

**Título:** Mercado de carro elétrico no país tem potencial de movimentar R\$ 200 bi por ano a partir de 2030

**Veículo:** O Globo

**Data:** 06/out/2025

Economia / Negócios

Exclusivo para assinantes

# Mercado de carro elétrico no país tem potencial de movimentar R\$ 200 bi por ano a partir de 2030

Combinação de energia limpa e demanda aquecida pode tornar o Brasil um hub de veículos eletrificados

Por João Sorima Neto — São Paulo

05/10/2025 04h01 · Atualizado agora

Presentear matéria



Eletrificação de veículos tem potencial de movimentar R\$ 200 bilhões em novos negócios no Brasil, a partir de 2030 — Foto: Bloomberg

Maior mercado automotivo da América Latina — e sexto do mundo —, o **Brasil** pode se tornar um hub de produção e exportação de veículos eletrificados na região, movimentando R\$ 200 bilhões em negócios ao ano a partir de 2030. A transição para os veículos de baixo carbono pode criar 400 mil “empregos verdes” até 2050, em atividades como produção de baterias, infraestrutura de recarga e criação de softwares para carros cada vez mais tecnológicos.

Os desafios também são relevantes: alcançar produção local em escala para reduzir preços de veículos elétricos, oferecer uma rede robusta de pontos de recarga, fabricar baterias mais potentes. E tudo isso requer alto investimento.

As previsões otimistas e suas barreiras constam de dois novos estudos, do Instituto Acende Brasil, centro de estudos do setor elétrico, e do movimento Gigantes Elétricos, coalizão que reúne organizações internacionais na tentativa de comprometer a indústria automotiva com a chamada transição energética justa.

Se, em outras nações, a geração de energia elétrica é uma vilã ambiental, no Brasil responde por pouco mais de 1% das emissões de CO<sub>2</sub>. O país tem mais de 80% de sua matriz elétrica limpa e excedente de geração de fontes como eólica e solar.

Num país que transporta 71% das cargas por rodovias, abre-se uma oportunidade imensa de descarbonização dos transportes —responsável por 14% das emissões no Brasil — com a troca de motores a diesel e gasolina por baterias elétricas nas estradas, dizem os estudos.

— O Brasil tem vantagens competitivas significativas, como matriz elétrica limpa e capacidade de produzir biocombustíveis (etanol e biodiesel), que podem complementar a eletrificação, especialmente onde a transição é desafiadora, como no transporte rodoviário de cargas para longas distâncias — diz Alexandre Uhlig, diretor de Sustentabilidade do Acende Brasil.

Só a infraestrutura de recarga pode girar R\$ 14 bilhões anuais no Brasil até 2030, diz o instituto. Já o aumento no consumo de eletricidade para carregar veículos, estimado em 3% da demanda nacional em 2040 pela consultoria McKinsey, vai beneficiar companhias de distribuição de eletricidade com um adicional de receitas de R\$ 10 bilhões por ano. O levantamento do Acende Brasil conclui que esse novo ecossistema de negócios da eletrificação pode movimentar R\$ 200 bilhões por ano, num cálculo da consultoria Mirow & Co.

Parte dos investimentos está em curso. Montadoras instaladas no Brasil, incluindo chinesas que estão começando sua produção local de elétricos, aportam R\$ 140 bilhões até 2030 aqui. Só para caminhões são R\$ 8,5 bilhões, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). O ramo de ônibus também é promissor.

## **Autonomia desafia**

A Scania, por exemplo, investe R\$ 2 bilhões entre 2025 e 2028 para modernizar seu parque fabril no Brasil para a eletrificação. Em agosto, iniciou a produção de ônibus elétricos em sua unidade paulista. A Scania já tem caminhões a gás e buscou parceiros para criar corredores verdes no país, onde os motoristas podem abastecê-los em longas distâncias, favorecendo que alcancem regiões onde o agronegócio é forte, como o Centro-Oeste.



Primeiro caminhão elétrico da Scania vendido no Brasil — Foto: Divulgação/Scania

— Nossa próxima jornada é ter corredores de abastecimento para elétricos. A produção de ônibus elétricos já começou e, em dois ou três anos, deve ficar mais claro quando vamos produzir caminhões eletrificados aqui — diz Alex Nucci, diretor de Vendas de Soluções da Scania Brasil, que aponta a autonomia dos veículos como um dos principais desafios a serem superados.

No trabalho sobre vantagens do Brasil para liderar a eletrificação de caminhões, o Gigantes Elétricos observa que essa transição criaria um ambiente de requalificação profissional, com atração de talentos e fortalecimento de cadeias produtivas locais.

Com base em dados do Conselho Internacional de Transporte Limpo (ICCT, na sigla em inglês), o movimento estima que os empregos no setor automotivo podem chegar a 800 mil até 2050, o dobro dos atuais 400 mil (100 mil em montadoras e 300 mil em autopeças).

— Os empregos no setor dos veículos de combustão não serão perdidos. Vão atender os biocombustíveis, biodiesel e etanol, que também são muito neutros (em emissões) na sua operação. Mas abre uma frente nova de oportunidades de trabalho nos elétricos — diz Clemente Gauer, diretor da Associação Brasileira dos Proprietários de Veículos Inovadores (Abravei), parceiro da campanha Gigantes Elétricos.

O levantamento do Acende Brasil avalia que o uso de caminhões eletrificados ainda ajudará empresas a atingir suas metas de descarbonização, além de gerar novos negócios.

A JBS, maior processadora de carne do mundo, criou a No Carbon, empresa do grupo especializada na locação de caminhões 100% elétricos. Nos últimos três anos, a empresa multiplicou por nove sua frota de caminhões elétricos, saltando de 31 para 281 veículos.

— São do tipo Veículo Urbano de Carga (VUC), ideais para a entrega de última milha. Equipados com baús frigoríficos, têm autonomia de até 150 km e atendem às operações de distribuição urbana das marcas Friboi e Seara (da JBS) em todas as regiões do Brasil — diz Armando Volpe, diretor comercial da No Carbon.

O Mercado Livre tem 3.689 veículos elétricos na América Latina, dos quais 2.200 estão no Brasil. E ainda 220 caminhões movidos a gás natural e biometano, conta Rodrigo Brito, gerente de Sustentabilidade da varejista on-line. Com essa frota, a empresa evitou a emissão de mais de 11 mil toneladas de CO<sub>2</sub> em 2024. A Coca-Cola Femsa Brasil usa 110 caminhões, 17 carrinhos de entregas e 78 empilhadeiras elétricos, fruto do aporte de R\$ 103 milhões em 14 anos.

## Marcha lenta

Apesar do potencial, a eletrificação ainda é lenta. Desde 2021, foram vendidos 1,6 mil caminhões elétricos no Brasil. No período, foram 548 mil a combustão. Na **China**, por exemplo, foram emplacados 77 mil caminhões elétricos só em 2024. Para o presidente da Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE), Ricardo Bastos, os caminhões elétricos só deslancham aqui com investimento decisivo em infraestrutura de carregamento.

— Acredito muito na eletricidade substituindo o diesel, mas precisamos de escala. Para o transporte de longa distância, é necessário ter baterias mais eficientes que as de hoje. Para distâncias acima de 500 quilômetros, ainda é muito difícil um caminhão trocar o diesel pela bateria — afirma Bastos, que prevê uma aceleração mais robusta no segmento de veículos leves a partir de 2026, o que dará ao país maior escala nesse segmento.

Segundo o Acende Brasil, a eletrificação de automóveis avança estimulada por incentivos estaduais e municipais, como a isenção do rodízio para carros elétricos em São Paulo e a redução de tributos. O relatório do instituto estima que a frota leve de híbridos e elétricos puros ultrapassará 1 milhão em 2030, com maior participação de híbridos.

No caso dos caminhões, só escala e maior competição poderão baratear as versões elétricas, hoje em torno de R\$ 600 mil, cerca de 20% mais caro que o similar a combustão, estima Bastos, para quem só o fator ambiental não é suficiente.

*Colaborou Ivan Martínez-Vargas*