

Brasília, 15 de julho de 2025.



Excelentíssimo Senhor Presidente Lula,

Com nossos cumprimentos, vimos expor o teor de nossas preocupações quanto ao **futuro da indústria automotiva brasileira**.

O setor tem sido, desde os anos 1950, um importante vetor de industrialização e de crescimento econômico para o Brasil. Nasceu de uma visão desenvolvimentista, impulsionando com sua expansão um dos maiores e mais diversificados parques mundiais de fabricantes de veículos e autopeças.

A cadeia produtiva automotiva exhibe números consistentes, que atestam o acerto da estratégia de localização da produção de veículos e seus componentes. São 26 fabricantes de veículos instalados no país e 508 produtores de autopeças, que formam uma cadeia produtiva responsável por 2,5% do PIB brasileiro, 20% do PIB industrial de transformação, pela geração de 1,3 milhão de empregos e por um faturamento anual de US\$ 74,7 bilhões.

Nossa indústria planeja investir R\$ 180 bilhões nos próximos anos, sendo R\$ 130 bilhões no desenvolvimento e produção de veículos e outros R\$ 50 bilhões no parque de autopeças.

Essa sólida cadeia industrial consolidou-se ao longo de mais de 70 anos de presença no Brasil. Sucessivas ondas de investimentos no decorrer desse período histórico enraizaram profundamente a capacidade industrial, tecnológica e de desenvolvimento de produtos e engenharia de nosso setor, impactando positivamente a economia e a sociedade. A industrialização urbanizou o país, expandiu o mercado de trabalho, impulsionou a educação e a ciência, somou desenvolvimento econômico ao social. Além de resultar em uma base industrial como poucas no mundo, propiciou a consolidação da engenharia nacional.

É nosso dever alertar, Senhor Presidente, que ***esse ciclo virtuoso de fortalecimento da indústria nacional está sendo colocado em risco e sofrerá forte abalo se for aprovado o incentivo à importação de veículos desmontados para serem acabados no país.***

Ao contrário do que querem fazer crer, **a importação de conjuntos de partes e peças não será uma etapa de transição para um novo modelo de industrialização, mas**

representará um padrão operacional que tenderá a se consolidar e prevalecer, reduzindo a abrangência do processo produtivo nacional e, conseqüentemente, o valor agregado e o nível de geração de empregos.

Por uma questão de isonomia e busca de competitividade, essa prática deletéria pode disseminar-se em toda a indústria, afetando diretamente a demanda de autopeças e de mão de obra. Seria uma forte involução, que em nada contribuiria para o nível tecnológico de nossa indústria, para a inovação ou para a engenharia nacional. ***Representaria, na verdade, um legado de desemprego, desequilíbrio da balança comercial e dependência tecnológica.***

Trazemos nossos argumentos à sua análise, Senhor Presidente, na expectativa de que seu governo **assegure igualdade de condições na competição pelo mercado, vetando privilégios para a importação de veículos desmontados ou produzidos no exterior com subsídios.** Confiamos na sensibilidade de Vossa Excelência para preservar a isonomia concorrencial e proteger a indústria que produz no Brasil.

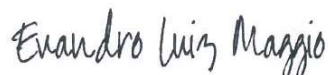
Nossos investimentos em curso resultarão em novas plantas industriais, em mais empregos, valor agregado e em uma nova geração de veículos cada vez mais sustentáveis. Reafirmamos, desse modo concreto, nosso compromisso com o fortalecimento da indústria nacional e com o desenvolvimento econômico e social do Brasil.

Atentamente,



Ciro Possobom

Volkswagen do Brasil



Evandro Maggio

Toyota do Brasil



Emanuelle Cappellano

Stellantis Automóveis do Brasil



Santiago Chamorro

General Motors do Brasil



NOTA À IMPRENSA

A discussão setorial relativa à vinda de novos OEMs no Brasil levanta uma questão que pode colaborar ou não para a continuidade do desenvolvimento e know-how do setor automotivo brasileiro. Diante da iminente decisão do Gecex (Comitê Executivo de Gestão da Camex), amanhã, 30 de julho, sobre a redução das tarifas de importação de kits CKD (Completely Knocked Down) e SKD (Semi Knocked Down), respectivamente de 5% e 10% aos veículos eletrificados, por três anos, a serem montados no País, a AEA – Associação Brasileira de Engenharia Automotiva manifesta preocupação quanto à ausência de proposições concretas das empresas pleiteantes em desenvolver a engenharia brasileira e, por consequência, a localização efetiva da produção, quando – em realidade – o País precisa incentivar a formação de técnicos e engenheiros, cenário que somente é possível com a atratividade do desenvolvimento local.

Entidade técnica mais importante do setor automotivo nacional, a AEA entende que a chegada de newcomers é bem-vinda, mas acompanhada de investimentos que possam atender ao tripé de fatores econômico, social e ambiental, traduzidos em desenvolvimento e crescimento do Brasil, empregabilidade e tecnologias avançadas de proteção ao meio ambiente.

Conduzida por representantes da indústria (montadoras e sistemistas), da academia e do Governo Federal, a AEA é defensora da engenharia automotiva nacional há mais de 40 anos, período em que sua participação foi determinante em todas as políticas públicas setoriais, elevando o Brasil a um dos polos produtivos de autoveículos mais expressivos do mundo.

Por este motivo, a AEA reforça seu compromisso de apoiar a cadeia de valores da engenharia e da indústria automobilística nacionais.

São Paulo, 29 de julho de 2025.

A DIRETORIA

AEA – Associação Brasileira de Engenharia Automotiva



Por que a BYD incomoda tanto?

Empresa que trouxe carros tecnológicos, sustentáveis e mais acessíveis é atacada por concorrentes obsoletos

Dizem que o futuro chega de repente. Mas, às vezes, o que chega de repente é o e-mail. O da vez foi uma carta enviada por quatro das maiores montadoras brasileiras ao Presidente da República, implorando para ele abortar a inovação. É isso mesmo: pedem, com todas as letras, que o governo impeça a redução temporária dos impostos para quem ousa oferecer carros melhores por um preço mais justo.

Assinada por representantes da Toyota, Stellantis, Volkswagen e General Motors, a carta tem o tom dramático de quem acaba de ver um meteoro no céu. O problema não é o meteoro, claro. O problema é que ele está sendo bem recebido pelos consumidores — aqueles mesmos que, por décadas, foram obrigados a pagar caro por tecnologia velha e design preguiçoso.

Agora, chega uma empresa chinesa que acelera fábrica, baixa preço e coloca carro elétrico na garagem da classe média, e os dinossauros surtam. Não foi por acaso que uma concorrente reduziu o valor de um modelo elétrico em mais de 100 mil reais depois da chegada da BYD. Por que antes custava tanto?

A carta fala em “concorrência desleal”. Porque nada é mais desleal do que alguém jogar o jogo — e ganhar. Nada mais injusto do que montar um carro no Brasil sob o regime autorizado pelo governo, com data marcada para nacionalizar a produção, e ainda assim entregar um produto que as “locais” não conseguem nem sonhar em oferecer.

A reação da Anfavea e seus associados, infelizmente, não é novidade. Trata-se do velho roteiro de sempre: diante de qualquer sinal de abertura de mercado ou inovação, surgem as ameaças de demissões em massa, fechamento de fábricas e o fim do mundo como conhecemos. É uma espécie de chantagem emocional com verniz corporativo, repetida há décadas pelos barões da indústria para proteger um modelo de negócio que deixou o consumidor brasileiro como último da fila da modernidade.

A ironia é que enquanto as cartas se empilham em Brasília, os consumidores já tomaram sua decisão. Basta olhar os comentários nas redes sociais da própria Anfavea: “Lutar por carro mais barato vocês não lutam, agora querem nosso apoio pra que?”. Ou ainda: “Sempre vou dizer o seguinte: se a Anfavea está tão incomodada, é porque o outro lado vale a pena”. Os brasileiros querem andar para frente e não seguir em marcha a ré.

A redução temporária de imposto que a BYD pleiteia segue uma lógica simples e razoável: não faz sentido aplicar o mesmo nível de tributação sobre veículos 100% prontos trazidos do exterior e sobre veículos que são montados no Brasil, com geração de empregos locais, movimentação da cadeia logística e pagamento de encargos. Isso não é nenhuma novidade, outras montadoras já adotaram a mesma prática antes de ter a produção completa local.



Ea BYD está fazendo isso. Em menos de um ano e meio, já está finalizando a primeira etapa das obras da fábrica em Camaçari (BA), no mesmo local onde outra montadora, que também era tradicional, desistiu do Brasil. Apenas o galpão de montagem final já é mais do que a metade do tamanho da antiga fábrica inteira. E o contrato com o Governo da Bahia já previa essa fase inicial de montagem enquanto o restante da estrutura é finalizado. Nada foi alterado. Tudo dentro do planejamento desde o começo.

O incômodo das concorrentes não tem a ver com impostos, nem com montagem, nem com empregos. Tem a ver com a perda de protagonismo. Com o fato de que um novo player chegou oferecendo mais e cobrando menos. Com o fato de que a tecnologia finalmente deixou de ser um luxo para poucos e virou realidade para muitos.

O que a BYD propõe ao Brasil não é um atalho nem uma esperteza fiscal. É uma visão de futuro com veículos mais limpos, mais seguros, mais conectados e com custo-benefício justo. Ajudar o Brasil a acelerar essa transição é um movimento estratégico não só para a marca, mas para o país.

O Presidente deveria ouvir essas cartas — e usá-las como prova de que está no caminho certo. Porque se os dinossauros estão gritando, é sinal de que o meteoro está funcionando.

BYD AUTO DO BRASIL