

PAULO CARMONA



PEDRO BRINCA

Mercado por tecnologia

PEDRO BRINCA

Sexta-feira, o conselho de supervisão da Volkswagen recebe um plano. Quatro fábricas alemãs perdem os seus modelos entre 2031 e 2034, e três dos sucessores seguem para a Chéquia, a Eslováquia e a Polónia. Ninguém espera aprovação — e talvez nem seja precisa: basta não dar a uma fábrica o modelo seguinte, e ela definha até parar.

Em outubro de 1984, Carl Hahn assinou em Pequim o contrato que criou a fábrica de Xangai. As condições eram chinesas: sócio local a 50%, transferência de tecnologia, metas de produção e 25 anos de prazo. Rao Bin, que chefiava o lado chinês, resumia-as numa frase: trocar mercado por tecnologia. Aos alemães, o negócio rendeu sobretudo tempo. Durante décadas, os lucros vindos da China pagaram custos laborais das fábricas na Alemanha dos mais altos do mundo. A reestruturação podia esperar.

Esse tempo acabou. Os chineses aprenderam e conquistaram o mercado. O lucro da Volkswagen nas "joint ventures" chinesas, 1,7 mil milhões de euros em 2024, deve cair este ano para umas centenas de milhões. Ficou à vista o que esse dinheiro escondia. As fábricas europeias estão a 60% da capacidade. E as regras de CO2, mais duras para os carros leves, encareceram o carro barato, a porta por onde os chineses entraram. E o Dieselgate mostra que a inovação verde não se impõe por decreto.

As tarifas europeias de 2024 foram um analgésico. A quota chinesa na União quase duplicou num ano, em boa parte pelos híbridos, que as tarifas não cobrem. E o primeiro construtor dispensado delas foi a Volkswagen, pelo que produz na China. Resta fazer o que Pequim nos fez em 1984. Os chineses vão produzir na Europa de qualquer modo; que seja com sócios europeus, tecnologia licenciada, metas e prazo. Bruxelas propôs regras assim em março; falta aprová-las. Dinheiro público, só com contrapartidas: a Itália orçou 8,7 mil milhões sem nenhuma e viu a Stellantis levar modelos pequenos para a Polónia.

E Portugal? A Autoeuropa escapa, para já — os custos alemães que condenam Emden poupam Palmela. Mas o setor de componentes vai no terceiro ano de quebra. Em Espanha já se montam carros chineses; se levam peças portuguesas depende dos termos. A China trocou o seu mercado por uma indústria. A Europa ainda não decidiu o que pede pelo dela. ■

"Outrora levámos o 'know-how' da Volkswagen para a China. Hoje, os chineses ultrapassaram-nos na eletromobilidade."

CARL HAHN
PRESIDENTE DA VOLKSWAGEN (1982-1992)
2018