

Startups deixam ‘carro voador’ perto de decolar

Reuters

Mais de cem empresas em todo o mundo disputam para ver quem coloca no ar primeiro o “carro voador”, veículo de pouso e decolagem vertical que deve revolucionar a mobilidade. Na ponta dessa corrida, que se aproxima da reta final, estão startups geridas por ex-executivos de empresas como Embraer, Airbus, Boeing e GM.

A corrida para colocar o “carro voador” em operação está se aproximando da etapa final. Até agora, mais de uma centena de empresas vem desenvolvendo pesquisas para criar um eVTOL (sigla em inglês para veículo elétrico de pouso e decolagem vertical, como é chamada oficialmente a aeronave). Mas fusões recentes com Spacs (companhias que primeiro abrem capital na Bolsa para, depois, buscar um projeto para investir) colocaram algumas startups nas primeiras posições dessa corrida de bilhões de dólares e nos aproximam da tecnologia que deve revolucionar a mobilidade urbana.

Além de chamar a atenção no mercado de capitais, as startups de “carros voadores” estão atraindo talentos e parceiros de setores mais tradicionais da economia. Executivos e engenheiros de empresas como Airbus, Embraer, Boeing, Ford, Rolls-Royce, Jaguar, Goldman Sachs e Morgan Stanley, entre outras, estão hoje por trás das startups.

A disputa entre essas startups ganhou força mesmo no ano passado, quando começaram a surgir no setor investimentos de grande porte – sem os quais o desenvolvimento da tecnologia é inviável. Em relatório sobre o

mercado de eVTOLS, o centro de inovação da Lufthansa destacou que empresas mais bem capitalizadas terão uma chance maior de chegar ao mercado primeiro. “Isso é ainda mais importante em uma indústria complexa, em que as startups necessitam de um capital mínimo de US\$ 700 milhões a US\$ 1 bilhão para desenvolver, certificar e comercializar com sucesso o táxi aéreo.”

A Lufthansa afirmou ainda que os investimentos de venture capital (capital de risco) feitos na americana Joby Aviation e na alemã Lilium – as duas receberam, no total, US\$ 940 milhões em 2020 – as colocavam na pole position. A questão é que, nos últimos meses, o movimento de fusões entre startups de eVTOLs e Spacs embaralhou a disputa no setor e a elevou a outro patamar. Neste ano, a Joby, a Lilium, a americana Archer e a inglesa Vertical anunciaram combinações de seus negócios com Spacs. Assim, as quatro empresas devem levantar US\$ 3,9 bilhões (R\$ 20 bilhões). A brasileira Embraer é outra que vem tentando uma fusão semelhante à realizada pelas concorrentes para desenvolver seu eVTOL, mas está em um estágio mais incipiente. Procurada, ela não quis falar sobre seu projeto.

O consultor Marcus Ayres, sócio da Roland Berger que tem acompanhado o desenvolvimento de eVTOLs, diz ser difícil prever qual startup vingará, mas o modelo de negócios com mais chance é o de uma empresa que integra a cadeia de valor. Um relatório da Roland Berger aponta a Lilium e a Joby como as que estão indo melhor nessa direção.

A Joby, por exemplo, não deve ser apenas uma fabricante, mas também uma operadora – ela já pediu registro para isso. Por e-mail, a empresa afirmou que “operar um serviço de compartilhamento de caronas, em vez de vender veículos, é importante tanto para garantir a experiência ideal do cliente como para criar um modelo de negócios de receita recorrente atraente.” A Liliium, por sua vez, está planejando oferecer o que chama de “serviço de marca”.

De acordo com a Lufthansa, no entanto, haverá espaço para várias empresas vencedoras. Isso porque há diferentes projetos para demandas específicas – para voos dentro de cidades ou entre cidades, por exemplo. Além do volume de investimento que as startups receberem, a amplitude da rede e das parcerias dessas empresas – incluindo aqui governos, companhias de tecnologia, automotivas, aeroespaciais e aéreas – também será importante.

Não à toa, as startups de eVTOL têm anunciado parcerias com bastante frequência. A Eve, da Embraer, divulgou dez acordos com terceiros desde junho. A americana Archer, além de receber investimento da United Airlines, tem um acordo de cooperação com a companhia aérea para o processo de certificação com a agência que regula a aviação nos EUA e assinou contratos de até US\$ 1,5 bilhão para fornecer eVTOLs à empresa.

A inglesa Vertical, por sua vez, terá a American Airlines como investidora e deve fornecer à companhia até 350 eVTOLs. Em nota, a

American afirmou estar estudando como usará essas aeronaves em sua operação.

Ainda na avaliação da Lufthansa, estar entre as primeiras que colocam o “carro voador” no ar vai fazer diferença quando o mercado começar a se consolidar. Isso já foi verificado no segmento dos carros autônomos, em que os quilômetros rodados pelos veículos se tornaram o principal quesito na avaliação das empresas. O mesmo deve ocorrer com as fabricantes de eVTOLs, que também se preparam para realizar voos autônomos.

Diante dessa preocupação e do fato de cronogramas apertados serem mais atraentes para investidores, as startups estão prometendo entregar aeronaves em 2024. Já a Embraer prevê seus primeiros eVTOLs para 2026. Na visão de Ayres, da Roland Berger, essa demora não necessariamente representa uma desvantagem – ao contrário do que afirma a Lufthansa. “Tem uma coisa que serve para a inovação em geral: nem sempre o primeiro é o vencedor. Certamente, o primeiro vai cometer erros, porque não terá com quem aprender.”

Se ainda é difícil apostar nos prováveis vencedores dessa corrida, especialistas e banqueiros destacam que é certo que veremos a tecnologia sair do papel nos próximos anos e criar um mercado de bilhões de dólares. Para a consultoria Deloitte, só nos EUA, esse mercado seria de US\$ 17 bilhões em 2040. “Os participantes do ecossistema estão colaborando no desenvolvimento de uma estrutura regulatória robusta; e a tecnologia está avançando rapidamente”, diz um relatório da empresa.

O banco Morgan Stanley projeta que o setor movimentará globalmente US\$ 9 trilhões em 2050, considerando não só a operação do eVTOL como táxi aéreo, mas também o uso para fins militares, logísticos e por companhias aéreas. “O nascimento do eVTOL em escala não é uma questão de ‘se’, mas sim de quando, como e o que deve ser superado no caminho”, diz documento do banco de maio.

Núcleo de Inteligência - Sedet
Edição 187 - Em 05 de agosto de 2021

Os textos do conteúdo exposto neste informativo não são de autoria do Governo do Estado do Ceará.