

Brasília, 06 de abril de 2026

Seleção

Sumário

O Globo

Domingo, 05 de abril de 2026 | Patentes

China redesenha indústria global de automóveis 3

Consultor Jurídico

Sábado, 04 de abril de 2026 | Marco regulatório | INPI

Os ministérios que ditam as políticas de desenvolvimento do país 6

China redesenha indústria global de automóveis



O modelo que lançou o país asiático na dianteira dos carros elétricos pressiona montadoras tradicionais e passa a ditar regras no setor, com prazos mais curtos, integração da cadeia de suprimentos, ideias ousadas e atualizações rápidas de recursos.

Bloomberg News - PEQUIM

O que executivos da indústria automobilística chamam de "China Speed" é o novo modelo de referência de um dos principais segmentos econômicos do mundo. Por décadas, montadoras se compararam à engenharia alemã, à escala americana centralizada em Detroit ou à confiabilidade japonesa. Agora, executivos do setor, de Michigan a Wolfsburg, miram um novo parâmetro - definido por ciclos de desenvolvimento acelerados, design centrado em software e corte inabalável de custos. E este padrão está na China.

Assim como a ascensão do Japão remodelou a indústria automotiva nos anos 1970 com produção enxuta e eficiência implacável, o crescimento da China - liderado por fabricantes de carros elétricos como BYD, Geely e Leapmotor - está reescrevendo as regras novamente, com prazos de desenvolvimento mais curtos, profunda integração da cadeia de suprimentos, ideias ousadas e veículos que ganham novos recursos com atualizações remotas (over-the-air). O resultado inverte o objetivo tradicional da indústria de vender produtos perfeitos,

criando um modelo em que correções podem vir depois, ainda que com um custo.

A mudança já não é mais teórica. A Stellantis avalia se deve usar plataformas de veículos elétricos e software da Leapmotor como base para modelos de suas marcas Fiat, Opel e Peugeot, e negocia com Xiaomi e Xpeng sobre investir em suas operações na Europa. É uma confissão impressionante de que um grande fabricante tradicional precisa da engenharia chinesa para competir em seu próprio território.

As japonesas também recorrem à expertise chinesa. A Nissan, pioneira em elétricos com o Nissan Leaf em 2010, agora usa a China como uma plataforma de exportação desses veículos, em um investimento de ao menos US\$ 1,4 bilhão.

- A China nos oferece acesso às mesmas vantagens que remodelaram o cenário competitivo global: velocidade, tecnologia e custo - diz o diretor financeiro da Nissan, Jérémie Papin. - Vocês começarão a ver em breve os primeiros desses produtos originados na China chegarem aos mercados globais.

Nos EUA, onde barreiras protecionistas mantiveram montadoras chinesas afastadas, começam a surgir fissuras. À medida que a China avança no México e no Canadá, a Ford tem conversado com a Casa Branca sobre como estruturar joint ventures com o país asiático quando os carros chineses entrarem nos EUA - o que o CEO Jim Farley classificou de "ameaça existencial".

SALTO NAS PATENTES

Por décadas vista como um polo de baixo custo para uma engenharia de replicação, a China estimulou investimentos maciços no domínio da manufatura avançada. Só no setor de veículos elétricos, o apoio governamental somou ao menos US\$ 230 bilhões desde 2009, segundo o think tank americano CSIS. Enquanto montadoras tradicionais tentam reduzir seus ciclos de desenvolvimento de produtos, hoje de cinco a sete anos, as chinesas lançam um novo modelo em menos de dois. Os fundadores dessas empresas vêm do setor de tecnologia. A

força de trabalho tende a ser mais jovem e móvel, com salários mais baixos que os das rivais ocidentais, mas atrelados a metas financeiras como forma de estímulo. A competição doméstica feroz força a inovação contínua e elimina ineficiências.

Wan Gang, ex-engenheiro da Audi que se tornou ministro da Ciência e Tecnologia, defendeu os veículos elétricos como um atalho para superar os fabricantes tradicionais de motores a combustão e direcionou bilhões para pesquisas em baterias. Hoje, a China lidera a produção global de baterias por meio de empresas como BYD e CATL, domina partes críticas da cadeia de suprimentos de veículos elétricos e dita o ritmo no software automotivo, de cockpits digitais a atualizações remotas (over-the-air).

O chamado "China Speed" resulta tanto do respaldo estatal quanto da capacidade industrial do país, com socorros públicos periódicos e ajuda a algumas empresas que não se sustentariam sozinhas no longo prazo. Dados de **patentes** refletem a ascensão chinesa em tecnologias de transporte terrestre. O país gerou mais de 343 mil entre 2000 e 2023, quase cinco vezes o total da Alemanha no período, e tem puxado o crescimento global de registros desde 2018, segundo a Organização Internacional da **Propriedade Intelectual**.

Para se manterem competitivas, montadoras e fornecedores de fora da China estão transferindo para lá uma parcela crescente de sua capacidade de engenharia.

MOMENTO NOKIA



Alguns executivos europeus descrevem isso como um "momento Nokia" - uma referência a quando o iPhone, da americana Apple, superou a líder finan-

desa de celulares. As campeãs automotivas da Europa podem ser forçadas a escolher entre se apegar a um modelo de negócios em declínio ou se integrar à tecnologia chinesa para sobreviver.

- A Alemanha simplesmente já não é produtiva o suficiente - admitiu o chanceler Friedrich Merz no fim de fevereiro, após retornar da China.

A Robert Bosch, maior fornecedora tradicional de autopeças do mundo, está cortando milhares de empregos de manufatura e desenvolvimento em Baden-Württemberg - estado alemão onde Carl Benz inventou o automóvel na década de 1880 - para deslocar atividades em áreas como baterias e sistemas de assistência ao motorista para a China. A vantagem tem tanto a ver com velocidade quanto com custos. Em um projeto, engenheiros em Suzhou, perto de Xangai, redesenharam um conector elétrico em seis meses, metade do tempo que equipes na Alemanha levariam, segundo fontes. Um porta-voz da empresa disse não comentar projetos específicos, mas admitiu que os prazos de desenvolvimento na China costumam ser muito mais curtos.

No centro de pesquisa da Baía de Hangzhou da Geely Auto, as luzes às vezes ficam acesas 24 horas por dia, sete dias por semana, com engenheiros comprimindo os ciclos do conceito à produção. Esses turnos extras não podem ser replicados na Europa devido a restrições trabalhistas.

A proximidade física entre design, manufatura e fornecedores - impulsionada pela fábrica da americana Tesla em Xangai, inaugurada em 2019 - também acelera o desenvolvimento e facilita a comunicação. No delta do Rio Yangtzé, um fabricante de veículos elétricos pode encontrar todos os componentes em um raio de 320 quilômetros, reduzindo prazos de prototipagem e logística e diminuindo as barreiras para novas empresas.

A Leapmotor, cujo fundador Zhu Jiangming veio do setor de eletrônicos, desenvolve internamente a maioria dos componentes essenciais, incluindo bateria, motor e sistema de controle eletrônico, além da tecnologia de direção inteligente. Quando surge um problema, há uma equipe preparada para responder rapidamente.

- Você começa a partir de uma folha em branco e consegue otimizar tudo - disse Tianshu Xin, CEO da Leapmotor International, joint venture da chinesa com a Stellantis.

Na mentalidade da indústria de software que marca a nova geração de montadoras chinesas, novos recursos não precisam estar perfeitos quando os carros são lançados: às vezes basta que funcionem, com atualizações e correções chegando depois.

John Paul MacDuffie, professor da Wharton School da Universidade da Pensilvânia que pesquisou métodos de produção na China, diz que há maior tolerância a erros, em parte devido a hierarquias mais horizontais e culturas de trabalho mais agressivas, além do uso de técnicas para acelerar o desenvolvimento: - Muito dessa velocidade vem do fato de as empresas iniciarem a produção antes que a validação esteja completa e de comprimirem as etapas de desenvolvimento para que se sobreponham, em vez de esperar a fase anterior terminar.

O FUTURO É CHINÊS?

A crescente influência da China é, em parte, consequência de decisões anteriores de montadoras europeias, americanas e japonesas de produzir no país em troca de acesso ao seu mercado em rápida expansão, aponta Kai Gramke, CEO da consultoria EconSight. Com o tempo, Pequim passou a redesenhar os termos dessa relação. A tecnologia automotiva foi elevada a prioridade estratégica no plano "Made in China 2025".

- No passado, a China comprava carros projetados na Europa ou nos Estados Unidos. No futuro, pode-

remos comprar carros projetados na China, com todas as especificidades chinesas - diz Gramke.

Por enquanto, as tarifas dos EUA e o fim de subsídios a veículos elétricos protegem as montadoras americanas. Reguladores da União Europeia adotaram barreiras menos rígidas, que foram rapidamente contornadas com híbridos e compromissos de produção local. Enquanto isso, as chinesas avançam em mercados como Brasil, México, Reino Unido e Oriente Médio, conquistando espaço em antigos redutos de Ford, GM ou Mercedes-Benz.

Para o CEO da Volkswagen, Oliver Blume, a Alemanha pode aprender com a "abordagem sistêmica" da China:

- Não há outra região no mundo onde a transformação do nosso setor esteja ocorrendo de forma mais consistente, dinâmica ou rápida. É na China que se decide quem estará na linha de frente dessa transformação.

Os ministérios que ditam as políticas de desenvolvimento do país



* Reportagem publicada no Anuário do Executivo Brasil 2026. A versão impressa está à venda na Livraria ConJur (clique aqui). Acesse a versão digital pelo

ANUÁRIO DO EXECUTIVO Os ministérios que ditam as políticas de desenvolvimento econômico

A crise do tarifaço imposto pelos Estados Unidos em 2025 expôs a importância da existência de setores estratégicos no Palácio do Planalto para enfrentar as ameaças e mitigar prejuízos ao setor produtivo nacional.

Além do Itamaraty, dois ministérios foram essenciais para organizar diagnósticos, articular respostas e buscar saídas: o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa). O primeiro está sob o comando do vice-presidente da República, Geraldo Alckmin (PSB), e o segundo é chefiado por Carlos Fávaro (PSD-MT), agropecuarista e senador licenciado.

No caso da indústria, o MDIC avaliou o impacto das tarifas norte-americanas, mobilizou empresas afetadas, identificou setores mais vulneráveis e coordenou respostas que combinam política industrial, comércio exterior e regulação técnica. Para o empresariado, a ação da pasta criou um ambiente institucional que propiciou a coleta de informação,

a interlocução direta e a formulação de políticas para proteger mercados, renegociar barreiras e articular soluções.

Já no agronegócio, o Mapa concentrou esforços para blindar a produção rural, dialogar com produtores, buscar novos mercados e implementar soluções emergenciais articuladas com o setor produtivo.

No auge da crise, aventou-se a participação de outro ministério na mesa de negociações: no caso, o de Minas e Energia (MME), responsável pela atividade de exploração de terras raras, um conjunto de 17 minerais de difícil extração e refino e de grande interesse geopolítico. Eles são usados como matéria-prima em setores considerados críticos, como mobilidade, defesa, eletrônica avançada e transição energética. O Brasil tem a segunda maior reserva de terras raras do mundo (23%), atrás apenas da China - o que ajuda a explicar o apetite de Donald Trump para interferir na política brasileira.

Parte do setor produtivo brasileiro recebeu com ceticismo as medidas de mitigação do governo, como o Plano Brasil Soberano, um socorro econômico às empresas afetadas. Embora o alívio no crédito e a ampliação de incentivos tenham sido bem-vindos, associações como Abinee (Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica), Abes (Associação Brasileira das Empresas de Software) e CNI (Confederação Nacional da Indústria) manifestaram cautela quanto ao tom político, crítico aos EUA, adotado pelo governo. Para o empresariado, a prioridade deveria ser o abandono de retóricas combativas em favor de uma mesa de negociação estritamente técnica. Os fatos demonstrariam que o governo atuou na medida certa.

Em novembro de 2025, os EUA removeram as tarifas de 40% sobre a importação de alguns produtos brasileiros, contudo, sem abordar o tema terras raras. "A nova fronteira de desenvolvimento e de crescimento nacional vai se dar nos minerais críticos: lítio, cobre, nióbio e terras raras. O que o presidente Lula quer é que essa riqueza favoreça a soberania e viabilize o desenvolvimento nacional", co-

mentou, à época, o ministro do MME, Alexandre Silveira, no programa Roda Viva, da TV Cultura.

A atuação desses ministérios é um exemplo de como decisões tomadas no Executivo impactam o sistema produtivo nacional. No caso do MDIC, estratégias como a política da Nova Indústria Brasil, programa que prevê R\$ 300 bilhões em investimentos para tirar a indústria brasileira da estagnação, traduzem-se em oportunidades concretas para empresas: acesso a financiamentos, suporte à inovação, apoio à inserção em cadeias globais de valor e redução de custos regulatórios (à página 84). A pasta também atua junto a autarquias como BNDES, Inmetro e **INPI**, que ampliam o impacto de suas ações por meio de crédito, certificação de qualidade ou proteção da **propriedade intelectual**.

O Mapa tem impacto direto sobre a capacidade de empresas agrícolas e alimentícias de competir globalmente. Por meio da Secretaria de Defesa Agropecuária, o ministério assegura que produtos atendam a exigências sanitárias rigorosas de mercados externos, condição essencial para as exportações. Com a Secretaria de Política Agrícola, o Mapa regula financiamentos rurais, seguro agrícola, estoques e comercialização, oferecendo previsibilidade operacional e mitigação de riscos que afetam a produção, os custos de insumos e a sustentabilidade dos negócios. Já a Secretaria de Desenvolvimento Rural apoia a adoção de tecnologia, práticas sustentáveis e certificações ambientais, fatores cada vez mais exigidos por compradores internacionais e que podem abrir ou consolidar mercados para empresas brasileiras.

A ação dessas pastas contribuem para moldar o ambiente de negócios. Políticas que têm por objetivo reduzir entraves burocráticos, promover inovação tecnológica, ampliar acesso a crédito, garantir segurança sanitária e habilitar produtos para exportação podem fazer a diferença entre um setor crescer ou perder espaço em mercados competitivos. A atuação coordenada do MDIC e do Mapa é uma resposta institucional capaz de trazer estabilidade em momentos de incerteza, como o tarifaço.

O desempenho do Brasil, no entanto, reflete entraves históricos, como a complexidade tributária e fragilidades macroeconômicas. Estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) indica que, para ser competitivo, o país precisa reduzir o Custo Brasil e ampliar investimentos em educação, inova-

ção, tecnologia e infraestrutura.

O Brasil ocupa a última posição entre 18 países analisados pelo estudo Competitividade Brasil 2023/2024, publicado pela CNI, que avalia a capacidade de competição da indústria nacional frente a economias concorrentes. O índice usa uma escala de zero a dez para medir fatores como ambiente regulatório (em que o Brasil ficou em 18º lugar, com nota 3,3), segurança jurídica (15º/4,3), desburocratização (15º/4,4) e governança (15º/4,2), bem distante dos campeões de competitividade: Holanda, Alemanha e Canadá.

O acesso de empresários ao MDIC pode ser feito por meio de atendimentos institucionais e com a participação de consultas públicas e fóruns setoriais, como o Fórum de Monitoramento do Comércio e Serviços, envolvendo entidades do setor produtivo. Também há ferramentas digitais como o Portal da Regulação, que reúne informações normativas, agendas de consultas e possibilidades de envio de sugestões e contribuições.

Já o site do Mapa oferece acesso a serviços e informações (incluindo licitações, consultas públicas), além de sistemas integrados de gestão agropecuária que conectam produtores e empresas às iniciativas do ministério e concentram plataformas de emissão de certificados, por exemplo.

O MME mantém em seu site uma central de serviços voltada ao setor produtivo. A pasta costuma fazer audiências públicas e consultas para subsidiar o processo de tomada de decisão e a edição de normas. Canais como esses são importantes para que empresas participem da construção de políticas públicas, apresentem demandas setoriais e alinhem suas estratégias de investimento às prioridades nacionais.

ANUÁRIO DO EXECUTIVO BRASIL 2026

ISSN: 3086-3759

Número de páginas: 276

Versão impressa: R\$ 50, à venda na Livraria ConJur (para comprar)

Versão digital: disponível no site da coleção Anuário da Justiça (anuario.conjur.com.br)

Anunciaram no Anuário do Executivo Brasil 2026

Continuação: Os ministérios que ditam as políticas de desenvolvimento do país



Apoio

JBS

Anunciantes

Arruda Alvim & Thereza Alvim Advocacia e Consultoria Jurídica

Ayres Britto Consultoria Jurídica e Advocacia

Bottini & Tamasauskas Advogados

Bradesco S.A.

Cecilia Mello Advogados

Clèmerson Merlin Clève Advogados Associados

Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil

Décio Freire Advogados

Dias de Souza Advogados

Fidalgo Advogados

Heleno Torres Advogados

JBS S.A.

Marcus Vinicius Furtado Coêlho Advocacia

Milaré Advogados

Moraes Pitombo Advogados

Mubarak Advogados

Original 123 Comunicação

Pollet Advogados Associados

Warde Advogados

Júnior CarvalhoÉ Repórter Do Anuário Da Justiça.

Índice remissivo de assuntos

Marco regulatório INPI	4,5,6
Patentes	1,2,3
Propriedade Intelectual	1,2,3,4,5,6