender só elétrico. Só se o negócio tiver escala pequena.

Ainda temos muitos obstáculos para serem vencidos, mas acho que falta diálogo com a sociedade. Temos de avisar que viemos gerar

empregos, recolher impostos, trazer tecnologia e colaborar fortemente na descarbonização.

OTM EDITORA – Estamos atrasados na definição de quais são os caminhos. Onde queremos chegar, quais as estratégias, investimentos e pesquisas nas alternativas mais viáveis, tem de ter um pouco de bom senso. O Claudio Sahad, presidente do Sindipeças, já alertou que se tivermos competitividade teremos uma oportunidade de ouro no fornecimento de peças e componentes para o mercado de reposição do mundo inteiro. Algo próximo das 2 bilhões de unidades.

RICARDO BASTOS – Em épocas de mudanças fortes talvez exista um equívoco em culpar uma crise conjuntural com algum ataque da eletromobilidade. Que, em realidade, não está acontecendo.

Precisamos entender a filosofia dos chineses e a visão para o futuro. O embaixador chinês no Brasil disse: “Ricardo, a China olha o Brasil com um olhar de complementação, um olhar de parceiros estratégicos, porque o Brasil tem coisas aqui que nós não temos lá na China. A energia brasileira é um exemplo para o mundo, se a gente tem a tecnologia para consumir a essa energia brasileira de veículos

Os caminhos da descarbonização



Entrevista com **Ricardo Bastos**, presidente da ABVE e Diretor de relações governamentais da Great Wall

eletrificados, híbridos ou elétricos, o Brasil tem energia. E para produzir o veículo aqui, o Brasil vai ter uma indústria automotiva.

Isso é governança também. O que eu estou fazendo na ABVE? Eu tenho interesses diferentes lá dentro. Eu tenho empresas lá que só querem o elétrico, o que eu faço? O que a gente tenta fazer na ABVE? Primeiro, descaracterizar completamente a questão comercial, uma verdadeira batalha e tem de passar essa mensagem lá dentro. Já realizei várias reuniões para conversar sobre isto. Nós temos de tirar o lado comercial, porque se entrar em uma discussão comercial, você não fecha acordo, e aí a entidade não tem posição e vai cada um para um lado.

Mas esse movimento acho que vai

acontecer, de barateamento do carro elétrico em geral, híbrido e elétrico, híbrido já está acontecendo.

OTM EDITORA – Mas aí tem um problema porque esse discurso a gente ouve há muitos anos: “vai baratear, vai baratear...” A bateria sobe, o carro sobe, está tudo subindo, porque não está conseguindo atender a demanda de materiais para produzir as baterias

RICARDO BASTOS – A China fez avanço nos últimos cinco anos, a China não tinha esse volume e essa escala que ela tem hoje. Mas para finalizar, temos vários desafios para enfrentar, desde a conquista do mercado brasileiro e produzir no Brasil picape eletrificada 4x4, mais barata do que picape a diesel.

OTM



5º Fórum
Transporte
Sustentável
29 de novembro

PAVILHÃO F
TRANSAMÉRICA EXPO CENTER | SÃO PAULO

