

AUTO DATA



From the Top
Emanuele Cappellano,
Stellantis

A VANTAGEM DOS HÍBRIDOS

Estudo mostra
impacto econômico

ÔNIBUS ELÉTRICOS NA COLÔMBIA

Bogotá dá exemplo
de como adotar

LANÇAMENTOS DA GM E JEEP

Nova Spin e
Compass 2025



MAIS DE R\$ 100 BILHÕES

Fabricantes de veículos anunciam maior ciclo de investimentos da última década para reduzir emissões e aproveitar incentivos do Mover



Paz no trânsito começa por você.



VW Meteor 29.530 6x4

Entrega + Valor



para o seu negócio.



Acesse nosso QR Code
e aproveite as ofertas deste
caminhão e dos outros modelos
da Nova Família VW Meteor.

Porque tem novo motor, com até 4% a mais de torque.

Porque tem transmissão automatizada V-Tronic, que melhora a performance da frota.

Porque tem troca inteligente de marcha via satélite.

Porque tem custo operacional até 10% melhor.

Porque tem mais segurança ativa, controle de tração e estabilidade de série.

Porque tem assistente de partida em rampa automático de série.

Porque tem cabine com suspensão pneumática.

Porque tem novo banco premium com cinto integrado, geladeira e climatizador de série.

Porque tem volante multifuncional e central multimídia.

Porque tem novo painel de instrumentos com mais de 70 funções.

Porque tem conectividade RIO: manutenção e performance na gestão de frotas.

O VW Meteor 29.530 6x4 entrega mais valor para o seu negócio porque entrega mais eficiência, mais conforto, mais segurança e mais tecnologia.

 Volkswagen Caminhões e Ônibus

 Volkswagen Caminhões e Ônibus

 @vwcaminhoes



**Caminhões
Ônibus**

**EVENTO AUTODATA
MEGATENDÊNCIAS 2024**

20

Líderes do setor automotivo demonstram otimismo diante dos novos investimentos estimulados pelo Mover e retomada das vendas de caminhões.

**MOVER
INCENTIVOS AO DESENVOLVIMENTO**

34

Programa Mobilidade Verde e Inovação regulamenta a concessão de créditos e empresas se habilitam para financiar seus projetos no País.

**MAIS UM INVESTIMENTO
HPE/MITSUBISHI COLOCA R\$ 4 BILHÕES**

52

Importador e fabricante de veículos da marca japonesa anuncia aporte para produzir novos modelos com tecnologia híbrida em Catalão, GO.

**LANÇAMENTO GM
SPIN GANHA CARA DE SUV**

60



Divulgação/GM

Minivan passa por renovação visual completa e adota mais tecnologias de segurança e conectividade, mas mantém o velho motor 1.8.

28

**CARRO BIOELÉTRICO
VANTAGEM DE R\$ 7,4 TRILHÕES**

Estudo aponta enorme benefício econômico e ambiental em adotar a rota tecnológica dos veículos híbridos a etanol para reduzir emissões.

44

**INVESTIMENTOS
PARA ONDE VÃO MAIS DE R\$ 100 BILHÕES**

Fabricantes de veículos fazem anúncios de aportes bilionários para desenvolver novos produtos e atender legislações de emissões e segurança.

54

**ÔNIBUS ELÉTRICOS
BOGOTÁ DÁ O EXEMPLO**

Capital da Colômbia já tem frota de 1,5 mil veículos elétricos no sistema de transporte público com ampla infraestrutura de recarga nas garagens.

66

**LANÇAMENTO JEEP
COMPASS AGORA TEM MOTOR DE 272 CAVALOS**



Divulgação/Jeep

Com imperceptíveis alterações visuais a linha 2025 do SUV médio adota duas novas versões com motor a gasolina Hurricane 2.0 turbo de 272 cavalos.

6

LENTE

Os bastidores do setor automotivo. E as cutucadas nos vespeiros que ninguém cutuca.

10

FROM THE TOP

Emanuele Cappellano, presidente da Stellantis América do Sul, conta como voltou à empresa para tocar novos planos.

70

GENTE & NEGÓCIOS

Notícias da indústria automotiva e movimentações de executivos pela cobertura da Agência AutoData.

78

FIM DE PAPO

As frases e os números mais relevantes e irrelevantes do mês, escolhidos a dedo pela nossa redação.

Nem tudo que parece é

Por Pedro Kutney, editor

Esta edição de **AutoData** tem o mérito de esclarecer alguns vira-latismos e ufanismos que vêm frequentando o noticiário nos últimos meses.

Começando pelo lado da autoimagem negativa do País temos a tese vira-latista de que a indústria automotiva brasileira estaria ficando, mais uma vez, para trás por não adotar radicalmente o carro elétrico a bateria como solução única para reduzir as emissões de CO₂ de seus veículos. Pois estudo inédito das respeitadas consultorias LCA e MTempo, que publicamos nas próximas páginas, não só desmonta essa ideia corrente como mostra, com números, que o Brasil terá vantagem econômica de trilhões de reais ao dar preferência à produção de híbridos, e que esta escolha aliada com o etanol é tão ou mais eficiente para reduzir emissões.

Olhando do outro lado da cerca, onde prospera exagerada autopromoção, tola como qualquer ufanismo, dizem que a indústria automotiva nacional passa pelo maior ciclo de investimentos de sua história. Os aportes que já superam a boa soma de R\$ 100 bilhões, na verdade, pelo câmbio em dólares são tão grandes quanto os mais de US\$ 20 bilhões aplicados há uma década, quando o mercado brasileiro bombava namorando com quase 4 milhões de veículos/ano, quase o dobro do volume atual. E assim como há dez anos nem todos os investimentos anunciados acontecem de verdade, são sempre boas intenções, nem sempre possíveis de cumprir.

Esta ponderação guia a reportagem de capa desta edição, acompanhada de explicações mais realistas, e menos ufanistas, do porque a indústria promete investir tanto em mercado tão menor. O foco, desta vez, é atender legislações com produtos mais eficientes e rentáveis, e aproveitar incentivos para financiar os projetos, que desta vez não podem contar com recursos das matrizes.

E por falar em incentivos, toda a festa da indústria em torno do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, é porque fazia tempo que o governo federal não destinava tantos estímulos ao setor automotivo. É muito melhor do que o nada de anos antes, mas, como demonstra outra reportagem especial desta edição, será quase impossível utilizar todos os benefícios do Mover, que além do mais nem são tão vastos assim na comparação com o resto do mundo desenvolvido.

Sim, a situação é muito melhor do que antes, mas também nem tudo que parece é tão excepcional assim.



AUTODATA

Diretor de Redação Leandro Alves **Conselho Editorial** Isidore Nahoum, Leandro Alves, Márcio Stéfani, Pedro Stéfani, Vicente Alessi, filho **Redação** Pedro Kutney, editor **Colaboraram nesta edição** André Barros, Caio Bednarski, Lúcia Camargo Nunes, Soraia Abreu Pedrozo **Projeto gráfico/arte** Romeu Bassi Neto **Fotografia** DR/divulgação **Capa** Foto PopTika/Shutterstock **Comercial e publicidade**

tel. PABX 11 3202 2727. André Martins, Luiz Giadas **Assinaturas/atendimento ao cliente** tel. PABX 11 3202 2727 **Departamento administrativo e financeiro** Isidore Nahoum, conselheiro, Thelma Melkunas, Hidelbrando C de Oliveira, Vanessa Vianna **ISN** 1415-7756 **AutoData** é publicação da AutoData Editora e Eventos Ltda., Av. Guido Caloi, 1000, bloco 5, 4º andar, sala 434, 05802-140, Jardim São Luís, São Paulo, SP, Brasil. É proibida a reprodução sem prévia autorização mas permitida a citação desde que identificada a fonte. **Jornalista responsável** Leandro Alves, MTb 30 411/SP



Divulgação/BYD

QUER NOME MAIS BONITO?

Ninguém contesta: esta mesma BYD, deste amabilíssimo e agradabilíssimo e libertário Build your Dreams, e que a cada dia é mais próxima de nós, brasileiros, botou pra correr a tão afamada Tesla no último trimestre de 2023 no ranking das maiores vendedoras de carros elétricos do mundo – puros, é claro. Vendeu pouco mais de 526 mil unidades. Em 2023 seu volume de vendas cresceu 62% diante do ano anterior, para um resultado recorde acumulado de pouco além de 3 milhões de unidades. E o lucro? No ano passado o ganho líquido da BYD chegou a 30 bilhões de yuans – em português mais claro coisa de R\$ 20,7 bilhões, 80% além do resultado do ano anterior.

QUER NOME MAIS BONITO? 2

Não conheço ninguém na BYD mas há alguns anos acompanho a evolução de seus produtos e de sua tecnologia e de seus resultados. Ela é daquelas que fazem o que talvez nenhuma das montadoras instaladas aqui fazem: vende mais barato em cima de escala chinesa.

QUER NOME MAIS BONITO? 3

Não quero ser chatinho por lembrar que há gente reclamando do poder concorrencial da BYD. E por que não fazem melhor e mais barato, como ela, BYD? Além do mais volto para o nome: que síntese surpreendente na forma de três letras, BYD, né mesmo? Querem melhor interpretação do sonho, digamos, americano, dos anos 40?

FELICIDADE

Falo de construir nossos sonhos, como a BYD, tendo em mãos relatório recente da ONU, Organização das Nações Unidas, divulgado nos últimos dias de março, que nos informa que a fria Finlândia é a heptacampeã em felicidade no mundo. E isto não é pouca porcaria para o país mais feliz do mundo. Depois dela vêm Dinamarca, Islândia e Suécia, sempre na fria Escandinávia. Quem mede a felicidade no mundo é uma entidade da ONU, a Rede de Soluções para o Desenvolvimento Sustentável, que associa avaliações sobre o tema



Por Vicente Alessi, filho

Sugestões, críticas, comentários, ofensas e assemelhados para esta coluna podem ser dirigidos para o e-mail vi@autodata.com.br

felicidade a econômicos e sociais, coisas como apoio social, renda, saúde, liberdade, generosidade e corrupção. Também são avaliados a confiança nas instituições e o acesso gratuito à saúde e à educação.

FELICIDADE 2

Os Estados Unidos e a Alemanha ocupam as posições 23 e 24 no ranking, Costa Rica e Kuwait as posições 12 e 13. Ao Brasil coube a posição 44.

IBGE MOSTRA

O IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, mostra, por meio de seu PNAD, Programa Nacional por Amostras de Domicílio Contínuas, que um de cada cinco brasileiros de 15 a 29 anos nem estudava nem trabalhava em 2023. Ou 19,8% da amostragem. É o menor resultado desde 2019, que apurou 22,4%. O resultado é pior no meio das meninas dos 15 aos 20 anos, ou 25,6%: uma em cada quatro nem estuda nem trabalha.

IBGE MOSTRA 2

O que o IBGE quer dizer é que este é o menor índice de sua série de pesquisas e que antecipa uma circunstância perigosa: poderá faltar mão de obra no futuro.

IBGE MOSTRA 3

Nesta faixa etária, dos 15 aos 29 anos, estão cerca de 48,5 milhões de brasileiros. Por ocasião da pesquisa 15,3% tinham trabalho e estudavam, 25,5% estudavam mas não trabalhavam e 39,4% trabalhavam sem estudar.

CAMPANHA ABERTA

Leitores atentos deste Lentes sabem como é que a presidência da Anfavea forjava líderes: pelo comportamento do presidente. Quando André Beer, como primeiro vice, assumiu a presidência depois da renúncia do também saudoso Newton Chiaparini, da Ford, havia restrições a ele, havia quem dizia que sua gestão seria dedicada a perseguir os interesses de sua empresa, a General Motors. E André emergiu como uma das mais importantes lideranças do setor de veículos. Pois ele soube dosar muito bem as doses de poison servidas a cada grupo divergente – e sempre os há – e, principalmente, empenhou-se pessoalmente pelos interesses de todos os segmentos. Aquela mesona grande servia a reuniões de executivos felizes. Hoje circulam conversas pelos corredores e pelos salões de entrada que garantem que o presidente Márcio, Márcio de Lima Leite, da Stellantis, enfrentaria descontentamentos internos e que não faria seu sucessor.

CAMPANHA ABERTA 2

Dizem, também, os ventos que correm por corredores e salões, que Hyundai decidiu afastar-se de disputas, uma afirmação repetida, já, há alguns anos. A primeira-vice-presidente eleita dois anos e pouco atrás, Marina Willish, da General Motors, logo foi removida para Detroit e Gustavo Rodrigues Bonini, da Scania, assumiu a posição, mas provavelmente sua empresa não aspire à presidência. Na Volkswagen um de seus representantes deixou a companhia.

CAMPANHA ABERTA 3

Ou seja: o campo da caça à raposa está aberto.



RENAULT KARDIAN

novo motor turbo de 125 cv com 220 Nm de torque
13 ADAS - sistemas avançados de assistência de direção
painel digital de 7"
interior sofisticado



Paz no trânsito começa por você.

renault.com.br

De volta ao ninho

Emanuele Cappellano saiu rápido do Grupo Stellantis, no fim de 2021, apenas nove meses depois da conclusão da fusão da FCA com a PSA, quando foi trabalhar em empresa fabricante de óculos de luxo e deixou para trás uma longa carreira de quase vinte anos no Grupo Fiat e a posição de CFO, chefe financeiro, da companhia na América do Sul, "para sair da minha zona de conforto e sair da área financeira". Mas também voltou rápido, dois anos depois de sair: "Demorei uns

30 segundos para aceitar o convite de voltar para a Stellantis e para a América Latina".

O executivo voltou ao mesmo País, mesmo setor e mesma empresa porque "após vinte anos na indústria automotiva isto virou uma paixão, mais do que um trabalho", mas não exatamente para a antiga zona de conforto: desta vez ele chefiava a operação inteira da Stellantis América do Sul, sucedendo como a COO a Antonio Filosa, que no ano passado deixou o posto para assumir o comando global da Jeep.

Ainda falando bom português, que aprendeu após sete anos no Brasil, Cappellano chega de volta ao ninho automotivo montado no maior plano de investimento já anunciado na história do setor no País, de R\$ 30 bilhões de 2025 a 2030. Portanto terá muito trabalho para coordenar o lançamento de quarenta veículos, muitos deles sobre novas plataformas motorizadas por combustão, híbridas e elétricas. Nesta sua primeira entrevista a **AutoData** o executivo conta o muito que pretende fazer.



Clique aqui para assistir à versão em videocast desta entrevista

Depois de trabalhar por quase duas décadas no Grupo Fiat, depois FCA, sendo os últimos sete anos aqui no Brasil e desde 2017 como executivo chefe de finanças para a América Latina, o senhor deixou a companhia apenas nove meses depois da fusão da FCA com a PSA, que criou a Stellantis. Em setembro de 2021 decidiu partir para um novo negócio, foi trabalhar no Grupo Marcolin, um fabricante de óculos de luxo. Por que saiu da Stellantis tão rápido?

Eu gosto muito dos desafios. Nesse caso eu estava desejando muito sair da minha zona de conforto e sair da área financeira, ir para uma área de operação. Então fui ser CEO do Grupo Marcolin por dois anos

nos Estados Unidos, em Nova York. Foi uma experiência bem diferente.

E por que que voltou tão rápido? Apenas dois anos depois de partir o senhor voltou à Stellantis, desta vez para suceder a Antonio Filosa como principal executivo da companhia na América do Sul. Como aconteceu esse convite e quais as razões que o levaram a aceitar?

Após vinte anos na indústria automotiva isso virou uma paixão, mais do que um trabalho. Isto não era tão claro para mim quando eu estava nos Estados Unidos, mas assim que eu tive a oportunidade de voltar à indústria que amo e conheço, na qual sempre trabalhei, demorei uns

CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨



WE CARE
FOR THE
FUTURE

“O Mover é um elemento fundamental de previsibilidade para tomar decisões de investimento. É por isso que há poucas semanas sentimos confiança para poder comunicar um plano de investimento extremamente significativo para a região, de R\$ 30 bilhões.”

30 segundos para aceitar o convite do nosso CEO global, Carlos Tavares, que me deu a oportunidade de voltar para a Stellantis e para a América Latina. Foi uma escolha bem fácil para mim.

E agora que já está aqui há quase seis meses quais são suas impressões? O que mudou nestes dois anos fora do Brasil?

O que eu achei muito interessante nesse momento no Brasil é a relativa estabilidade, com taxa de juros relativamente estável, inflação controlada, crescimento do PIB com boa visibilidade. Comparado com o resto do mundo neste momento a América Latina e o Brasil estão vivendo um momento diferente do passado, muito melhor.

E o senhor voltou montado em um investimento de R\$ 30 bilhões anunciado há pouco mais de um mês. Já era de conhecimento público que seria o maior aporte de um fabricante de veículos já feito no País e certamente o senhor já sabia que este valor vinha sendo negociado. Quais foram os fatores decisivos para a liberação do plano?

Eu trabalhei nisto desde o primeiro dia em que cheguei. Um investimento deste tamanho torna necessário estudar vários

aspectos, como tecnologias [a desenvolver], plano de produtos, ter os recursos necessários... Não é uma decisão fácil. O que foi muito importante é a estabilidade e visão de longo prazo do País e da região. Há pouco tempo foi aprovado o Mover [Programa Mobilidade Verde e Inovação], um elemento fundamental de previsibilidade para tomar decisões de investimento. É por isso que há poucas semanas sentimos confiança para poder comunicar um plano de investimento extremamente significativo para a região.

Como a companhia pretende financiar este aporte?

Será uma combinação de caixa próprio e financiamentos públicos e privados. Não acho que teremos apoio do Exterior. Neste momento nós buscamos a nossa sustentabilidade na região e temos todos os elementos para sustentar nossos investimentos.

Não é muito dinheiro para pouco mercado? Menos da metade da capacidade da produção da indústria está sendo utilizada porque as vendas internas não crescem muito e as exportações também patinam. O senhor avalia que tantos investimentos da indústria podem esti-

CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨



“Não acho que teremos apoio do Exterior. Neste momento nós buscamos a nossa sustentabilidade na região e temos todos os elementos para sustentar nossos investimentos.”

mular o mercado brasileiro a voltar aos volumes de 3 milhões de unidades por ano e também retomar as exportações?

Hoje os carros são extremamente caros, isso limita o tamanho do mercado. Os investimentos que estão sendo feitos na região tendem a trazer novas tecnologias e incentivar a industrialização do País. Isso traz competitividade que se reflete também na sustentabilidade dos preços. Então é muito importante guiar uma transição tecnológica, que já está em curso no País, por meio de investimentos que possam introduzir novas tecnologias que sejam também sustentáveis do ponto de vista econômico. Por isso é necessário investir na engenharia do Brasil e nos carros projetados para brasileiros.

Com relação ao investimento de R\$ 30 bilhões, de 2025 a 2030, o que podemos esperar dos quarenta lançamentos previstos neste plano?

As carrocerias [dos novos modelos] serão aquelas mais requeridas no País, como picapes e SUVs. Todas as nossas marcas que operam aqui [Fiat, Jeep, Ram, Peugeot e Citroën] vão receber novos modelos. Além disso muitos dos investimentos vão para as novas plataformas que têm a capacidade de utilizar várias formas de motorização, desde o motor tradicional, passando por vários níveis de hibridização, até o elétrico puro. Então vai ter de tudo nas nossas linhas de produtos. A velocidade de introdução dessas motorizações dependerá muito da demanda dos consumidores.

Qual a sua visão sobre o caminho de descarbonização que o Brasil tem nas mãos, de lançar carros híbridos abastecidos

CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✦

“Optar por tecnologias híbridas que utilizam o etanol é muito mais sustentável para o consumidor brasileiro. Fazer um carro elétrico puro tem um custo de, no mínimo, US\$ 10 mil a mais do que um carro tradicional. Quem vai sustentar um incremento de R\$ 55 mil no custo do carro?”

com etanol: esta é a melhor solução para o País? Ou deixa o Brasil um pouco isolado do resto do mundo?

Eu acho que é a melhor solução para o País porque sustentabilidade é fundamental. Optar por tecnologias híbridas, que utilizam a matriz energética que existe no País, o etanol, do ponto de vista de custo é muito mais sustentável para o consumidor brasileiro. Hoje, por exemplo, fazer um carro elétrico puro tem um custo de, no mínimo, US\$ 10 mil a mais do que um carro tradicional. São R\$ 55 mil. Quem vai poder sustentar um incremento de R\$ 55 mil no custo do carro? Então acho que esta rota tecnológica vai alavancar o ponto de força do País, sua matriz energética, para deixar a mobilidade sustentável. Não acho que o Brasil sentirá isolamento: ao contrário as tecnologias que nós estamos trazendo se aplicam em outras regiões do mundo. A hibridização é igual, mesmo que seja um motor tradicional ou um flex, por exemplo.

Além disto vários países estão olhando com muito interesse o biocombustível. Então não será isolamento, mas vantagem competitiva.

O governo lançou o Mover, Mobilidade Verde e Inovação. O programa é suficiente para estimular o desenvolvimento tecnológico necessário para a descarbonização da indústria automotiva e de seus produtos?

A grande vantagem do Mover é que ele oferece previsibilidade, estabelece metas claras e também incentivos para pesquisa e desenvolvimento. O fundamental é comunicar de forma clara para a indústria qual é o objetivo a ser alcançado em 2030. Isto abre as portas para poder investir nas tecnologias para alcançar os objetivos de CO2. Então, nesse ponto de vista, é um dos elementos que talvez mais contribuiu para decidir o nosso novo plano de investimento. Agora que temos um cenário claro, sabemos qual é o pedido do governo, é mais fácil poder organizar e prever os nossos investimentos para alcançar os objetivos.

Qual a sua visão sobre os benefícios que a fábrica da Stellantis em Pernambuco recebe desde a sua instalação, em 2015? A extensão desses benefícios tributários até 2032 será suficiente para criar um polo industrial e produzir sem a dependência desses incentivos?

O objetivo primário desses incentivos é absorver a diferença de competitividade do Nordeste com relação a outras regiões do País. Existe uma distância muito grande da região onde os carros são produzidos para as regiões onde eles são mais vendidos. Existe falta de for-

CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

HIGH-TECH
INDUSTRIAL FASTENERS



PRODUCTS

Bolts
Nuts
Washers
C-Parts
Wires



necedores, de mão-de-obra qualificada, várias infraestruturas. Pela forma como o incentivo foi estruturado, que vai diminuindo ao longo tempo, nesse período [até 2032] a competitividade aumentará. A distância continua a ser extremamente longa, mas os fornecedores chegarão lá, nós já temos um parque de fornecedores que é muito maior comparado com 2015, quando a planta começou a operar. Temos o objetivo de chegar a cem fornecedores nos próximos anos e agora existe muito mais mão-de-obra qualificada na região, temos competências desenvolvidas localmente e aos poucos a indústria está crescendo. Esse planejamento de incentivo que ao longo do tempo diminui na medida em que a competitividade aumenta é um esquema que funciona.

Das fábricas da Stellantis na América do Sul três complexos industriais no Brasil e dois na Argentina, além da operação de montagem no Uruguai com a Nordex, quais são mais competitivas atualmente e quais precisam de mais investimentos?

Já falamos que Pernambuco precisa melhorar a própria competitividade. As outras plantas são competitivas. Então não há um foco de investimento específico para aumentar a competitividade de fábricas. Os nossos investimentos são mais para aumentar a competitividade dos produtos, das plataformas, das tecnologias.

Qual é o percentual médio de nacionalização dos veículos fabricados pela Stellantis hoje no Brasil? Existem planos para aumentar esse conteúdo?

Devemos ter [média de localização] pouco acima de 80%. Nós trabalhamos todos os dias para aumentar este percentual



“Hoje os carros são extremamente caros, isso limita o tamanho do mercado. Então é muito importante investir na engenharia do Brasil e nos carros projetados para brasileiros.”

CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

por várias razões: a primeira é por uma questão de competitividade mas também para uma gestão da volatilidade que sempre acontece, como flutuações da moeda, por exemplo. Então é fundamental para nós trazer à região os nossos fornecimentos, mas não só de peças, também de competências. Um dos esforços que a Stellantis faz, e temos planos para reforçar ainda mais isso, é trazer tecnologias e conhecimento às operações. Temos um centro de engenharia em Minas Gerais e também em Pernambuco, que está crescendo. Hoje desenvolvemos projetos não somente para a América do Sul, mas também para outras regiões. Este é um elemento fundamental de competitividade. Localizar competências, assim como localizar fornecedores e localizar tecnologias, é uma das chaves estratégicas para o futuro da Stellantis.

Como está a situação das operações na Argentina? O país também receberá investimentos?

Comunicamos também um investimento para a Argentina na casa de R\$ 2 bilhões, proporcional ao tamanho e capacidade produtiva do país. A situação neste momento é complicada, porque o mercado caiu muito. No curto prazo isto tem um peso, mas continuamos apostando na capacidade de recuperação e no crescimento da Argentina.

A Stellantis lidera com sobras as vendas na América do Sul, com market share de 23,5% em 2023. É a maior participação que a companhia tem no mundo todo. Será possível manter essa liderança tão folgada na região daqui para frente?

Meu desafio pessoal e o da Stellantis na América do Sul é manter e possivelmente reforçar essa liderança. O grupo acredita muito na região e aposta no seu crescimento.

O Grupo Stellantis vem apresentando resultados muito consistentes e a América do Sul acompanha este desempenho. Em 2023 a subsidiária apurou lucro operacional de € 2,4 bilhões, um aumento de 16% sobre 2022, com margem de 14,8%, que é 2 pontos maior do que a margem média do grupo no mundo. E apesar de ser uma região de baixa renda, o lucro operacional médio por veículo vendido aqui é até maior do que na Europa. A quais fatores o senhor atribui estes bons resultados na América do Sul e o que precisa ser feito para mantê-los assim?

O Grupo Stellantis tem enraizamento muito forte, a fusão criou sinergias. O ponto fundamental [para seguir com sucesso] é investir no Brasil atendendo à demanda dos consumidores. Nós temos carros feitos por brasileiros para o mercado brasileiro. Essa é a chave do sucesso, que acreditamos ser a nossa força. Pertencer a um grupo como o Stellantis, com presença global forte, oferece muitas oportunidades em termos de plataformas, tecnologias e competências. A gente tenta juntar as coisas, aproveitar as competências que existem no grupo e adaptar este conhecimento e plataformas ao nosso mercado. É fundamental trabalhar na competitividade e na acessibilidade dos consumidores aos nossos produtos. Essa com certeza é uma prioridade para poder manter a relevância de market share e de sustentabilidade financeira que temos na região. ■



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✦

FÓRUM AUTODATA

PERSPECTIVAS

AUTOMÓV

13|05

O MERCADO DE AUTOMÓVEIS É VITAL PARA A ECONOMIA NACIONAL, IMPULSIONANDO O CRESCIMENTO ECONÔMICO ATRAVÉS DA PRODUÇÃO, INVESTIMENTO EM TECNOLOGIA, VENDAS E EXPORTAÇÕES.

JUNTE-SE A NÓS NESTE EVENTO IMPORTANTE, ONDE ESPECIALISTAS DISCUTIRÃO AS PROJEÇÕES DE MERCADO PARA OS PRÓXIMOS MESES E SEU IMPACTO NO CENÁRIO ECONÔMICO BRASILEIRO.

**GARANTA SUA PARTICIPAÇÃO
GRATUITA AGORA!**



VEIS

EVENTO GRATUITO

NÃO PERCA A OPORTUNIDADE DE ESTAR À FRENTE DAS TENDÊNCIAS DO MERCADO DE AUTOMÓVEIS!

PARTICIPE DESTE EVENTO IMPERDÍVEL PARA:

- ✓ CONHECER AS PROJEÇÕES DO MERCADO AUTOMOTIVO PARA ESTE 2024
- ✓ COMPREENDER COMO ESSAS PROJEÇÕES MOLDARÃO AS ESTRATÉGIAS DE NEGÓCIOS PARA ESTE ANO
- ✓ EXPLORAR O IMPACTO DESSAS PERSPECTIVAS NA ECONOMIA NACIONAL

AUTODATA
• SEMINÁRIOS •

Informações/inscrições:

☎ (11) 93372 1801

seminarios@autodata.com.br

www.autodata.com.br

Boas notícias renovam otimismo em 2024

Soma de fatores como o programa Mover, anúncios de investimentos, melhora do cenário econômico e tendência de nacionalização reanimam indústria automotiva

Por Soraia Abreu Pedrozo | Colaboram Caio Bednarski e Lúcia Camargo Nunes

Otimismo renovado. Esta é a expressão que melhor define as expectativas de fabricantes de veículos e componentes durante o Seminário Megatendências 2024, realizado por **AutoData** em 19 e 20 de março. Diante dos avanços do Mover, programa Mobilidade Verde e Inovação, que estimulou anúncios

de novos investimentos da ordem de R\$ 67 bilhões no primeiro trimestre do ano – que somados a ciclos em andamento desde 2022 já ultrapassam os R\$ 100 bilhões –, o setor parece ter virado de vez a página de dificuldades da crise originada da pandemia de covid e também da mudança de motorização dos veículos pesados para Euro 6.



Igor Calvet (esq.), da Anfavea, e George Rugitsky (dir.), do Sindipeças

Bruna Nishihata



João Irineu Medeiros (esq.), da Stellantis, e Roberto Braun (dir.), da Toyota

Com os anúncios das novas injeções de recursos os fabricantes de veículos preparam-se para lançar portfólio de produtos que poluem menos, ansiosos por usufruir de benefícios do Mover, especialmente os créditos tributários para financiar parte do desenvolvimento de seus projetos no País.

Durante o evento Margarete Gandini, diretora do Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Alta-Média Complexidade Tecnológica do MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, lembrou que os créditos financeiros do Mover serão gerados após a habilitação das empresas, o que está em curso agora – 23 empresas já habilitaram projetos e outros dezoito estão em análise.

Desde 26 de março, quando foi publicada portaria que regulamenta as concessões dos incentivos a pesquisa e desenvolvimento do programa, fabricantes de veículos e de autopeças podem apresentar propostas e requisitar os créditos proporcionais aos investimentos, que variam de R\$ 0,50 a R\$ 3,20 por real investido, a depender da complexidade de cada projeto. O Mover prevê destinar R\$ 19,3 bilhões a este fim até 2028.

George Rugitsky, diretor de economia e mercados do Sindipeças, afirmou que, na esteira desse movimento, a cadeia de autopeças também investirá – dos 23 habilitados inicialmente, nove são fornecedores.

Igor Calvet, diretor executivo da Anfavea – que antes foi do MDIC e esteve envolvido diretamente na elaboração de programas anteriores para a indústria como o Rota 2030 –, avaliou que os veículos produzidos no Brasil já são um case mundial de sustentabilidade e que, por isso, a briga será por internacionalizar tecnologias desenvolvidas aqui: "A tecnologia é um meio e a descarbonização o fim. Cada empresa adotará plano próprio a fim de agregar novos produtos e novos processos".

PROTAGONISMO DO HÍBRIDO FLEX

Ao que tudo indica, no Brasil, o etanol será o protagonista no processo de mitigação das emissões de CO₂, e o veículo híbrido flex é a tecnologia que pautará os próximos anos da produção de veículos leves no Brasil.

Montadoras como Stellantis e Toyota – ambas já com projetos habilitados no Mover – anunciaram investimentos recentes de R\$ 30 bilhões e R\$ 11 bilhões, respectiva-



Ciro Possobom, CEO
Volkswagen do Brasil

mente, o que inclui a produção de leque de veículos híbridos e de motor que roda com etanol.

A Toyota, pioneira nessa tecnologia, tem no seu escopo a nacionalização do conjunto híbrido flex, hoje importado do Japão, e o desenvolvimento de mais dois modelos de veículos, como o Yaris Cross e uma picape a serem produzidos em Sorocaba, SP. O diretor de comunicação Roberto Braun sustenta que esta tecnologia é muito prática por não impor mudança na rotina de quem conduz o veículo, com autonomia e sem a necessidade de infraestrutura externa de recarga, exceto para os plug-ins – que, a propósito, a Toyota está testando no País e também estuda localizar.

Na Stellantis uma das apostas é a produção de sistema híbrido que rode com motor a etanol. A companhia tem como meta até 2030 concluir seu investimento e reduzir em 50% a liberação de CO₂ no ciclo completo de sua frota brasileira. E, até 2038, zerar as emissões. É aguardada a apresentação de seu primeiro híbrido flex até o fim de 2024 e nos próximos sete anos

serão lançados quarenta produtos, de novos modelos à renovação do portfólio atual.

"Dos países em desenvolvimento talvez o Brasil seja o único com visão de curto, médio e longo prazos. Temos um mix de combustíveis de baixo carbono que nenhum outro lugar do mundo possui", avaliou o vice-presidente de assuntos regulatórios da Stellantis América do Sul, João Irineu Medeiros.

Nessa mesma linha o CEO da Volkswagen, Ciro Possobom, anunciou que dos R\$ 16 bilhões em investimentos anunciados pela empresa serão gerados dezesseis novos produtos até 2028. Todas as fábricas receberão novidades: dois novos carros em São Bernardo do Campo, SP, um em Taubaté, SP, uma picape em São José dos Pinhais, PR, um motor para sistema híbrido em São Carlos, SP, e uma nova plataforma, a MQB Hybrid – que vai servir para toda a gama de modelos híbridos da marca, incluindo sistemas leve, convencional ou plug-in, aliados à tecnologia flex.

Possobom negou, contudo, o interesse da companhia em produzir carros



**Carlos Delich, presidente
ZF América do Sul**

100% a etanol: "O carro flex é um benefício para o cliente que eu, pessoalmente, não gostaria de tirar".

A Volkswagen também já habilitou projetos no Mover.

BYD AUMENTA APOSTA

Enquanto dá prosseguimento aos planos de iniciar, no fim deste ano ou início do próximo, sua produção em Camaçari, BA – no mesmo terreno em que operou a fábrica da Ford até 2021 – a BYD ampliou seus investimentos de R\$ 3 bilhões para R\$ 5,5 bilhões e segue trazendo novos modelos ao mercado brasileiro.

O próximo passo, de acordo com Pablo Toledo, seu diretor de comunicação e marketing, será realizar mais dois lançamentos no mercado brasileiro, ainda este ano: um modelo híbrido que chegará até junho e uma picape até dezembro.

Enquanto a fábrica não fica pronta engenheiros da BYD já estão trabalhando no projeto do sistema híbrido flex na matriz, na China. Embora o plano seja desenvolver a cadeia local de suprimentos há a intenção de trazer fornecedores chineses para se instalar na região de Camaçari. E para qualificar mão-de-obra existe o projeto de levar à China funcionários para treinamento.

NACIONALIZAÇÃO DE COMPONENTES

O avanço da nacionalização dos ve-

ículos produzidos no Brasil é tendência forte para os próximos anos, o que deverá ser impulsionado pelo interesse cada vez maior em sistemas que abrigam tecnologias avançadas. Carlos Delich, presidente da ZF América do Sul, aguarda por confirmações que inspirem maior estabilidade, a exemplo do início de programas do governo e pormenores de investimentos de montadoras, para então ampliar seu processo de nacionalização.

"Este ano estamos incluindo análises de investimento para 2025", relatou Delich. "Ainda estamos estudando os anúncios das montadoras, alguns muito claros, como o da Toyota, outros nem tanto. O investimento da Stellantis, por exemplo, será até 2030, mas não sabemos exatamente como será feito. Temos de ver com eles."

O executivo reforçou, conforme havia sido anunciado no fim do ano passado, que a prioridade da ZF é fabricar em Limeira, SP, câmaras para sistemas de auxílio à condução: "Fomos os primeiros a nacionalizar o freio automático de emergência e seremos os primeiros também a produzir localmente as câmaras". Este será passo inicial para a nacionalização de mais ADAS, sigla em inglês para sistemas avançados de assistência ao motorista.

Acostumado com a aquisição sistemática de empresas que agregam novos itens ao seu negócio o Grupo ABG tem no seu

**Alexandre Abage,
presidente Grupo ABG**





Ricardo Abreu,
conselheiro da Unica

horizonte dezoito oportunidades, incluindo empresas na Argentina, contou o presidente Alexandre Abage: "Todos os nossos investimentos são direcionados conforme as necessidades apresentadas. Na eletrificação o Brasil está ficando para trás na visão de multinacionais, o que nos abre muitas oportunidades, todas elas muito alinhadas e conversadas com nossos clientes".

O portfólio do Grupo ABG inclui rodas de alumínio, peças plásticas e estampadas em aço, conjuntos soldados, componentes de powertrain e também sistemas eletrônicos. Segundo Abage a empresa está trabalhando forte na nacionalização: "Estamos buscando nos especializar em todos esses segmentos, investindo muito em desenvolvimento, tecnologia, engenharia, laboratórios".

Dentre os desafios à maior localização Abage elencou desde briga com fornecedores chineses ou estadunidenses, que trabalham com volumes e ganhos de escala muito maiores, até os gastos tributários para investir em novas tecnologias, sem esquecer os problemas de logística.

Em linha com os executivos Werner Roger, CIO da Trigon Capital, gestora independente focada em empresas de menor capitalização, o nearshoring – compras de fornecedores mais próximos – é tendência diante do movimento de consolidação da indústria local. A terceirização de etapas da produção, como usinagem, montagem, pintura, powertrain e sistemas completos, também deverá se expandir na esteira da maior localização.

FORÇA AOS BIOCOMBUSTÍVEIS

Embora uma das principais apostas da indústria esteja concentrada no desenvolvimento de sistemas híbridos flex Roger diz que é preciso mais incentivos ao uso de combustíveis renováveis por meio da redução de impostos, como o IPVA: "Quero ver qual governo estadual terá a coragem de reduzir primeiro a alíquota de veículo movido a etanol e a biometano".

Ricardo de Abreu, consultor para assuntos de mobilidade da Unica, União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Biocombustíveis, propôs a criação de programa que

consolide toda esta visão, e ressaltou que o uso de biocombustíveis, por não demandar grande rede de recarga traz mais um ponto positivo para um País com as dimensões do Brasil, que deixaria os modelos 100% elétricos para nichos de mercado.

Um passo adiante, inclusive, seria a maior adoção dos biocombustíveis na frota circulante, como prevê o projeto de lei do Combustível do Futuro. O avanço do etanol na mistura da gasolina, saindo de 27,5% para até 30%, por exemplo, não traria impactos para os motores flex e reduziria emissões: "Se olharmos apenas para um veículo a mudança no nível de emissões é pequena, mas se multiplicarmos essa redução pela frota circulante que temos no País o cenário muda e traz benefícios imediatos e relevantes".

PESADOS RUMO AOS 200 MIL

A indústria brasileira de caminhões e ônibus sonha com mercado de 200 mil unidades/ano, o que pode ocorrer desde que haja estabilidade política, crescimento

econômico e medidas de fomento para descarbonização, a exemplo de um Finame Verde de maior duração, que potencialize a renovação de frota e contribua com o meio ambiente, avaliou Roberto Cortes, presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Márcio Querichelli, presidente da Iveco América Latina, avaliou não ser possível alcançar mercado desse tamanho no curto prazo, mas em três a cinco anos, sim: "Temos uma frota circulante gigante e muito envelhecida, muitos veículos com mais de 25 anos nas estradas. Poderíamos tirá-los de lá e renovar a nossa frota, melhorando também o nível de emissões de poluentes".

Para Christopher Podgorski, presidente da Scania América Latina, existe potencial e capacidade instalada para tal, porém a economia precisa caminhar sem grandes interferências. Ele lembrou que como a empresa não trabalha com estoque de veículos no começo do ano passado, sem modelos Euro 5 para vender, de janeiro a maio foram exportados 65% da produção,

Márcio Querichelli (esq.), presidente da Iveco América Latina, e Christopher Podgorski, presidente da Scania América Latina





Achim Puchert,
presidente Mercedes-Benz do Brasil

quando normalmente esse índice é 45%: "Enviamos caminhões para 27 países, alguns que, normalmente, são abastecidos por fábricas na Europa".

Com expectativas renovadas superada a adaptação aos modelos Euro 6 o segmento agora corre contra o tempo para acelerar a produção, que pode crescer até 40% este ano – em volume que compensaria igual queda porcentual de 2023. Para as vendas a projeção é de alta de 15%.

Achim Puchert, presidente da Mercedes-Benz, lembrou que a reforma tributária, junto com os programas de estímulo à competitividade e à descarbonização, como o Mover, serão fundamentais para essa retomada, ao mesmo tempo em que enfrenta maior concorrência com chineses. Puchert complementou que assim como a China o Brasil tem fome de crescer, e a vantagem e a desvantagem de ter um mercado mais protegido: "A competição não me assusta, mas precisa ser justa, algo comparável e nas mesmas condições".

Cortes alfinetou os chineses ao dizer que são oportunistas: "Com uma indústria com capacidade ociosa eles exportam seus produtos para o Brasil a preços não compatíveis com nosso ambiente. Se vierem para cá produzir com custos do Brasil e com as dificuldades daqui temos tudo para competir com eles".

PESADOS ELÉTRICOS

Mercedes-Benz e VWCO são pioneiras em produzir elétricos no País, a primeira com o chassi de ônibus eO500U e a segunda com o caminhão e-Delivery – e, a partir do segundo semestre, com o e-Volksbus.

"O que justifica o veículo elétrico é seu custo operacional, a metade de um modelo a diesel. Tem preço maior mas compensa no custo. A equação elétrico/diesel é mais vantajosa no ônibus, mas ainda é desafiadora", assinalou Cortes.

Para Walter Barbosa, vice-presidente de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz, o maior gargalo está na infraestrutura de recarga: "Requer investimentos de R\$ 50 milhões a R\$ 120 milhões para que a garagem comporte mais de cinquenta carros carregando ao mesmo tempo".

Na Capital paulista a Mercedes-Benz já comercializou cinquenta chassis eO500U. De acordo com Barbosa a Enel se comprometeu a instalar infraestrutura de alta voltagem em prazo de doze a quinze meses, o que derruba a promessa de que 2,6 mil ônibus elétricos possam circular já este ano.

A eletrificação num País de dimensões continentais terá variações conforme a região, defendeu Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais de mercado interno e marketing da Marcopolo: "O ponto é saber qual será a velocidade e em quanto tempo a infraestrutura chegará". ■

Roberto Cortes,
presidente VWCO



Avançando para a mobilidade mais limpa

Trabalhamos lado a lado com
nossos clientes, apoiando sua
transição para a mobilidade
sustentável.

BORGWARNER



Divulgação/Toyota

Carro bioelétrico projeta vantagem de R\$ 7,4 trilhões sobre o elétrico

Estudo aponta muitos ganhos econômicos e ambientais para o Brasil adotar a rota dos híbridos alimentados com etanol para descarbonizar as emissões

Por Pedro Kutney, de Brasília, DF

O MCB, sigla simplificada de Acordo de Cooperação Mobilidade de Baixo Carbono para o Brasil, uma coalizão de 25 entidades e empresas – incluindo os maiores fabricantes de veículos, motores e autopeças instalados no País –, apresentou em março passado seu primeiro resultado prático: o estudo Trajetórias Tecnológicas mais Eficientes para a Descarbonização da Mobilida-

de, encomendado à LCA Consultores e MTempo Capital. O trabalho projeta no período de trinta anos à frente, de 2020 a 2050, as diferenças econômicas nas escolhas que a indústria faz agora para atender obrigações de redução de emissões, que alcançam a casa dos trilhões de reais.

Levando em conta as características e matriz energética nacionais o estudo das consultorias calcula, pela primeira vez, quais são as perdas e os ganhos da transição energética adotando dois caminhos possíveis: convergir a indústria para a produção de veículos híbridos, preferencialmente flex que alimentados com 100% de etanol podem ser chamados de bioelétricos, ou elétricos puros, movidos por baterias. O resultado desse cálculo mostra larga vantagem socioambiental e econômica a favor dos híbridos.

Com maior foco na produção dos veículos bioelétricos, adicionando componentes aos modelos a combustão atual-

mente em produção, o faturamento das empresas envolvidas na cadeia aumentaria quase R\$ 2,4 trilhões no período de três décadas. Na mesma comparação a convergência aos 100% elétricos reduziria as receitas em R\$ 5 trilhões. A soma do que se deixa de ganhar com o que se ganha a mais perfaz os incríveis R\$ 7,4 trilhões de vantagem a favor dos híbridos.

O cálculo também leva em conta o fato de o Brasil não produzir baterias para carros elétricos e muito menos suas células, cuja produção está concentrada na China e não há previsão de nacionalização no horizonte visível, o que levaria o País a importar os componentes e perder faturamento nacional na hipótese de convergir sua indústria à fabricação de modelos 100% elétricos.

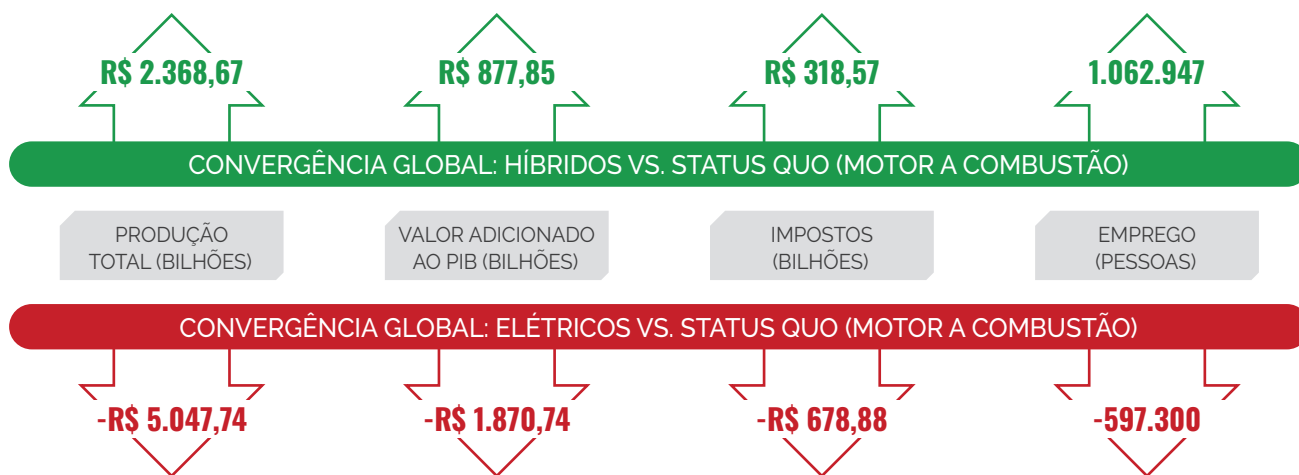
Com maior foco na produção dos veículos agora chamados de bioelétricos – híbridos alimentados por biocombustíveis –, no período de três décadas, o faturamento das empresas envolvidas na

O economista Luciano Coutinho apresenta as conclusões do estudo: vantagem trilionária dos híbridos sobre os elétricos.



Síntese dos impactos econômicos acumulados - 2020 a 2050

Fonte/elaboração: LCA Consultores



cadeia aumentaria quase R\$ 2,4 trilhões com relação à realidade atual, de continuar produzindo somente carros a combustão. Na mesma comparação a convergência ao 100% elétricos reduziria o faturamento em R\$ 5 trilhões.

Outros achados socioeconômicos do estudo: em trinta anos os bioelétricos acrescentariam R\$ 878 bilhões ao PIB brasileiro enquanto os elétricos retirariam R\$ 1,9 trilhão, a arrecadação de impostos aumentaria R\$ 318 bilhões com os híbridos e cairia R\$ 679 bilhões com os carros a bateria, e a correlação com geração de empregos é de mais 1 milhão de vagas para produzir modelos bioelétricos contra o fechamento de 597,3 mil postos de trabalho na hipótese de se investir nos elétricos puros.

EXPLICAÇÃO

Coordenador do trabalho, o economista Luciano Coutinho, sócio da MTempo e ex-presidente do BNDES, explica as diferenças que pesam a favor dos híbridos: "Ao se produzir elétricos descarta-se toda a cadeia de produção necessária para fabricar motores a combustão, utiliza-se menos componentes e menos mão de obra, além de atualmente o País não produzir aqui

baterias e não há nenhuma perspectiva no horizonte de fazer as células dessas baterias, que seguiriam sendo importadas [portanto sem agregar faturamento às empresas instaladas no País]. Já para fabricar híbridos agrega-se novos itens ao veículos sem descartar a rede produtiva já instalada".

Como mais de 80% da frota de veículos leves no Brasil tem motores flex e pode usar 100% de etanol, um biocombustível quase neutro em emissões de carbono já utilizado e largamente distribuído no País há mais de quarenta anos, faz muito mais sentido para o País apostar nos bioelétricos do que nos elétricos puros.

Segundo Coutinho é exatamente isto que os fabricantes de veículos querem fazer: "Para fazer o estudo nós conversamos com diversos fabricantes e perguntamos para onde iriam os investimentos em descarbonização e quase todos responderam que vão seguir o caminho dos híbridos flex. Por isto este é o cenário mais provável que traçamos".

VANTAGEM AMBIENTAL

Não se trata somente de vantagens socioeconômicas medidas em bilhões e trilhões de reais, mas os bioelétricos

também fazem muito sentido porque emitem menos CO₂ do que os elétricos quando se faz a conta do berço à roda, que compreende, além do uso do veículo em si a porção de emissões do tanque à rodal, todas as emissões acumuladas desde a mineração de matérias-primas, produção de insumos e componentes, processos de fabricação dos carros, além da produção e distribuição dos combustíveis que os alimentam.

O estudo da LCA e MTempo utiliza dados extraídos do trabalho do pesquisador Marcelo Gauto, da Unicamp, para mostrar que, levando em consideração todo o ciclo berço à roda, um modelo bioelétrico, híbrido utilizando só etanol, emite 77,5 gramas de CO₂ por quilômetro rodado, enquanto no elétrico a emissão sobe para 104,8 gCO₂/km.

Este mesmo veículo equipado só com motor a combustão usando 100% de etanol hidratado emite 120,9 gCO₂/km. A emissão mais que dobra para 269,3 gCO₂/km quando se usa gasolina pura – diferente da distribuída no Brasil, misturada com 27% de etanol anidro.

As emissões, tanto do modelo elétrico como do bioelétrico, foram calculadas com base na matriz energética mais limpa do Brasil – hoje 55% da eletricidade gerada no País vêm de usinas hidrelétricas e 35% de captação eólica e solar. Se fosse na Europa, onde a energia elétrica é gera-

da predominantemente por termelétricas, este mesmo carro elétrico emitiria mais CO₂ para recarregar suas baterias.

A conclusão é que, no Brasil, é possível descarbonizar – ou desfossilizar – as emissões de CO₂ dos veículos leves com uso de etanol e ainda obter mais ganhos econômicos com isto. É uma vantagem incontestável.

“As sociedades lá fora estão pagando para fazer a transição energética de baixo carbono, direcionando incentivos aos carros elétricos. Aqui no Brasil é o contrário: só com veículo flex economizamos mais de R\$ 110 bilhões e evitamos 660 milhões de toneladas de CO₂ na atmosfera. Portanto aqui é o único lugar do mundo em que a gente economiza descarbonizando”, raciocina Evandro Gussi, presidente da Unica, que reúne empresas da cadeia produtora de etanol e biocombustíveis, no evento em Brasília no qual foi apresentado o estudo.

OPÇÕES PARA O BRASIL

O MBCB já vinha se organizando há alguns anos mas só recentemente tornou-se uma organização representativa com o objetivo de promover esforços e propostas para impulsionar uma transição viável para a descarbonização dos transportes de acordo com as características únicas do País.

A ideia, dizem os representantes do MBCB, é abraçar todas as rotas tecnológicas disponíveis e em desenvolvimento e, ao mesmo tempo, utilizar o momento e suas necessidades para estimular a neointustrialização do País baseada na mobilidade de baixo carbono.

A organização foi lançada oficialmente no seminário Descarbonização – Os Caminhos para a Mobilidade de Baixo Carbono no Brasil, organizado pelo Grupo Esfera e pelo MBCB em Brasília, DF. O evento foi prestigiado pela principais autoridades do Executivo ligadas ao desenvolvimento econômico do País, incluindo os ministros Geraldo Alckmin, do MDIC e também vice-presidente da República, Fernando Haddad, da Fazenda,

Carro elétrico: recarga cara para a indústria



Divulgação/Peugeot



Divulgação/MBCB/Felipe Costa

Alckmin, do MDIC: "Brasil sai à frente do maior desafio da humanidade".

Renan Calheiros Filho, dos Transportes, o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, e até o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, responsável por coordenar no momento a tramitação de diversos projetos de lei de interesse da indústria automotiva, inclusive o Projeto de Lei do Mover, que cria o programa Mobilidade Verde e Inovação.

"O MBCB tem o grande mérito em reunir diversos atores da cadeia da mobilidade em prol da descarbonização dos transportes com um foco muito claro em promover todas as tecnologias disponíveis", afirma Priscilla Cortezze, diretora de marketing e comunicação da organização. "Queremos impulsionar o Brasil como líder global na mobilidade de baixo carbono com a combinação de sua vasta experiência em biocombustíveis com as novas tecnologias."

ALINHAMENTO COM O GOVERNO

Para o atual governo instalado no Palácio do Planalto, claramente pró-industrialização do País – ou reindustrialização –, os objetivos do MBCB foram vestidos sob medida nos discursos e declarações das autoridades, a começar pelo presidente do BNDES, Aloizio Mercadante: "Estamos vivendo uma janela de oportunidade

sem precedentes para o Brasil. Queremos continuar sendo líder global em energia limpa e para isso precisamos colocar o biocombustível e a bioeconomia como carro-chefe do País que vai liderar este processo".

O presidente do BNDES garantiu que não faltarão recursos para bancar o desenvolvimento industrial pretendido para o País, com linhas de crédito para programas de pesquisa e desenvolvimento e o NIB, Nova Indústria Brasil, que prevê a concessão de R\$ 300 bilhões para projetos industriais, dos quais R\$ 90 bilhões já estão em processo de liberação. "A indústria automotiva é a indústria das indústrias, tem uma cadeia longa, e irá aproveitar os recursos que colocamos à disposição".

Para o ministro Fernando Haddad o País deve aproveitar o bom momento para se sobressair no cenário global: "Penso que aqui estamos apresentando uma visão de futuro em proveito de tecnologias alternativas cujo tempo chegou, este é o tempo delas. Está mais do que na hora de o Brasil aproveitar a agenda de descarbonização como oportunidade para acelerar nossa reindustrialização".

Na mesma linha Geraldo Alckmin observou que as medidas tomadas pelo governo vão de encontro a recuperar a competitividade internacional da indústria nacional: "O Brasil perdeu produtividade, ficou caro antes de ficar rico, por isto começou a se desindustrializar. Com programas como o NIB e o Mover queremos retomar o desenvolvimento inclusivo e com sustentabilidade".

No cenário global, destacou o vice-presidente, "o Brasil sai à frente do maior desafio da humanidade" que é a descarbonização para conter o aquecimento do planeta e as mudanças climáticas que trazem consigo eventos naturais extremos. O enorme potencial de sua bioeconomia confere ao País protagonismo em propor e adotar soluções para reduzir e até zerar emissões de CO₂, com vantagem econômica trilionária, a depender das escolhas feitas agora. ■

INOVAÇÃO

que te leva mais longe.

O **Attivi Elétrico 100% Marcopolo** vai muito além da sustentabilidade. Confira:

Design low drive que facilita o acesso ao ônibus.



Assentos revestidos com **materiais modernos**.



Painel **digital com central touch** que facilita a visualização dos controles.



Freios dianteiros a disco **com ABS** e freios traseiros a tambor.



Marcopolo
ATTIVI

Aproveite **todos os recursos do Attivi**, avançando sem poluir o meio ambiente.



Conheça o **Attivi Marcopolo** em cada detalhe aqui



Imagem meramente ilustrativa. Consulte o representante da sua região para saber mais sobre os modelos e suas configurações.



onibus.marcopolo.com.br

@onibusmarcopolo

Mover avança para financiar projetos



Gorodenkoff/Shutterstock

Portaria regulamenta aquilo que a indústria mais queria: a concessão de incentivos para pesquisa e desenvolvimento no setor. Mas ninguém deve conseguir o valor máximo de créditos para financiar os investimentos.

Por Lucia Camargo Nunes

OMover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, segue surpreendendo pela correria em colocar sua execução para andar. No apagar de um mês no qual nada parecia que ia caminhar, às vésperas do feriado da Páscoa, e antes mesmo da aprovação no Congresso do projeto de lei que instituiu o Mover, o governo federal publicou a primeira portaria de regulamentação de parte do programa, com aquilo que mais interessa à indústria automotiva no momento: os requisitos para habilitação de

projetos que serão incentivados com a concessão de créditos financeiros tributários para financiar ao menos parte dos investimentos bilionários que as empresas fabricantes de veículos vêm anunciando nos últimos meses.

Incomum em assinaturas de portarias o governo não perdeu a oportunidade de criar um evento midiático no Palácio do Planalto, em Brasília, DF, em 27 de março, com a presença do próprio presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e de seu vice Geraldo Alckmin, que assina-

ram juntos a Portaria 45, ele na função de ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, sob aplausos e discursos de agradecimento da plateia formada por entidades setoriais e sindicais, além de diretores e presidentes de boa parte das empresas do setor.

A pressa foi tanta que a Portaria 43 sequer foi precedida de um decreto, como é comum ao rito legislativo brasileiro, que prevê, primeiro, a aprovação da lei no Parlamento, via projeto de lei ou medida provisória, depois sua regulamentação por meio de decreto presidencial e, só então, a publicação de portarias ministeriais disciplinadoras. No caso, trabalhando com a Medida Provisória 1 205 que criou o Mover, em 30 de dezembro de 2023 e que segue em vigor, e com a certeza de aprovação do projeto de lei substitutivo enviado ao Congresso em 20 de março, pularam-se etapas para apressar a habilitação de projetos de interesse da indústria automotiva que serão beneficiados com incentivos fiscais de R\$ 19,3 bilhões até 2028, a começar com R\$ 3,5 bilhões separados para 2024.



Explica-se a pressa: desde que o Mover foi criado oficialmente, em 30 de dezembro, até a publicação da Portaria 43, em 27 de março, as empresas já tinham perdido dois meses do potencial do programa, com investimentos anunciados e projetos engatilhados que poderiam perder os benefícios caso fossem protocolados atrás de concorrentes, pois existe o teto anual de créditos a serem concedidos e quem chega depois do esgotamento deste valor perde o incentivo.

RÁPIDAS NO GATILHO

Ao ver as regras do programa publicadas dias antes do feriado as empresas interessadas tiveram muito pouco tempo para se habilitar e conseguir utilizar o mês de março como base de benefício.

“Ainda assim perderam um quarto do potencial do primeiro ano do programa”, reflete [Francisco Tripodi Neto](#), sócio diretor da consultoria Pieracciani, especialista em programas de incentivo a pesquisa e desenvolvimento.

Pela rapidez na habilitação muitas empresas já estavam com projetos prontos



Lula e Alckmin assinam a portaria que regulamenta os incentivos do Mover para projetos da indústria automotiva: aplausos do setor.

Divulgação/Presidência da República

para aprovação. Apenas duas semanas após a publicação da portaria, em 9 de abril, o MDIC divulgou as primeiras 23 que habilitaram projetos, onze fabricantes de veículos: General Motors, Honda, Iveco, Marcopolo, Mercedes-Benz, Nissan, Renault, Toyota, Volkswagen, Volkswagen Caminhões e Ônibus e Stellantis com duas habilitações, uma como FCA e uma como PSA, a Ford entrou como centro de pesquisa e nove fornecedores, Bosch, Eaton, Faurecia, FMM, FPT [fabricantes de motores do Grupo Iveco], Horse [fabricante de motores do Grupo Renault], Schulz, Sodecia e WEG, esta com duas habilitações, uma da unidade Drive & Controls e outra da divisão Equipamentos Elétricos.

Outras dezoito empresas seguem em análise, incluindo onze projetos de desenvolvimento, três de serviços de engenharia de empresas que não produzem veículos ou peças no País mas mantêm centros de P&D e laboratórios aqui, e mais quatro fabricantes em operação.

BENEFÍCIO DEPENDE DO PROJETO

A Portaria 43 regulamentou o capítulo do Mover relativo aos benefícios, ou créditos financeiros, à inovação, nomeando itens que não estavam definidos, conta Tripodi Neto: "Assim, determinou o que são as soluções de mobilidade, logística, quais são as peças, sistema de armazenamento de energia, suporte e postos de carregamento e se quem fabrica esses componentes hoje pode se habilitar ao Mover".

Por exemplo: quem desenvolve softwares para aplicação em componentes eletrônicos para um sistema multimídia e também quem desenvolve célula a combustível pode habilitar projetos. Por outro lado, com a abertura desse leque, Tripodi questiona se os recursos do Mover serão suficientes para todos. Até porque o programa agora inclui novas empresas que fornecem itens que não estavam contemplados no Rota 2030, a fase anterior do programa.

Os créditos financeiros podem financiar de 50% a 320% do investimento, a de-



Evento de assinatura de portaria de regulamentação do Mover reúne interesses comuns no Palácio do Planalto: Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea, ouve discurso de Moisés Selerges Jr., presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

pende da complexidade das tecnologias a serem desenvolvidas e produzidas no País, com pesos bem diferentes, lembra Pieracciani: "Por exemplo: célula de combustível de hidrogênio e reformador de etanol para a produção de hidrogênio, por serem altamente tecnológicos, têm índice mais alto, maior capacidade de geração de créditos. Já um veículo de propulsão híbrida, que já existe há bastante tempo, vai ter índice muito menor do que hidrogênio".

Para chegar aos 320% de créditos sobre o investimento a empresa precisa, primeiro, habilitar os 50% iniciais com o dispêndio no projeto de pesquisa e desenvolvimento, pode obter mais 20% com a nacionalização da etapa de produção fabril e diversificação para novos mercados de exportação, e os outros 250% são concedidos de acordo com o índice de cada tecnologia desenvolvida.

Tripodi Neto avalia que será muito difícil uma empresa obter todos os 320% de créditos sobre seu investimento: "O índice reflete a contribuição ou a complexidade de cada uma dessas tecnologias. Só se desenvolver todas elas, por exemplo bateria, sistema de proteção e segurança e veículo a propulsão híbrida, etc. é possível obter 250% de crédito financeiro. Obviamente é difícil porque não é uma questão somente financeira, é estratégica".

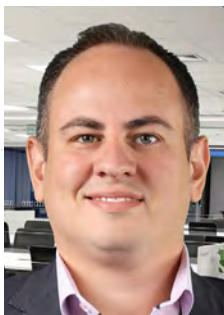
Para o consultor o plano do governo é sinalizar para que novas multinacionais venham investir aqui ou que as já instaladas elevem os investimentos: "As subsidiárias terão de convencer suas matrizes a localizar desenvolvimentos".

CONTA COMPLEXA

Ricardo Roa, líder do segmento automotivo da KMG, concorda que dificilmente as empresas atingirão o teto do benefício tributário. Ele diz que são os indicadores de TPA, Tecnologia de Propulsão Avançada, que é o índice da tecnologia multiplicado pelo de manufatura avançada, que dão créditos adicionais ao investimento.

Por esta conta, para obter todo o adicional de 250% de créditos sobre o investimento, a empresa precisa estar instalada no País e produzir um veículo de propulsão elétrica com células de hidrogênio. No caso desta tecnologia, a mais beneficiada, o fator de ponderação de TPA é de 12,5, a ser multiplicado pelo índice de maturidade de manufatura.

Este índice varia de 0 a 20: um veículo



importado, obviamente, vale zero. Se for a montagem de partes semidesmontadas, SKD, multiplica por 3. Montagem de itens completamente desmontados, CKD, é vezes 7. Se processar tudo aqui, estampagem, solda, pintura e montagem final o fator multiplicador sobe para 15. Se além de fazer tudo isto os ferramentais forem desenvolvidos no País a multiplicação é por 20.

Assim, em uma conta hipotética, se a empresa desenvolver no País um carro elétrico alimentado por células de hidrogênio e nacionalizar todas as etapas de produção, poderá multiplicar o TPA de 12,5 pelo índice 20 de maturidade de manufatura, chegando assim ao limite máximo 250 pontos, obtendo o direito de receber 250% em créditos tributários do total investido no projeto de desenvolvimento e produção nacional.

Roa elabora: "Fiz uma leitura minuciosa da portaria e entendi que se uma empresa produzir mais de uma tecnologia dessas listadas o cálculo de crédito adicional será sobre o fator de ponderação mais relevante. Não pode somar



Divulgação/Fiat



Divulgação/Volvo

pontos. Se produzir o híbrido flex 100% local será 5 vezes 20, ou 100 pontos. Para chegar aos 250 pontos só mesmo com o veículo elétrico a hidrogênio produzido aqui. Então todos começaram a ver que ninguém conseguirá alcançar os 320% [sobre o investimento]. Pelo menos nos próximos três a quatro anos será muito difícil atender".

Das empresas instaladas no País o consultor afirma que boa parte considera que conseguirá de 50% a 60% de créditos sobre os investimentos porque elas já têm indicadores altos de atividade de infraestrutura fabril e de engenharia no País.

PREVISIBILIDADE

A Portaria 43, segundo Francisco Tripodi Neto, trouxe uma forma de controle de previsibilidade e de apuração dos créditos. As empresas precisam agora de um esforço de planejamento muito maior do que tinham no Rota 2030, pois em todo início de trimestre enviarão para o governo a previsão de gastos e, conseqüentemente, de créditos finan-

ceiros pleiteados para aquele trimestre.

O governo controlará melhor e saberá se está distante ou não dos limites de créditos a serem concedidos, que começam em R\$ 3,5 bilhões este ano e totalizam R\$ 19,3 bilhões até 2028.

"Essa autorização vai seguir o conceito de first in, first out [entra primeiro, sai primeiro], sequencial", observa Tripodi Neto. "Então pode ser que alguma empresa que demore a apresentar a sua previsão de investimento e crédito financeiro fique de fora. As empresas que hoje se habilitarem terão de reforçar as áreas financeira e de engenharia."

Outra novidade é que o Mover está mais abrangente ao incentivar as atividades de P&D e a geração de créditos. Por exemplo: o gasto com ferramental, uma rubrica muito comum no setor automotivo, no Rota 2030 era utilizado para fim de cumprimento de meta de investimento mas não gerava benefícios fiscais: "Imaginamos que o benefício fiscal crescerá significativamente por conta desses gastos com ativos fixos de ferramental, agora elegíveis para fim de crédito financeiro".

O benefício era muito menor no Rota 2030, que a cada R\$ 1 investido dava direito a desconto de R\$ 0,12 no IRPJ, Imposto de Renda Pessoa Jurídica, ou na CSLL, Contribuição Social sobre Lucro Líquido. Ou seja: a empresa só obteria o desconto se registrasse lucro. Agora, com o Mover, a cada R\$ 1 investido o benefício é de R\$ 0,50 a R\$ 3,20 – ainda que seja praticamente impossível chegar ao máximo – e os créditos gerados podem ser utilizados para pagar qualquer imposto, independentemente do resultado financeiro da empresa. E o pagamento do crédito financeiro poderá ser em dinheiro, no caixa da companhia, em 48 meses.

O Mover e sua portaria também incentiva a diversificação de mercados de exportação com uma pontuação maior para zonas como América do Norte, Ásia, América Central e África, que hoje têm pouca representação nas vendas externas de veículos.

AINDA HÁ DÚVIDAS

Para Ricardo Roa, da KPMG, ainda pairam muitas dúvidas. Na parte de projeto de investimento, que é ativo fixo, a Portaria 43 trouxe cálculos de indicadores para chegar aos créditos adicionais – de atividades fabris, infraestrutura e engenharia. Para isto as montadoras precisam cumprir algumas atividades, dentre dezesseis, para ter até 10 pontos percentuais adicionais.

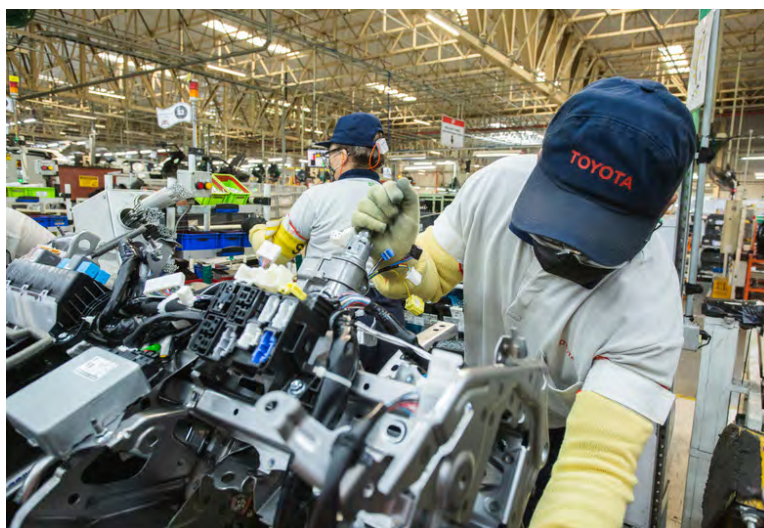
Para as indústrias de autopeças o cálculo deste indicador é mais complexo: “É preciso multiplicar o faturamento dos produtos pelo valor CIF – sigla de custo, seguro e frete dos insumos importados extrazona –, dividir pela soma dos produtos, multiplicado pelo preço dos produtos que serão comercializados. A empresa tem que pegar a base de faturamento para ver se essa conta vai fará sentido e se será atingida. São regramentos colocados à mesa, mas que ainda levantam muitas dúvidas”.

Já o IDM, Índice de Diversificação de Mercados, também dá 10 pontos percentuais adicionais para a empresa que conseguir diversificar suas vendas externas para novos mercados, ainda pouco explorados: “Há mais dúvida do que solução neste item, porque o governo destaca, por exemplo, um valor mínimo de 1% da receita operacional bruta para mercados habilitados. Mas as empresas não exportam para tantos países para chegar a esses índices, ainda mais de forma proporcional ao faturamento. Será quase impossível atingir esses 10%”.

Não bastará exportar para a América do Sul e Central. A partir de 2025 as empresas terão de incluir pelo menos outra macrorregião, como América do Norte, Ásia ou África, para ter algum benefício.

Outra dúvida na habilitação que ainda ronda as empresas, de acordo com a KPMG, abrange o Acordo de Complementação Econômica nº 14, que inclui tratores, semirreboques e máquinas autopropulsionadas, como colheitadeiras. Algumas empresas que produzem estes produtos pesados dedicados ao agronegócio, e que não estavam no Rota 2030, agora começarão a estudar se vale a pena habilitar projetos.

Mais uma: “A portaria não esclarece muito bem mas está lá que poderão se habilitar ao programa fabricantes de insumos e matérias-primas. Assim algumas empresas como siderúrgicas ou do setor químico poderiam aderir ao Mover. Isso não está muito claro na legislação mas está intrínseco”.



Divulgação/Toyota

INVESTIMENTO MÍNIMO

Tripodi Neto observa que a exigência de investimento mínimo para fazer jus aos incentivos, que varia conforme a função da empresa, está muito baixa. De autopeças, por exemplo, a meta começa, este ano, em 0,3% da receita operacional líquida e sobe para até 1% em 2029, percentual menor do que o exigido no Rota 2030, que previa de 0,5% até 1,2%.

Esta flexibilização, na opinião do consultor, é para aumentar a atratividade ao programa. Para montadoras a meta é maior: fabricantes de automóveis e comerciais leves devem investir, no mínimo, 1% do faturamento em 2024, subindo gradualmente a até 1,8% em 2029, enquanto para fabricantes de caminhões e ônibus o índice varia de 0,6% a 1% no mesmo período, mesmo percentual aplicado a empresas produtoras de máquinas e implementos rodoviários.

“Eu acho isso positivo porque dá menos receio para as empresas terem esse termo de compromisso, elas sabem que vão cumprir. No próximo ciclo eu acho que elas terão mais visibilidade que con-

seguem cumprir esses indicadores e imaginam metas mais arrojadas. Porque na prática é muito baixo, eles investem mais do que isso normalmente”.

PRÓXIMOS PASSOS

Após editar a MP 1 205 para criar o Mover e, ao mesmo tempo, encaminhar com texto idêntico um projeto de lei em regime de urgência – para garantir aprovação mais rápida e sem as chamadas emendas jabutis, que em muitos casos nada têm a ver com o objetivo do programa –, e publicar uma portaria de regulamentação antes mesmo de a legislação ser aprovada no Congresso, o governo adota uma estratégia de avançar com sua política industrial conforme as necessidades se apresentam.

Para Tripodi Neto o processo deverá continuar assim, com regulamentações do Mover sendo adotadas em doses homeopáticas, assim como aconteceu nos programas Inovar-Auto e no Rota 2030. Ele lembra que no Inovar a portaria que definiu a auditoria de cumprimento de metas foi publicada no último ano de



Divulgação/BMW



Divulgação/ Renault

vigência do programa, "e a maioria das empresas se habilitou sem saber como seria auditada".

Nos próximos capítulos do Mover Tripodi espera que, até maio, após a provável aprovação do projeto de lei, deve sair mais uma portaria, desta vez sobre o IPI Verde, embora ele perceba que a pressão diminuiu após a publicação das regras para usar os incentivos, que era a demanda mais urgente das empresas.

Cássio Pagliarini, sócio da Bright Consulting, avalia que as metas de eficiência energética do Mover, ainda a serem anunciadas, dependem bastante da forma como forem definidos os impostos para cada produto: "Teremos uma série de benefícios adicionais, inclusive para reciclabilidade. É difícil estimar um número isolado. Fizemos simulações de 8% a 12% para avaliar o impacto para os vários grupos habilitados. Existem aqueles que precisam trabalhar menos e existem outros muito longe dos novos objetivos, quaisquer que sejam".

Para Pagliarini a pressão das fabricantes de veículos aconteceu para que as regras chegassem logo, não para sua definição: "Os patamares de evolução da eficiência energética e impostos de veículos novos ainda não foram definidos. A Portaria 43 estabeleceu critérios de pesquisa e desenvolvimento de forma ampla, para acomodar qualquer investimento



que tenha uma mínima conexão com a evolução da mobilidade sustentável".

Ricardo Roa avalia que Alckmin quis dizer para a indústria que o MDIC está fazendo todos os relacionamentos com o governo possíveis, ter a legislação ativa para não perder o tempo dos investimentos anunciados e mostrar que haverá subsídios para quem investir nas novas tecnologias.

O consultor da KPMG lembra que, com a habilitação, as empresas já podem solicitar os créditos financeiros e isto reforça a importância para aprovação da legislação no Congresso. Roa observa que, menos de um mês após o governo abrir os pedidos de habilitação, já há número significativo de empresas correndo atrás. Todas estão armando seus planos de negócios para verificar se podem cumprir o mínimo e como alcançarão isto de uma forma acelerada.

"A interlocução com o governo está muito boa. A indústria está conversando muito de perto com Alckmin para ajustes finos. O que infelizmente está acontecendo e já aconteceu em outras legislações é que o governo terá de fazer mudanças neste transatlântico que está andando e isso é uma complicação pesada para a insegurança jurídica", afirma Roa. "Acredito que pelo menos os requerimentos dos compromissos de eficiência energética e reciclabilidade terão de sair do papel. E me impressiona porque eu não vi nem minutas ainda disto."

Como as empresas não fazem investimentos pensando no curto prazo a grande maioria dos anúncios de aportes de fabricantes de veículos que já totalizam R\$ 100 bilhões (veja reportagem nesta edição) já estavam para acontecer, embora o Mover seja um catalisador importante para refinar os planos e as decisões. Para Tripodi Neto, da Pieracciani, antes dos incentivos existem muitas obrigações a cumprir: "O mais importante é que as empresas precisam fortalecer a posição do Brasil com soluções mais competitivas porque o governo colocou requisitos de comercialização".

LOCAL: CENTRO DE CONVENÇÕES DA UNIVERSIDADE SENAC
AV. ENG. EUSÉBIO STEVAUX, 823, SANTO AMARO, SÃO PAULO/SP

25
de junho

REVISÃO

PERSPECTIVAS 2024

Em julho, o prestigiado Seminário AutoData Revisão das Perspectivas mais uma vez reunirá as mentes mais influentes do setor automotivo para um encontro crucial que avaliará o ritmo e o panorama da produção das montadoras e dos fabricantes de autopeças ao longo do segundo semestre de 2024.

POR QUE PARTICIPAR?

DIALOGO ESTRATÉGICO: Proporciona uma oportunidade única para a troca de ideias com líderes do setor, visando enfrentar desafios imediatos e capitalizar oportunidades emergentes.

VISÃO DE FUTURO: Oferece insights valiosos sobre as tendências e o ritmo da indústria automotiva para o segundo semestre de 2024 e além, permitindo que os participantes se preparem de forma proativa para as mudanças.

CONEXÕES VALIOSAS: Facilita o networking com os principais players da indústria, criando oportunidades para parcerias estratégicas e colaboração inovadora.



O PONTO DE PARTIDA PARA O FUTURO DO SETOR AUTOMOTIVO

PROGRAMA

PALESTRA ANFAVEA (Márcio de Lima Leite, presidente)

PALESTRA SINDIPEÇAS (Cláudio Sahad, presidente)

PALESTRA RENAULT (Ricardo Gondo, presidente)

PALESTRA MAN (Roberto Cortes, presidente)

PAINEL MOTORES

Cummins (Adriano Rishi, presidente);

FPT Industrial (Marco Rangel, presidente) e

MWM (José Eduardo Luzzi, presidente)

PALESTRA PERSPECTIVAS ECONÔMICAS

economista Banco Itaú,

Santander ou

Trígono

PAINEL SISTEMISTAS E AUTOPEÇAS

Bosch (Gastón Diaz Perez, presidente);

ZF (Carlos Delich, presidente) e Grupo ABG (Alexandre ABAGE, CEO)

PAINEL MÁQUINAS AGRÍCOLAS E DE CONSTRUÇÃO

Volvo CE (Luiz Marcelo Daniel, presidente),

AGCO (Luis Felli, presidente)

(*) ainda sujeito a
confirmação

Informações/inscrições:  (11) 93372 1801 | seminarios@autodata.com.br | www.autodata.com.br

AUTODATA
• SEMINÁRIOS •



Divulgação/VW

“O setor automotivo está de volta.” A frase, em tom comemorativo, foi endereçada ao presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, por Márcio de Lima Leite, presidente da Anfa-vea, no fim de um breve pronunciamento, no último 26 de março, na cerimônia de assinatura da portaria que regulamenta incentivos fiscais em troca de investimentos em projetos e desenvolvimento da indústria automotiva, dentro das regras do Mover, Mobilidade Verde e Inovação. Segundo o dirigente a mudança de governo e seu programa de política industrial, editado no fim de 2023 após um ano inteiro de discussões, foram fatores decisivos para destravar investimentos de fabricantes de veículos que somam R\$ 107 bilhões até 2032, no maior ciclo desde o início dos anos 2010.

No mesmo pronunciamento Lima Leite lembrou que o valor atual é o dobro daquele que foi apresentado ao mesmo Lula pouco antes de ele assumir a Presidência,

Promessas de R\$ 100 bilhões

Legislação de emissões apertada e incentivos fiscais a novos projetos leva fabricantes de veículos leves a prometer o maior ciclo de investimentos desde a última década

Por Pedro Kutney

durante a COP 27, no Egito, no fim de 2022: "Naquela ocasião apresentamos investimentos programados em torno de R\$ 50 bilhões e o senhor me disse que eu teria de trabalhar muito pois precisaria dobrar aqueles números. Este governo deu atenção à indústria e hoje nós já chegamos ao dobro".

De fato fazia mais de uma década que as agendas do presidente do Brasil e de seu vice – neste caso Geraldo Alckmin também cumprindo a função de ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços – não ficavam tão recheadas de compromissos dedicados ao setor automotivo e encontros com executivos de empresas e entidades, em visitas ao Palácio do Planalto ou em eventos nas fábricas, para anúncios de investimentos bilionários.

Somente no primeiro trimestre os dois, Lula e Alckmin, receberam notícias diretas de sete empresas que adicionaram R\$ 67,3 bilhões a programas de investimentos que começam este ano e se estendem até 2032. Com isto o ciclo de aportes no horizonte de uma década, de 2022 a 2032, já soma R\$ 99,4 bilhões (veja quadro).

O presidente da Anfavea vem dizendo que tudo que era necessário para o setor voltar a investir no Brasil está acontecendo. Lima Leite observa que o governo deu à indústria um horizonte de regras claras e positivas para o desenvolvimento industrial no País, citando especificamente o Mover, a volta da aplicação de imposto de importação para carros elétricos e híbridos e a aprovação da reforma tributária no Congresso: "Jamais teríamos investimentos dessa ordem aqui sem essa previsibilidade".

TODOS QUEREM INVESTIR

O valor de investimentos somados na casa dos R\$ 100 bilhões considera somente os anúncios feitos até meados de abril por doze fabricantes de veículos leves ao longo dos últimos dois anos. Estão nesta lista dez associados à Anfavea, que já têm operações industriais no País, e as duas chinesas BYD e GWM ainda não associadas, ambas adaptando fábricas para iniciar a produção nacional neste ano e no próximo.

A maior parte dos investimentos anunciados é nova, são recursos que começam a ser aplicados a partir deste ano, mas há três empresas que já tinham programas em andamento e, diante das novas condições trazidas pelo Mover e seus incentivos, este ano decidiram ampliar significativamente o valor e o prazo de seus ciclos: caso da Volkswagen que aumentou os aportes de R\$ 7 bilhões até 2026 para R\$ 16 bilhões até 2028, da Toyota que subiu de R\$ 1,7 bilhão até 2025 para R\$ 11 bilhões até 2030 e da BYD, que antes mesmo de começar a produzir no País elevou de R\$ 3 bilhões para R\$ 5,5 bilhões seu investimento inicial.

No clube dos maiores investimentos já anunciados por estas empresas na história de cada uma delas no Brasil, o Grupo Stellantis anunciou o maior já visto em todos os tempos no setor (em termos nominais): R\$ 30 bilhões de 2025 a 2030 para lançar quarenta modelos das marcas Fiat, Citroën, Jeep, Peugeot e Ram e, assim como todos os outros, desenvolver veículos eletrificados.

Espera-se que o valor dos investimentos ainda continue a ser inflado nos próximos meses com anúncios de mais empresas, especialmente associadas da Anfavea que ainda não o fizeram, caso da Honda, do Grupo JLR e até da Ford, que embora tenha encerrado atividades industriais no País,

Márcio de Lima Leite,
presidente da Anfavea:
"Este governo ouviu
a indústria e o setor
automotivo está de
volta".





Fotos: Divulgação/Presidência da República

Dias cheios de investimentos bilionários do setor automotivo para Lula e Alckmin no início de 2024: visita à Volkswagen para R\$ 16 bi, executivos da GM, Hyundai e Stellantis vão ao Planalto comunicar R\$ 42,5 bi (abaixo e na página seguinte), e assinatura de portaria de incentivos de R\$ 19,3 bi do Mover (próxima página).

desde 2021, ainda mantém aqui um centro com mais de quinhentos engenheiros que desenvolvem projetos globais e que, assim, poderá ser contemplada com incentivos fiscais previstos pelo Mover.

PROMESSAS X REALIDADE

Pela soma na casa da centena de bilhões de reais o atual ciclo de investimento vem sendo ufanado como o maior da história indústria automotiva no País. Em valores nominais pode ser mas não na conversão para dólares. Pela cotação cambial do meio de abril, os cerca de US\$ 20 bilhões agora anunciados estão muito próximos dos valores somados que diversos fabricantes de veículos prometeram investir no Brasil dez anos atrás.

Sim, prometeram, porque nem tudo que se promete é convertido em investimento de fato. Todas as empresas que anunciam aportes sempre os realizam, em alguma medida, mas nunca informam reduções de valores ou adiamento de programas em virtude de mudanças no cenário político e econômico, algo que invariavelmente acontece ao longo de tantos anos à frente da data em que esses programas são iniciados.

Isso já aconteceu na década passada: quando as vendas começaram a cair após o pico de quase 4 milhões, em 2013, muitos fabricantes que haviam anunciado investimentos cortaram ou adiaram aportes. Nenhuma empresa presta contas neste sentido.

"Todos esses anúncios são como cartas de intenções", pondera Ricardo Roa, sócio da KPMG líder para consultoria no segmento automotivo. "As empresas assumem investimentos na esperança de que não haverá mudanças nas condições políticas e econômicas, mas como os programas envolvem vários anos à frente muita coisa pode mudar e alterar os planos."

Para David Wong, diretor sênior de consultoria das áreas de mobilidade e manufatura da Alvarez & Marsal, "os investimentos que estão sendo anunciados





agora teriam de vir obrigatoriamente para atender a legislação de emissões do País, mas não existe uma auditoria para saber quanto cada empresa vai aplicar de fato”.

LEGISLAÇÃO FORÇA INVESTIMENTO

Dos bilhões em investimentos anunciados há uma década para os bilhões divulgados agora existem diferenças fundamentais de foco. No início dos anos 2010 o objetivo era ampliar fábricas e construir novas para atender um mercado que não parava de crescer e chegou perto dos 4 milhões de veículos zero-quilômetro, em 2013. Para atender ao cenário de demanda crescente da época os fabricantes focaram em desenvolver e produzir carros compactos de altos volumes, muitas vezes produtos globais depenados de tecnologias pela engenharia local para custar menos – e ainda assim podiam ser considerados os piores veículos mais caros do mundo.

Hoje o cenário é completamente inverso: o mercado interno e exportações mal utilizam metade da capacidade de produção das fábricas de veículos no País, calculada pela Anfavea em 4 milhões/ano, assim não há porque investir em ampliação da produção, mas, ao mesmo tempo, as legislações de emissões, eficiência energética e segurança são bem mais rigorosas, exigindo o desenvolvimento de sistemas mais sofisticados e caros.

Este é o foco dos fabricantes atualmente, como aponta Roa, da KPMG: “Os investimentos que estão sendo anunciados agora são para mudar completamente o parque tecnológico e o portfólio dos fabricantes, que precisarão entregar necessariamente produtos de baixas emissões”.

Wong reforça: “Nenhuma fabricante com os carros que fabrica hoje vai conseguir atender as exigências de emissões do Proconve L8 [oitava fase do Programa Nacional de Controle de Emissões Veiculares de veículos leves, que entra em vigor a partir de 2025 com metas de redução de gases poluentes que serão gradualmente apertadas até 2031]. Para atender todos terão de ter carros híbridos ou elétricos no portfólio de produtos”.

De acordo com as regras do Proconve L8 as emissões de poluentes não serão mais medidas e homologadas por modelo, como acontece hoje, mas cada empresa terá de atingir uma meta corporativa, representada pela média de emissões aferidas do conjunto de carros que vende no País:

“Para cumprir com esta obrigação e não ficarem sujeitas a multas, no fim desta fase, lá em 2030, as montadoras precisarão ter de 50% a 60% de modelos de baixa emissão no portfólio para compensar os que emitem mais. Sem híbridos e elétricos ninguém chega lá”.



Investimentos anunciados - Fabricantes de veículos leves

Fabricante	Valor	Período	Aplicação
BMW	R\$ 500 milhões	2022-2024	Modernização da fábrica de Araquari, SC, para produção de novas gerações dos modelos Série 3, X1, X3 e X4; montagem do X5 híbrido plug-in; incremento do centro de engenharia local para desenvolvimento de softwares e sistemas digitais.
BYD	R\$ 5,5 bilhões	2024-2030	Compra das instalações industriais da Ford em Camaçari, BA, com construção de novos prédios; produção inicial de até 150 mil veículos/ano dos modelos elétricos Dolphin Mini, Dolphin e Yuan Plus e do híbrido plug-in Song Plus; desenvolvimento de sistemas de propulsão híbridos flex.
Caoa	R\$ 3 bilhões	2024-2028	Modernização e aumento de capacidade da fábrica de Anápolis, GO; lançamentos de novos modelos híbridos flex Chery e Hyundai; ampliação da capilaridade da rede de concessionárias Hyundai, Caoa Chery, Subaru e Ford.
GM	R\$ 7 bilhões	2024-2028	Renovação do portfólio de produtos; desenvolvimento de novos sistemas de propulsão; modernização de fábricas
GWM	R\$ 10 bilhões	2022-2032	Compra das instalações da Mercedes-Benz em Iracemápolis, SP; novos maquinários de produção; lançamentos do híbrido Haval H6 e do elétrico Ora 03; nacionalização de produtos a confirmar.
HPE Mitsubishi	R\$ 4 bilhões	2024-2032	Modernização da fábrica de Catalão, GO, para lançamento de novos modelos Mitsubishi; desenvolvimento de sistemas de propulsão híbridos flex.
Hyundai	R\$ 5,5 bilhões	2024-2032	Renovação de portfólio de produtos; desenvolvimento de carros híbridos, elétricos e movidos a hidrogênio verde.

Outra grande diferença de dez anos para cá é que as matrizes já não têm caixa para financiar os investimentos que as subsidiárias têm de fazer aqui. O máximo que poderão fazer é trazer para cá linhas de produção que estão sendo desmobilizadas na Europa ou Estados Unidos, o que também está contemplado pelo Mover: "Mas é necessário tomar cuidado para não sucatear o parque industrial com importação de equipamentos antigos".

CORRIDA AOS INCENTIVOS

A necessidade de aportar no País investimentos bilionários com pouca ou nenhuma ajuda das matrizes deixaram os fabricantes de veículos mais interessados no Mover, pois poderão usar os incentivos

fiscais do programa para financiar, ao menos em parte, as tecnologias que terão de desenvolver no País para atender às metas do próprio Mover e do Proconve L8, que traz obrigações mas não oferece benefícios tributários.

Para financiar seus investimentos aqui, desta vez, a indústria automotiva precisará usar caixa próprio e linhas de financiamento – principalmente do BNDES que já destina R\$ 300 bilhões para o programa NIB, Nova Indústria Brasil –, além da imprescindível ajuda de incentivos fiscais. Isto explica a pressão para aprovar o projeto de lei do Mover no Congresso em regime de urgência e a celeridade incomum do governo em editar regulamentações da legislação antes mesmo que ela fosse aprovada.

Investimentos anunciados - Fabricantes de veículos leves

Fonte: Empresas / Elaboração: AutoData

Fabricante	Valor	Período	Aplicação
Nissan	R\$ 2,8 bilhões	2023-2025	Renovação de portfólio de produtos; lançamento de dois novos SUVs, a nova geração do Kicks e mais um inédito; produção de motor 1.0 turbo.
Renault	R\$ 4,1 bilhões	2022-2025	Modernização da fábrica de São José dos Pinhais, PR, para introdução da nova plataforma global RGMP; desenvolvimento e produção do SUV compacto Kardian e mais um SUV médio; nacionalização dos motores turboflex SGe 1.0 e 1.3; desenvolvimento de sistema híbrido flex.
Stellantis	R\$ 30 bilhões	2025-2030	Renovação do portfólio de produtos; desenvolvimento das plataformas Bio Hybrid com até oito sistemas de propulsão híbridos flex e elétricos; lançamentos de 40 modelos Fiat, Jeep, Citroën, Peugeot e Ram.
Toyota	R\$ 11 bilhões	2024-2030	Duplicação e modernização da capacidade de produção da fábrica de Sorocaba, SP; nacionalização do sistema de propulsão híbrido flex; produção de mais dois modelos híbridos flex no País, sendo o primeiro o SUV compacto Yaris Cross e possivelmente uma nova picape média-compacta.
Volkswagen	R\$ 16 bilhões	2022-2028	Renovação do portfólio de produtos; lançamento de 16 novos veículos no País, sendo quatro inéditos desenvolvidos no Brasil, incluindo novo SUV compacto a ser produzido em Taubaté, SP, e uma picape média-compacta em São José dos Pinhais, PR; desenvolvimento da plataforma MQB Hybrid com sistema de propulsão híbrido flex e motor nacionalizado em São Carlos, SP.

TOTAL ANUNCIADO: R\$ 99,4 BILHÕES

Foi nesse contexto que foi assinada, de forma inusitada sem sequer ser precedida por um decreto, a primeira portaria do Mover, que não por acaso regulamenta o ponto de maior interesse da indústria, a habilitação aos incentivos fiscais para projetos de fabricantes.

O programa prevê a concessão de créditos tributários, que poderão ser utilizados para abater qualquer imposto federal, de R\$ 19,3 bilhões em cinco anos, começando com R\$ 3,5 bilhões este ano, que podem financiar de 50% a até 320% de projetos desde que comprovem investimentos mínimos de pesquisa e desenvolvimento – o percentual financiado sobe conforme a complexidade do projeto, como nacionalização de sistemas avançados de

propulsão com hidrogênio, assistências eletrônicas de direção ou produtos que abrem novos mercados de exportação.

"Muitas empresas já têm projetos em andamento, por isto correram para se habilitar no mesmo dia que a portaria foi publicada", conta Roa. "Como há um teto anual máximo de concessão de incentivos se o valor for superado quem chegar atrasado fica sem."

Apesar da correria pelos incentivos é consenso de empresas e consultores que esses recursos representam ajuda pequena diante dos aportes que os fabricantes terão de fazer, como calcula o presidente da Anfavea: "Para acessar todos os créditos disponíveis o setor terá de investir R\$ 60 bilhões. Sai barato para o governo".

Roa acrescenta que não são só os fabricantes de veículos que poderão acessar os incentivos do Mover, mas também os fornecedores de autopeças interessados em desenvolver novos projetos no País – ou mesmo pressionados pelas montadoras, para assim dividir os investimentos: “As condições do programa para fabricantes de componentes estão até mais atraentes do que em programas anteriores”, indica o consultor.

OPÇÃO PELOS HÍBRIDOS FLEX

Todos os investimentos anunciados até agora têm um projeto comum a todos os fabricantes: o desenvolvimento, no País, de sistemas de propulsão híbridos flex, a combinação de propulsores elétricos com motores bicompostível etanol-gasolina.

Esta escolha atende ao interesse do governo brasileiro em convergir o desenvolvimento tecnológico da indústria automotiva com o avanço da indústria do etanol – e de outros biocombustíveis em desenvolvimento no País. É uma forma eficiente de reduzir e até anular as emissões

de CO₂ da frota de veículos leves e, também, de proteger o próprio mercado contra invasões estrangeiras.

“Como é uma tecnologia única do Brasil os fabricantes terão de, necessariamente, investir para desenvolver isto aqui, pois não têm tudo pronto nas matrizes, que em muitos casos estão optando só pelos elétricos”, observa Wong. “Também é fato que só com elétricos puros demoraria bem mais para formar mercado e nacionalizar a produção.”

Embora alguns fabricantes, como a Stellantis, já tenham anunciado que também utilizarão os investimentos para produzir elétricos a bateria no País, os híbridos seguem sendo a melhor solução para o caso brasileiro, suficiente para reduzir e até eliminar emissões de efeito estufa e, ao mesmo tempo, evitar perdas econômicas com a eliminação de alguns elos da cadeia produtiva, como a produção de motores a combustão que não são utilizados por carros elétricos puros (veja nesta edição reportagem sobre o estudo Trajetórias Tecnológicas mais Eficientes para a Descarbonização da Mobilidade).





Divulgação/ BYD

LUCRO COLATERAL

Interessante notar a volúpia dos fabricantes de veículos em investir bilhões no País que há anos não cresce o quanto deveria para justificar tantos aportes. Desde a crise econômica de 2015 a 2017 e da eclosão da pandemia, em 2020, o mercado brasileiro mal consegue superar 2 milhões de veículos por ano e as exportações, dependentes de países vizinhos sempre com problemas iguais ou maiores que os nossos, também não avançam. A combinação deixa fábricas ociosas, estacionadas na metade da capacidade produtiva.

Ocorre que os fabricantes aprenderam a viver neste ambiente: se não ganham mais com grandes volumes de produção apostam na rentabilidade dos produtos vendidos. Assim a legislação cada vez mais rigorosa de emissões e segurança foi aproveitada para lançar carros recheados de tecnologias – muitas delas importadas – em modelos maiores, os SUVs. Essa combinação tornou os veículos tão mais caros quanto rentáveis.

Nada indica que os investimentos bilionários recém-anunciados vão mudar esse cenário. Muito ao contrário os fabricantes programam o lançamento de mais SUVs e picapes que tendem a ser ainda mais caros com a adoção de propulsão híbrida, pois são equipados maior número de sistemas e complexidade tecnológica em comparação com um modelo a combustão. Também não se espera crescimento da produção em escala suficiente para baratear todos esses componentes, muitos dos quais seguirão sendo importados, pois não há previsão de produção nacional de itens essenciais às novas tecnologias como células de baterias ou microchips.

Com tantos investimentos anunciados, se de fato todos forem realizados, é certo que a indústria automotiva instalada no Brasil vai se movimentar em direção a um futuro com tecnologias mais sustentáveis. Mas ainda é incerto se o mercado doméstico e exportações crescerão o suficiente para pagar a conta. ■

Investimento da BYD em Camaçari: ampliação de R\$ 3 bilhões para R\$ 5,5 bilhões.

HPE Mitsubishi coloca R\$ 4 bilhões na fábrica de Catalão

Representante da marca japonesa vai modernizar linhas de produção em Goiás, renovar portfólio e desenvolver versões de veículos híbridos

Por Soraia Abreu Pedrozo

A HPE Automotores, representante da Mitsubishi Motors no Brasil, anunciou investimento de R\$ 4 bilhões na fábrica de Catalão, GO, até 2032. Os recursos serão aplicados para realizar adequações na linha de produção, iniciar a fabricação de novos veículos

e no desenvolvimento de tecnologias, especialmente sistemas de propulsão eletrificados híbridos flex.

A fábrica goiana, inaugurada em 1998 com investimento do empresário Eduardo Souza Ramos para produzir sob licença veículos Mitsubishi, hoje tem área de 247



Divulgação/HPE Automotores



mil metros quadrados e capacidade para fazer até 120 mil unidades/ano. A HPE já produziu mais de quatro modelos simultaneamente, incluindo alguns Suzuki, mas atualmente monta apenas dois Mitsubishi no País: a picape L200 Triton, que responde por 75% da produção, e o SUV Eclipse Cross, em cadência produtiva em torno de 2 mil veículos por mês.

Conforme o CEO da HPE, Mauro Correia, antecipou à **AutoData**, em entrevista em novembro de 2023, a companhia estava negociando investimento junto à empresa parceira no Japão, a fim de ampliar o portfólio nos próximos três anos, incluindo o desenvolvimento e versões híbridas flex, a depender dos incentivos do governo e da renovação dos benefícios fiscais para as regiões Centro-Oeste e Nordeste.

Ambas as condições aconteceram, tanto a renovação dos incentivos regionais como a edição do projeto de lei do Mover, programa Mobilidade Verde e Inovação, e sua portaria de estímulo a pesquisa e desenvolvimento, que prevê a concessão de créditos tributários para financiar projetos da indústria automotiva no País.

NOVOS PRODUTOS

Durante sua participação no Congresso Perspectivas 2024, realizado por **AutoData** também em novembro do ano passado,

Correia contou que o primeiro veículo do projeto de ampliação do portfólio, em três anos, será um SUV híbrido, que em um primeiro momento será importado.

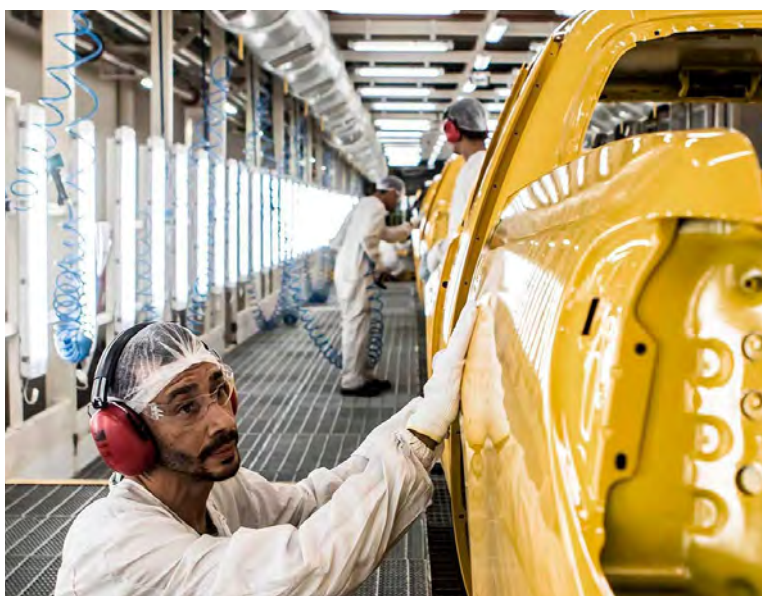
Embora a ideia inicial fosse lançar o veículo no mercado brasileiro ainda em 2024 a nova projeção é 2025, quando devem ter início as vendas dos produtos oriundos do investimento anunciado agora.

O executivo disse ainda que a ideia, ao ampliar as opções made in Catalão, é também aumentar as exportações, hoje em volume pequeno.

O plano de investimento para os próximos oito anos contempla o financiamento de pesquisas e estudos para a criação de sistemas de produção cada vez mais sustentáveis e eficientes, além de treinamentos constantes para a adequação e capacitação do efetivo de fábrica.

Na avaliação de Correia os aportes na planta vão proporcionar mudanças benéficas para parte importante da força de trabalho da cidade e região, onde a principal atividade econômica é a indústria automotiva: "Teremos profissionais cada vez mais capacitados e aptos a se desenvolver nas suas carreiras".

Trabalham na fábrica da HPE atualmente em torno de 2 mil empregados diretos e 10 mil indiretos, o equivalente a 10% da população de Catalão. ■





Fotos: André Barros/Agência AutoData

Bogotá dá exemplo de como adotar ônibus elétrico

Capital colombiana já tem 1,5 mil coletivos a bateria em circulação que contam com ampla estrutura de recarga nas garagens

Por André Barros, de Bogotá, Colômbia

As casas sem reboco na subida do morro indicam que o bairro, afastado do Centro, reúne moradores mais pobres, com infraestrutura que deixa a desejar ao comparar com os locais habitados por gente endinheirada, como é comum em quase todas as grandes cidades da América Latina. Bogotá, Capital da Colômbia, pouco difere de São Paulo em má distribuição de renda, ao trânsito

caótico e à poluição do ar. No entanto sua administração soube iniciar uma bem-sucedida transição para a eletrificação de seu sistema de transporte público.

A Transmilenium, uma sociedade pública que administra os corredores de ônibus do distrito de Bogotá, que há mais de vinte anos é referência de eficiência em sistema de transporte público urbano na América do Sul, foi rápida em adotar a eletrificação

como meio de eliminar emissões de seus veículos: a empresa já colocou para circular pela cidade em torno de 1,5 mil ônibus elétricos, parte de uma renovação iniciada em 2022 e que seguirá pelos próximos anos, em futuras licitações para as quais as fabricantes de ônibus estão com os olhos atentos.

No topo da ladeira a cena segue lembrando as periferias brasileiras: casas sem reboco, igrejas evangélicas e comércios simples. Ali também foi instalada a garagem da operadora La Rolita, onde 183 ônibus 100% elétricos com chassi BYD e carroceria Busscar passam a noite sendo recarregados. Todos ao mesmo tempo. Ali a Enel, operadora de energia elétrica de Bogotá, faz o que a Enel da cidade de São Paulo diz não ser possível fazer.

A garagem da La Rolita derruba um dos mitos que surgiu diante do processo de renovação de frota de ônibus da Capital paulista, cuja Prefeitura, ainda em 2022, proibiu a compra de novos modelos diesel e anunciou a intenção de adquirir 2,5 mil veículos elétricos até o fim de 2024: o de que não é possível gerar e distribuir a eletricidade necessária para recarregar tantos veículos ao mesmo tempo em áreas longe das regiões centrais. Pois em Bogotá a Enel faz exatamente isto.

É preciso, porém, planejar e investir.

Ônibus sendo recarregado em La Rolita: todas as vagas na garagem têm cabos de recarga das baterias.



Foi o que fez a VG Mobilty, empresa de mobilidade urbana que adquiriu os ônibus elétricos, montou a infraestrutura e concedeu a operação para a La Rolita, empresa da qual a Transmilenium detém participação. O modelo complexo de negócio tornou viável a ampliação do alcance do transporte público aos habitantes de Bogotá, pois parte da circulação dos novos ônibus elétricos é feita em bairros onde a Transmilenium ainda não chegava.

OPERAÇÃO EFICIENTE

Os ônibus começam a chegar à garagem às 21h. Das 23h até às 3h todas as estações de recarga de La Rolita estão ocupadas por um ônibus, que pode levar até sete horas para ter 100% das baterias recarregadas. Caso esteja sozinho no sistema a operação leva só uma hora e meia.

A garagem foi projetada para a operação 100% elétrica. Todas as 183 vagas de ônibus dispõem de cabos elétricos para serem conectados aos ônibus que ali dormem. Os cabos estão integrados a um carregador que, por sua vez, recebe a energia de um supercarregador, com 8,4 mW de potência. São 21 supercarregadores e 93 dispensadores, alimentados por uma subestação de 34,5 kW dedicada integralmente à recarga dos ônibus, independente da rede elétrica usada pela garagem para iluminação e outros processos.

Foi assim que La Rolita se estruturou para garantir que todos os ônibus estejam carregados todos os dias pela manhã, quando saem para cumprir seus trajetos na Transmilenium.

Com chassi BYD importado da China e carroceria Busscar produzida localmente, na cidade de Pereira, os ônibus têm autonomia de até 280 quilômetros e chegam à garagem com cerca de 30% da bateria após um dia de operação.

Toda essa estrutura foi colocada de pé em dezoito meses. Os primeiros ônibus elétricos começaram a circular em setembro de 2022 e, desde então, a operação segue sem imprevistos. Além da energia vinda de Bogotá existe uma estrutura reserva, ligada a Soacha, de quem La Rolita



Supercarregadores em La Rolita distribuem energia para 93 carregadores dispensadores que recarregam as baterias dos ônibus na garagem

é vizinha. Assim, se faltar energia em uma é possível ativar o plano B.

A operação é considerada exemplo para a Transmilenium, segundo Sebastian Saenz, líder de infraestrutura de La Rolita. Ele calcula que os 183 ônibus de La Rolita evitam a emissão de 6 mil toneladas de CO₂ por ano. "E eles não fazem barulho, o que colabora com a qualidade de vida dos motoristas e dos vizinhos, que podem dormir sossegados na madrugada sem o barulho de ônibus com motor diesel entrando e saindo da garagem."

A política de boa vizinhança se estende até a uma horta comunitária, compartilhada com a comunidade que vive ao redor da garagem. Na linha da gestão socioambiental ESG, com orgulho, Saenz conta que as mulheres são 60% do quadro de motoristas dos ônibus elétricos.

MAIOR DA AMÉRICA LATINA

A alguns quilômetros de La Rolita, também em local com terrenos mais em conta, está a Green Móvil. Ocupando área de 40 mil m² é, segundo a Transmilenium, a maior garagem de ônibus elétrico da América Latina e da Europa: podem estacionar ali 406 ônibus 100% elétricos.

Também são todos chassis BYD, produzidos na China, mas com carroceria Marcopolo, montada pela Superpolo, joint-

-venture da brasileira Marcopolo com a colombiana Fanalca. Para a estrutura, cuja operação não requer o carregamento de todos os ônibus ao mesmo tempo, foram investidos US\$ 20 milhões.

Diferente da La Rolita o sistema de carregamento escolhido não foi o aéreo. A estrutura está toda no chão, da forma mais usual, com os cabos saindo dos carregadores para serem conectadas aos veículos. É mais parecido com um grande hub de recarga para ônibus.

Na Green Móvil são 111 supercarregadores com 381 carregadores dispensadores. Como são muitos ônibus não existe momento em que todos estão sendo recarregados ao mesmo tempo. O tempo de recarga varia de uma hora e meia a duas horas e meia.

Toda a energia consumida, suficiente para abastecer um município de 200 mil pessoas, é comprada no mercado livre de energia colombiano a taxas inferiores às aplicadas na geração comum. Os preços são negociados com a Enel e a Terpel, segundo Jimmy Daza, diretor de operações da Green Móvil.

Ele conta que a construção de toda a estrutura demorou um ano, pois envolveu preparação também de segurança com um complexo sistema de combate a incêndios. Em abril de 2022 os primeiros

Carregadores da Green Móvil: maior garagem de ônibus elétrico da América Latina e da Europa, para 406 veículos.





Garagem da Green Móvil em Bogotá: ônibus 100% elétricos com chassis BYD e carrocerias Superpolo, associada da Marcopolo na Colômbia.

ônibus começaram a circular por Bogotá. "Hoje transportamos, em catorze rotas, de 60 mil a 70 mil passageiros".

QUINZE ANOS PARA RODAR

Para dar sequência ao seu plano de descarbonização, idealizado pouco antes do início da pandemia, a Transmilenium mexeu em seu plano de contratação. Enquanto os ônibus a diesel ou GNV podem operar por dez anos, para os elétricos o contrato foi estendido para quinze anos.

Hoje dez pátios abrigam os ônibus 100% elétricos, que já representam 14% de toda a frota circulante de Bogotá. A operação dos elétricos é carbono neutro, com energia proveniente de fontes renováveis – na Colômbia 80% da energia vêm de fonte hídrica, 15% térmica e 5% das demais, como solar e eólica. Adicionalmente as garagens começam a instalar painéis fotovoltaicos para gerar sua própria energia limpa para a operação.

O próximo passo, contou Deizy Rodriguez, diretora de planejamento da Transmilenium, é incorporar modelos articulados elétricos ao sistema. Licitações, com cerca de 3 mil ônibus, deverão ocorrer nos próximos anos e diversas empresas, como Volvo, Scania e a própria BYD, além de outras chinesas como a Yuton, estão de olho.

"Com a primeira etapa e a incorporação destes 1,5 mil ônibus passamos a deixar de emitir à atmosfera 94,3 mil toneladas de CO₂ por ano."

ENQUANTO ISSO, EM SÃO PAULO...

Enquanto isso, em São Paulo, segue o imbróglio para adotar mais ônibus elétricos para o sistema de transporte público. Quem acompanhou o Seminário Megatendências 2024, organizado por AutoData em março, foi informado que a infraestrutura de recarga é o maior gargalo para o avanço da eletrificação no transporte público de passageiros no País. Mas, se em Bogotá funciona, por que na maior cidade da América Latina existe tanta dificuldade?

A Enel, que distribui a energia para a Capital paulista, disse precisar de até quinze meses para instalar infraestrutura de alta voltagem, o que está dentro do prazo de construção de uma garagem que AutoData visitou na Capital colombiana. Outro fator que trava é o investimento, que pode variar de R\$ 50 milhões a R\$ 100 milhões.

De todo modo a Prefeitura de São Paulo está disposta a seguir adiante com seu plano e conseguiu os financiamentos para que os operadores troquem seus ônibus e até arcará com parte do investimento nos veículos. Mas as garagens deverão investir em sua infraestrutura.

Diante dessa situação Bruno Paiva, diretor da divisão de ônibus elétricos da BYD, afirma: "O ônibus é a parte mais fácil de todo o processo".

Em tempo: a tarifa de ônibus em Bogotá é de 2 mil 950 pesos colombianos, o equivalente a cerca de R\$ 4,00. Ou 10% abaixo da tarifa cobrada em São Paulo.

BYD AVANÇA SEM BRASIL

Em torno de 2,5 mil ônibus com chassi urbano 100% elétrico BYD já circulam em capitais da América do Sul, montados com diferentes carrocerias – e 1,4 mil só na Colômbia, em Bogotá. Nenhum deles, porém, saiu da fábrica que a chinesa mantém em Campinas, SP, inaugurada em 2017. Todas as unidades vendidas em outros mercados sul-americanos foram importados da China.

Embora pareça uma insanidade, pela distância, a decisão tem explicação racional, dada por Lara Zhang, diretora regional da unidade colombiana da companhia, sediada em Bogotá: os custos de trazer os chassis da China ainda são menores. E existem alguns motivos para isto: o primeiro e principal é que a operação brasileira ainda não é robusta – foram produzidos pouco mais de cem chassis em seis anos de operação em Campinas – e muitos componentes são importados. Assim não faz sentido enviar componentes da China para o Brasil e depois expor-

tar o chassi para a Colômbia – embora existam mecanismos de drawback que isentem, ao menos, os tributos de toda essa operação.

"Teríamos de fazer dois fretes, o que eleva o custo", afirma Zhang. "Outro fator é a especificação dos ônibus usados em Bogotá, que é diferente do Brasil e existe um custo de adaptação. Como a operação chinesa é mais robusta esse custo acaba sendo menor lá."

Bruno Paiva, diretor da divisão de ônibus elétricos da BYD do Brasil, afirma que existem conversas para localização de componentes para reduzir a dependência de peças chinesas, mas esbarram no baixo volume: "Quando apresentamos aos fornecedores o volume planejado a conversa não avança. Precisamos produzir mais ônibus no Brasil para podermos justificar a nacionalização dos componentes".

Hoje são montadas no Brasil, na Zona Franca de Manaus, AM, as baterias dos ônibus BYD e os quadros do chassi. Paiva iniciou conversas para localizar itens como eixo, válvula e suspensão. A demanda ainda é baixa mas a BYD segue acreditando no crescimento da demanda brasileira. Recentes movimentos, como o da Prefeitura de São Paulo que tem a meta colocar em circulação 2,5 mil ônibus elétricos até o fim do ano, indicam que a decisão de insistir na fábrica de Campinas segue sendo acertada. ■

Entrada da garagem da La Rolita: ônibus elétricos BYD com carrocerias urbanas da Busscar.



Descarbonização. Como você deseja?

Quer uma solução agora?

+20.000 veículos comerciais com motores Dana TM4 na estrada.

Quer inovação?

+900 patentes pendentes e concedidas, relacionadas à eletrificação.

Quer desenvolvimento local?

Time de engenharia no Brasil, para desenvolvimento, adaptação e integração.



Soluções completas, seja qual for a fonte de força.

Estamos prontos para apoiar você na jornada da descarbonização. Seja num sistema de e-Propulsão integrado ou numa atualização completa do veículo, temos experiência de integração de sistemas para atender a todas as suas necessidades de transmissão e propulsão, independentemente da fonte de energia. Podemos fornecer todos os elementos de um sistema eletrificado completo e totalmente integrado ou desenvolver com eficiência componentes e módulos para integração perfeita. Quer descarbonizar já? Fale com a gente.



e-Cradles, e-Motors, e-Axles, e-Transmissions, VCU's, e-HPS e muito mais.
Acesse e saiba mais.



Spin dá passo adiante para ficar onde está



Divulgação/GM

Em sua maior renovação a minivan ganhou cara de SUV, acabamento interno mais caprichado e tecnologias de segurança, mas manteve o velho motor aspirado 1.8 de 111 cv para preservar seu bom custo-benefício, a qualidade mais apreciada por seus clientes fiéis: taxistas, famílias e frotistas.

Por Pedro Kutney, de Ibiúna, SP

Com preços e proposta mantidos a General Motors deu um banho de loja e executou uma cirurgia plástica na Chevrolet Spin, primeiro dos seus seis lançamentos prometidos para este ano. Em sua terceira e mais abrangente renovação desde o lançamento, em 2012, o modelo estilo minivan mudou para ficar onde está e preservar seus clientes fiéis,

principalmente famílias, taxistas e frotistas.

Agora a Spin adota novo design com a identidade visual global da Chevrolet que lhe confere cara de SUV – o que já deu margem para a GM apelidá-lo de BUV, big utility vehicle, ou veículo utilitário grande. No maior salto evolutivo da minivan a GM retrabalhou 42% da pele metálica do veículo, refinando o desenho externo,

cuja aparência foi beneficiada pelo uso de faróis e lanternas de LED em todas as versões. O acabamento interior também foi bastante aprimorado.

Mas o pouco vigoroso motor aspirado 1.8 de 111 cv com etanol ou 106 cv com gasolina segue sendo o mesmo inicialmente projetado há mais de vinte anos e o último ainda produzido pela GM em São José dos Campos, SP. Mas o propulsor recebeu aprimoramentos ao longo do tempo, o último deles agora, para torná-lo mais econômico e adaptado às normas de emissões Proconve L8, que só entra em vigor no começo de 2025.

A Spin conserva e melhora as qualidades que fazem dela uma das duas únicas opções de carro familiar com amplo espaço interno na sua faixa de preços: são duas versões de cinco assentos, LT com câmbio manual de seis marchas por R\$ 120 mil ou transmissão automática por R\$ 127 mil, e duas opções com sete lugares – que segundo a GM representam 70% das vendas –, ambas automáticas, a LTZ por R\$ 138 mil e a topo de linha Premier por R\$ 145 mil.

Nesta faixa o único competidor no mercado brasileiro é o recém-lançado Citroën C3 Aircross, que apresenta preços

pouco abaixo da Spin mas oferece menos espaço e acabamento interno muito rústico, apesar de ostentar o moderno e eficiente motor 1.0 turboflex de 130 cv. É uma questão de preferência mas a GM aposta que pode levar a melhor para seu tipo de cliente, nomeado pelo marketing de bigmalista, aquele que procura por mais conforto para a família do que design e potência.

CLIENTE FIEL

A GM informa que, apesar de todas as melhorias acrescentadas à nova Spin, os preços foram quase que mantidos no mesmo lugar, uma das principais aspirações dos fiéis clientes, que em pouco mais de 21 anos compraram 350 mil unidades e por todo esse tempo sustentam a venda anual do modelo na faixa de 1% do mercado total de veículos no País.

Antes da pandemia de covid, em 2019, a Spin era o terceiro veículo mais vendido da GM, com 28,4 mil emplacamentos naquele ano, atrás só dos então campeões de vendas Onix hatch e sedã. Em 2023, após o lançamento de novos modelos como Tracker e Montana, a Spin caiu para sexto carro mais demandado da empresa, mas mesmo em mercado menor as com-



prás somaram 20,3 mil unidades, o que mostra a estabilidade de desempenho que a GM espera conservar no mesmo nível depois da atual renovação.

De fato as vendas da Spin se mantêm estáveis com relação ao tamanho do mercado por anos a fio, divididas quase que por igual para públicos em busca de espaço a bordo: 40% para famílias, 30% para taxistas e 30% para frotistas como prefeituras, polícias e adaptações para PcD, pessoas com deficiência.

Segundo apontaram as pesquisas da GM antes desta renovação os compradores da Spin colocam o custo-benefício no alto de suas preferências, conforme atesta o gerente de produto Gabriel Albarce: "É o nosso cliente mais fiel, 70% dos compradores de Spin compram outra Spin quando trocam de carro. Eles dizem que a razão para isto é o espaço interno e a versatilidade, mecânica confiável e de baixo custo de manutenção, e principalmente o custo-benefício de um veículo desta categoria. Nas pesquisas todos disseram que gostariam de melhorias desde que o preço fosse mantido. Então a ideia foi melhorar o produto sem perder suas características tão apreciadas pelos clientes".

MELHORAMENTOS VISÍVEIS

Assim foi feito, a começar pelo design exterior, que tornou-se mais "elegante", segundo define a GM, distanciando-se muito da desengonçada – para não dizer coisa pior – primeira versão, de 2012, e da já melhorada primeira renovação, de 2018. A nova dianteira combinada com o leve levantamento da altura do capô e do veículo deu à Spin um visual mais robusto, confirmado pelas molduras plásticas que agora circulam todo o veículo, garantindo maior proteção à lataria.

Mas é na imensa volumetria interior de 4 mil litros que as melhorias estão mais presentes. A Spin ganhou acabamento bem mais caprichado com apliques de revestimentos suaves ao toque no painel e nas portas. Na versão topo de linha Premier os bancos são revestidos com couro sintético.

Versões, preços e equipamentos da nova Chevrolet Spin

LT câmbio manual 5 assentos – R\$ 119 mil 990

- 6 airbagas • Cintos dianteiros com pré-tensionador • Alerta de não-afivelamento de cintos * Faróis e lanternas de LED • Câmera de ré digital • Quadro de instrumentos digital de 8" • Tela multimídia MyLink de 11" • OnStar com wi-fi a bordo • Segunda fileira com bancos corredeiros • Rodas de aço de 15" com calotas.

LT câmbio automático 5 assentos – R\$ 126 mil 990

- Todos os itens da versão de entrada e mais: • Controle de velocidade de cruzeiro • Dutos de ventilação traseiros.

LTZ câmbio automático 7 assentos – R\$ 137 mil 990

- Todos os itens da versão anterior e mais: • Volante revestido com couro sintético • Bancos com revestimento híbrido • Ar-condicionado digital • Partida por botão • Sensor de chuva e crepuscular • Sensores de estacionamento • Computador de bordo • Rodas 16".

Premier câmbio automático 7 assentos – R\$ 144 mil 990

- Todos os itens da versão anterior e mais: • Alerta de colisão • Alerta de saída de faixa • Alerta de ponto cego • Frenagem automática de emergência • Indicador de distância do carro à frente • Carregador de smartphone por indução • Bancos revestidos com couro sintético • Grade com apliques cromados • Rack de teto preto.





A GM escolheu a Spin para estrear seu novo quadro de instrumentos 100% digital com tela de 8 polegadas – que em breve será introduzido em seus outros lançamentos –, configurável em seis opções e de visualização bastante clara ao motorista.

A maior digitalização do modelo se estende, na mesma moldura, ao centro do painel onde está outra tela de 11 polegadas sensível ao toque, que abriga controles do sistema de áudio, configurações do veículo e espelhamento sem fio do smartphone via Android Auto ou Apple Car Play, para navegação e outros aplicativos.

O wi-fi nativo embarcado em todas as versões pode conectar até sete aparelhos e, segundo a GM, é doze vezes mais estável do que a conexão direta do smartphone na rede 4G ou 5G. O carro conectado permite que atualizações de seus sistemas eletrônicos sejam feitas automaticamente, sem necessidade de levar o carro à concessionária.

O sistema On Star de concierge conectada pode ser habilitado em quatro pacotes de serviços e também é um elemento a mais de segurança, pois comunica a central de atendimento automaticamente em caso de acidente e pode acionar socorro imediato.

A Spin renovada avançou em sistemas de segurança. Todas as versões são equipadas com seis airbags, dois frontais, dois laterais e – uma novidade – duas cortinas que se estendem inclusive até a terceira fileira de assentos. Também são de série cintos de segurança dianteiros com pré-tensionador, alerta de afivelamento e câmara de ré. Já a versão de topo Premier também traz, pela primeira vez na Spin, alertas de colisão, de saída de faixa

e de ponto cego, frenagem automática de emergência e indicador de distância do carro à frente. Seguem em todas as opções os obrigatórios controles eletrônicos de estabilidade e tração.

NA ESTRADA

No trajeto de 50 quilômetros de São Paulo a Ibiúna foram nítidas as melhorias introduzidas na Spin, especialmente a recalibração da direção elétrica e da suspensão, que garante ao veículo estabilidade e conforto, com boa absorção das imperfeições do piso sem muita rolagem da carroceria. Ou seja: apesar do centro de gravidade mais alto a suspensão é bem ajustada, nem dura, nem mole, o que mantém a vida a bordo sem chacoalhões nem trepidações.

Faz falta um motor mais bem-disposto pois o 1.8 de 111 cv é um tanto quanto ofegante para um veículo de 4m42 de comprimento e peso bruto total de 1,8 tonelada com cinco passageiros e malas, acelerando de 0 a 100 km/h em turísticos 11,8 segundos, segundo medições da própria

GM. Talvez seja este o preço a pagar por não aumentar o preço da Spin.

Ainda assim a GM ainda conseguiu introduzir alguns aprimoramentos no seu motor 1.8 – talvez os últimos antes da aposentadoria. Segundo a fabricante foi adaptada à nova Spin a central de gerenciamento eletrônico do Tracker, com duas vezes mais capacidade de processamento, o que tornou o veículo 11% mais econômico, garantindo 618 quilômetros de autonomia com um tanque de gasolina, ou 46 quilômetros a mais do que a versão anterior, segundo medições do fabricante.

O consumo aferido pelo Inmetro nas versões automáticas com gasolina é de 10,5 km/l na cidade e 13,4 km/l na estrada, e com etanol a média cai para 7,4 km/l e 9,3 km/l, respectivamente.

Outro ponto de difícil resolução é a altura dos bancos dianteiros, mais elevados para acompanhar a elevação do capô, o que torna percursos mais longos desconfortáveis para pessoas de estatura mais baixa. Mais uma prova que o Spin é mesmo para os bigmalistas. ■



Energia para transformar o futuro

Iveco Group: uma empresa comprometida em liderar a mudança para um futuro mais sustentável.

Reunimos oito grandes marcas com um histórico de desenvolvimento de soluções pioneiras para ir além do óbvio. Nosso portfólio de negócios diversificado, a forte presença em toda a gama de veículos comerciais e especiais, a oferta completa de powertrain e o foco em soluções sustentáveis avançadas nos tornam líderes globais nas indústrias de transporte, impulsionando a energia para transformar o futuro.



dp

IVECO • GROUP

IVECO
CAPITAL

HEULIEZ

IVECO
BUS

IVECO

FPT
POWERTRAIN TECHNOLOGIES

IDV

ASTRA

MAGIRUS

Compass ganha mais potência para defender sua liderança

Foram poucas as mudanças na linha 2025, mas preços e o novo motor Hurricane 2.0 de 272 cavalos podem surpreender o consumidor que busca economia e desempenho esportivo

Por Leandro Alves, de Punta del Este, Uruguai

O portfólio da linha Jeep no Brasil começa a reduzir seu domínio no universo dos SUVs. Seu primeiro modelo nacional produzido em Goiana, PE, desde a inauguração da fábrica, em 2015, o compacto Renegade, já perdeu quatro posições no ranking dos mais vendidos em 2023. Considerando a venda de todos os modelos a participação de mercado da Jeep caiu de 8,71%, em 2022, para 7,36%, no ano passado. E no primeiro trimestre de 2024 foi a 6,73%. Por isto está em curso uma renovação de meia-vida dos produtos, a começar pelo SUV médio-compacto Compass.

Líder de vendas na categoria dos SUVs médios o Compass também vem perdendo espaço. Na linha 2025 as principais novidades incorporadas ao modelo são uma leve alteração visual e a chegada da motorização Hurricane, que lhe confere mais potência e desempenho.

O motor importado dos Estados Unidos é o mesmo utilizado, desde o ano passado, na picape Ram Rampage, também produzida no mesmo complexo da Stellantis em Pernambuco. O Hurricane 2.0 com injeção direta de gasolina e turboalimentado, com



Divulgação/Jeep



seus 272 cv e 400 Nm de torque máximo, faz do Compass o SUV médio nacional mais rápido do Brasil, chegando a 228 km/h de velocidade máxima e aceleração de 0 a 100 km/h em 6,3 segundos, segundo medições da fabricante.

Assim a Jeep está aderindo a uma tendência do mercado nacional que é agregar mais esportividade aos SUVs com o uso de motores mais potentes. Além do Compass e do Commander, ambos já escalados para ter versões com o motor Hurricane, a Fiat – também do Grupo Stellantis – já coloca sua marca esportiva Abarth no Pulse e no Fastback com seu motor 1.3 turboflex de 180 cv, enquanto a Volkswagen prepara para este ano opções do Nivus e de outros modelos com a preparação esportiva GTS, que usa o motor TSI 1.4 turboflex de 150 cv.

A propósito a linha Commander 2025, assim como a do Compass, também recebeu algumas novidades, mas que só serão divulgadas após 18 de abril – e publicadas na Agência AutoData.

DESEMPENHO VITAMINADO

Rodando pelas estradas tranquilas da região de Punta del Este, no Uruguai, impressionou a capacidade do Compass em retomadas, condição que o torna mais eficiente nas ultrapassagens. E, também, a velocidade que é capaz de atingir.

O consumo, no percurso de pouco mais de 70 quilômetros, ficou em 8,6

km/L no computador de bordo, utilizando a gasolina pura de 95 octanas vendida no país vizinho. Trata-se de desempenho razoável para um veículo com 1,7 mil kg. Mas utilizando a gasolina misturada com 27% de etanol no Brasil pode ser que o computador de bordo apresente média um pouco menor. Para efeito de comparação durante avaliação com a picape Rampage no Brasil, que pesa 1,9 mil kg e usa o mesmo Hurricane 2.0, a reportagem observou média de 7,1 km/L.

No caso do Compass vale ressaltar que SUVs não foram feitos para desempenhos esportivos, mesmo com o trabalho feito pela engenharia para segurar a rolagem da carroceria por meio da utilização de molas e amortecedores mais eficientes, bem como a adoção de novos pneu mais resistentes e rodas de 19 polegadas.

Porém esportividade é o que o consumidor quer e tem demonstrado em pesquisas. Por isso a Jeep trabalhou bem para equilibrar no Compass o compromisso com segurança, conforto e desempenho, digamos, mais vitaminado.

“Estamos aproveitando uma queda natural da procura pelas motorizações a diesel, oferecendo novas opções mais esportivas com um motor a gasolina. É uma decisão baseada nas necessidades do mercado, que já tomamos há algum tempo”, disse Hugo Domingues, vice-presidente da Stellantis responsável pela Jeep na América do Sul.

POUCAS MUDANÇAS VISÍVEIS

Dessa forma a linha 2025 do Compass muda um pouco. Deixa de ser ofertada a versão topo de linha Trailhawk, cujos destaques eram o motor diesel 2.0 de 170 cv e a suspensão elevada, para a introdução de uma nova opção, a Blackhawk, com o motor Hurricane e quase todos os itens de segurança ativa e passiva e de conforto que já tinham sido embarcados na Trailhawk.

No total o Compass 2025 tem agora sete versões, sendo duas com o motor Hurricane: a Blackhawk e a Overland, ambas com tração 4x4. Sobrou apenas

uma versão com o motor TD350 diesel, a Limited – no portfólio anterior eram ofertadas quatro versões diesel. Todas as outras quatro opções são 4x2 equipadas como o já conhecido motor turbodiesel de 180 cv, este o único da gama produzido no Brasil, em Betim, MG.

O cliente menos atento precisará de uma lupa para identificar as modificações estéticas do Compass 2025. Terá de olhar com atenção para a grade dianteira, que agora tem aletas – e não colmeias – em seu desenho interno. Além disso foi atualizado apenas o design das rodas aro 19 – a versão de entrada, Longitude, mantém as de 18 polegadas.

AVANÇO DA TECNOLOGIA

O interior também pouco muda. Mas são pequenas alterações que trazem muito mais tecnologia para o Compass. Como os ADAS – sigla em inglês para Sistemas Avançados e Assistência ao Motorista –, que foram aprimorados para controlar com mais acurácia os sensores e os atuadores automáticos de aceleração, frenagem e a permanência na faixa de rodagem.

Esta é uma das boas notícias da linha 2025 da Jeep, pois a geração anterior destas tecnologias chegava a irritar o motorista, com frenagens repentinas e muito bruscas, assim como era demasiado agressivo o movimento automático

para manter o veículo no centro da pista. Todas essas operações agora são mais suaves e precisas, garantindo assim o conforto e a segurança que se espera.

O quadro de instrumentos do motorista é agora todo digital. Tem 10,25 polegadas e permite a configuração de diversas informações apresentando, por exemplo, a força G, a pressão do turbo e a potência utilizada nos momentos de aceleração. Estes são acessórios que combinam com a proposta de consumir mais esportividade em um SUV.

Além disso na central multimídia de 10,1 polegadas está integrada a assistente pessoal Alexa. Isto para que os clientes possam controlar algum acessório em casa enquanto está dirigindo seu Compass, dentre outras interseções tecnológicas ainda pouco utilizadas pelas pessoas.

Nas versões mais sofisticadas a Jeep inclui o ajuste elétrico dos bancos para motorista e passageiro e também um poderoso sistema de som da marca Beats com oito autofalantes. E ainda um sensor de presença abaixo do para-choque traseiro para abertura automática do porta-malas quando as mãos estiverem ocupadas.

A princípio todas essas novidades da linha 2025 do Compass trariam consigo um aumento do preço. Mas não é o que pretende a Jeep. De acordo com Hugo Domingues haverá uma redução de R\$ 5 mil a R\$ 20 mil, dependendo da versão (veja quadro de preços e versões). Este é mais um atrativo para buscar melhor o desempenho de vendas do Compass.

Por causa de período de silêncio imposto pela empresa para seguir regras de divulgação de informações das bolsas de valores que negociam as ações da Stellantis os executivos não podem divulgar os volumes de vendas projetados para a linha Compass renovada. A intenção é manter a liderança e, se possível, ampliar a distância da concorrência que a cada dia traz mais novidades. Mas Domingues pode dizer sua expectativa para a maior novidade da linha 2025: "Esperamos que 20% a 25% das vendas sejam das versões com a nova motorização Hurricane". ■



Preços, versões e equipamentos do Jeep Compass 2025

Sport T270 turboflex 1.3 R\$ 179 mil 990

• A/C dualzone • Apple Carplay e Android Auto sem fio • Bancos em tecido • Central Multimídia 8,4" • Faróis e lanternas LED • Quadro de instrumentos digital 7" • Rodas de liga leve de 18"

Opcionais: • Bancos revestidos em couro • Teto solar elétrico e panorâmico • Pacote High Tech • ADAS L2 Active Driving Assist System (ACC, AHB, DDT, LDW, FCW+PEB, TSR) e quadro de Instrumentos 10,25" e Central Multimídia 10,1".

Longitude T270 turboflex 1.3 R\$ 196 mil 990

Adiciona à versão Sport: Central Multimídia 10,1" com comando de voz avançado e GPS

• Quadro de instrumentos digital 10,25" • Pacote ADAS L2 (ACC - Piloto automático adaptativo com Stop&Go; AHB - Comutação automática dos faróis; DDT | Detector de fadiga do motorista; LDW - Aviso de mudança de faixas; FCW + PEB - Aviso de colisão frontal com frenagem de emergência com detecção de pedestres e ciclistas; TSR - reconhecimento de placas de trânsito

• Rodas de 18" • Sistema de som Beats.

Opcionais: • Teto solar elétrico e panorâmico • Pacote Night Eagle (Design escurecido + Adventure Intelligence + Alexa in-vehicle + Carregador Smartphone sem fio + Park Assist + Rebatimento automático dos retrovisores + retrovisor eletrocromico).

Limited T270 turboflex 1.3 R\$ 216 mil 990

Adiciona à versão Longitude: • Novo sistema Adventure Intelligence Plus • Nova Alexa in-vehicle • Rodas em liga leve de 19" com pneus com tecnologia auto vedante

• 7 airbags • Banco com ajuste elétrico para o motorista • Rebatimento automático dos retrovisores externos • Retrovisor eletrocromico • Teto pintado de preto • Carregador Smartphone sem fio.

Opcional: • Teto solar elétrico e panorâmico.

Série S T270 turboflex 1.3 R\$ 236 mil 990

Adiciona à versão Limited: • Novas rodas 19" com pneus com tecnologia autovedante

• Detecção de tráfego cruzado traseiro

• Monitoramento de pontos cegos • Park Assist + sensor dianteiro de estacionamento

• Pintura das partes plásticas na cor da carroceria • Revestimento interno do teto em preto • Teto solar panorâmico.

Limited TD350 turbodiesel 2.0 4x4 R\$ 249 mil 990

Igual à Limited turboflex mais: • Tração 4x4 com seletor de terrenos e HDC + Câmbio automático de 9 marchas.

Overland Hurricane turbogasolina 2.0 4x4 R\$ 266 mil 990

Acrescenta à versão Longitude: • 7 airbags

• Sistema Adventure Intelligence Plus + Alexa in-vehicle • Banco com ajuste elétrico para o motorista • Câmbio automático 9 marchas • Pintura das partes plásticas na cor da carroceria • Rebatimento automático dos retrovisores externos • Retrovisor eletrocromico • Partida remota • Rodas liga leve 19" com pneus autovedantes • Teto pintado de preto • Tração 4x4 com seletor de terrenos e HDC (controle automático de descida) • Carregador Smartphone sem fio.

Opcional: • Teto solar elétrico e panorâmico.

Blackhawk Hurricane 2.0 turbogasolina 4x4 R\$ 279 mil 990

Adiciona à versão Overland: • Ajuste elétrico do banco elétrico do passageiro

• Design escurecido • Detecção de tráfego cruzado traseiro • Monitoramento de pontos cegos • Park Assist + sensor dianteiro de estacionamento • Seletor de modos de condução Performance Pages • Tampa do porta malas automática com sensor de presença • Revestimento interno do teto em preto • Rodas 19" esportivas • Pinças de freio vermelhas • Teto solar panorâmico

• Tomada 127V

Média salarial do setor automotivo na China é 2,5 vezes maior que a do Brasil

A média salarial do setor automotivo no Brasil em 2023, considerando as áreas operacionais e administrativas, foi de € 1 mil, cerca de R\$ 5,4 mil. O valor é 2,5 vezes menor do salário médio pago a profissionais que desempenham funções semelhantes na China: € 2,5 mil, ou R\$ 13,6 mil. Os dados são da pesquisa Tendências de RH - Setor Automotivo, realizada pelo Gi Group Holding em parceria com a universidade Politecnico di Milano, da Itália, e a empresa de inteligência de dados INTWIG Data Management, compartilhado com exclusividade para **AutoData**. O nível brasileiro de € 1 mil é o mesmo de países como Polônia e Hungria, no Leste Europeu, mas é metade dos € 2 mil, ou R\$ 11 mil, pagos em fábricas de veículos na Espanha, e corresponde a um quarto do salário mensal médio em países como Reino Unido e Estados Unidos, que ultrapassa € 4 mil, ou R\$ 21,7 mil.



Divulgação/GM

Carese assume solda de cabines da VWCO



Divulgação/Carese

A partir de abril a Carese, empresa do Grupo Pentanova, será a nova responsável por operar a área de armação e solda de cabines da Volkswagen Caminhões e Ônibus em Resende, RJ. A empresa já dirigia a pintura no Consórcio Modular e agora, nas operações de soldagem, substituiu a Aethra Automotive Systems e incorpora seus 340 funcionários em área de 28 mil m². Dessa forma a Carese passa a executar todo o fechamento de chapas e acabamento das cabines dos caminhões Volkswagen. O Grupo Pentanova, de origem austríaca, adquiriu em 2021 a Eisenmann do Brasil, que desde 1996 respondia pela cabine de pintura da fábrica da VWCO.

Honda e Nissan negociam parceria

Honda e Nissan assinaram, em março, um memorando de entendimento para estudar parcerias de desenvolvimento nas áreas de eletrificação e inteligência veicular. A intenção é explorar possibilidades de cooperação mútua em tecnologias ambientais, de eletrificação e projetos de softwares, incluindo componentes-chave de veículos elétricos e complementaridade de produtos. A ideia de unir forças e diluir custos está na agenda dos principais fabricantes globais de veículos, para conseguir colocar no mercado modelos eletrificados mais baratos.

FPT soma 200 mil motores produzidos na Argentina

A FPT chegou à marca de 200 mil motores produzidos na Argentina, em sua fábrica instalada em Córdoba. O propulsor de número 200 mil foi um Cursor 13 Euro 6. A unidade dispõe, hoje, de duas linhas que produzem os motores diesel de médio porte NEF e algumas versões do Cursor 9, 10, 11 e 13, para caminhões pesados. A fábrica é usada para abastecer o mercado argentino e todas as exportações são enviadas para o Brasil, para equipar caminhões Iveco.

Eletra e Caio produzem ônibus escolar elétrico

A Eletra desenvolveu dois modelos de chassis para ônibus escolares 100% elétricos encarroçados pela Caio. São os primeiros veículos do tipo lançados no Brasil. Um deles utiliza chassi da Volkswagen Caminhões e Ônibus de 9m60 de comprimento e carroceria Foz Super da Caio, com capacidade para 41 passageiros sentados e uma vaga para cadeirante. Em sua fábrica de São Bernardo do Campo, SP, a Eletra incorpora aos ônibus motores e baterias fornecidos pela WEG. A autonomia varia de 120 a 140 quilômetros, com recarga regenerativa e ar-condicionado. O segundo chassi, de 11m30 com carroceria para 52 passageiros, é da Mercedes-Benz e recebe os mesmos componentes de propulsão elétrica, com autonomia um pouco mais baixa, de 110 a 120 quilômetros.



Divulgação/Eletra

A Kombi mais potente da história



Divulgação/VW

A Volkswagen ampliou a linha da Kombi elétrica com o ID. Buzz GTX, utilitário com dois motores elétricos, um em cada eixo, tração integral e 340 cv. É, segundo a fabricante, a mais potente Kombi já lançada na história do modelo, iniciada em 1957. A nova versão traz outras novidades além da maior potência, como duas opções de configurações de entre-eixos, uma normal e outra alongada, e a nova bateria de 79 kWh ou de 86 kWh para a opção alongada. O visual também foi recebido alterações, com uma pegada mais esportiva, graças a alguns itens como para-choque frontal, grade com entrada de ar preta e novas rodas aro 19" pretas. O lançamento oficial do ID. Buzz GTX está programado para o segundo semestre deste ano, começando pela Europa, e a pré-venda será aberta em junho.

Força do vento já produziu 1 milhão de carros Honda no Brasil

A energia gerada pelo vento que movimenta os dez aerogeradores instalados pela Honda Energy em Xangri-la, RS, em menos de dez anos foi suficiente para produzir 1 milhão de automóveis nas fábricas de Itirapina e Sumaré, SP, as únicas do grupo japonês no mundo totalmente abastecidas com energia limpa e renovável. O marco foi alcançado em março. No total a companhia investiu R\$ 130 milhões no projeto. Além das duas fábricas os 31,7 MW gerados pelo parque eólico abastecem o escritório da companhia em São Paulo. A operação foi desenvolvida para atender a capacidade máxima de produção de automóveis, que é de 120 mil unidades/ano em Itirapina, mas como nos últimos anos a unidade trabalhou com ociosidade na faixa dos 50%, há sobra em torno de 20% da energia gerada no Sul do País, que é comercializada no mercado livre.



Divulgação/Honda

Honda abre segundo turno em Itirapina e Sumaré

No início de abril as fábricas da Honda Automóveis em Itirapina e Sumaré, no Interior paulista, passaram a operar em dois turnos. Em Itirapina, onde são produzidos City hatch e sedã e o SUV HR-V, o segundo período de trabalho é adotado pela primeira vez na planta desde sua inauguração, em 2019. Para as duas unidades foram contratados 450 novos empregados, aumentando o contingente de Itirapina para 1 mil 350 funcionários e em Sumaré, onde são produzidos motores e peças, para 1,2 mil pessoas.



Divulgação/Honda

BYD já vende carregadores no Brasil

No fim de março a BYD apresentou seu portfólio de carregadores para carros elétricos que passam a integrar seu portfólio do ecossistema de recarga no Brasil. Agora a empresa chinesa vende sistema de carregamento de veículos usando apenas energia limpa, ao combinar seus carregadores com as placas de captação de energia solar, que produz em Campinas, SP, e suas baterias que armazenam a energia gerada durante o dia. Mas os carregadores podem ser instalados também na rede elétrica comum.



Divulgação/BYD

Basalt é o próximo lançamento da Citroën



Divulgação/Citroën

O próximo Citroën a ser produzido pela Stellantis na fábrica de Porto Real, RJ, já tem nome: Basalt, um SUV-cupê que chega às concessionárias ainda este ano. Será o terceiro modelo do projeto C-Cubed, após os lançamentos do hatch novo C3, em 2022, e do SUV C3 Aircross com até sete assentos, no fim do ano passado. Assim como estes dois o Basalt foi desenvolvido em parceria com a Índia, sobre versão simplificada para mercados emergentes da plataforma CMP, projetada pela PSA antes da fusão com a FCA que criou o Grupo Stellantis, em 2021.

VW Polo é o veículo mais vendido no primeiro trimestre



Divulgação/VW

Com a liderança em março, com quase 2 mil unidades à frente da Fiat Strada, o Volkswagen Polo assumiu também o degrau mais alto do pódio do mercado brasileiro no primeiro trimestre. Foram 11,9 mil licenciamentos em março, que garantiram 27,2 mil unidades no acumulado dos três meses. A picape Strada, vice-líder, somou 10 mil emplacamentos em março e 26,6 mil de janeiro a março. O Chevrolet Onix completou o pódio no mês passado, com 7,8 mil unidades, e no trimestre dois modelos empataram na terceira posição: Fiat Argo e Hyundai HB20, com 18,1 mil licenciamentos.

71 Anos de CONEXÕES, CRESCIMENTO E TRANSFORMAÇÃO



Acesse nossas redes sociais e sites para saber mais
sobre nossos produtos e soluções



mwm.com.br
geradoresmwm.com.br

MWM
UMA EMPRESA  TUPY

Randon inicia testes de carreta com placas solares

A Randon iniciou testes de campo, que vão durar três meses, de sua carreta frigorificada alimentada com energia solar captada por placas fotovoltaicas instaladas no teto do implemento. A avaliação é realizada em operações reais em parceria com a Transportes Tozzo, de Chapecó, SC. O semirreboque frigorífico Randon Solar produz parte da energia que consome e assim reduz o consumo do diesel, com economia calculada de até 1,8 mil litros por ano. Todo o funcionamento é automatizado, sem a necessidade de intervenção do motorista. O produto-conceito foi desenvolvido em parceria do Instituto Hercílio Randon com o Centro Tecnológico Randon. A tecnologia é compatível com o sistema de tração auxiliar elétrico e-Sys e com as aplicações de inteligência embarcada do Randon Smart.



Divulgação/Randon

Foton começa a vender caminhão elétrico

A chinesa Foton começou a vender no País o caminhão elétrico semileve iBlue, com PBT de 6 toneladas e capacidade para transportar até 3,6 toneladas de carga. O modelo, já disponível nas concessionárias, vem equipado com motor elétrico de 156 cv e duas baterias da CATL de 81 kWh que, juntas, garantem autonomia para rodar até 200 quilômetros. O iBlue tem garantia de cinco anos ou 200 mil quilômetros.



Divulgação/Foton

Cummins Meritor aumenta nacionalização

A carcaça do eixo MS-120 já está sendo fabricada pela Cummins Meritor em Osasco, SP, para fornecimento a fabricantes de caminhões e ônibus com capacidade de 10 a 14 toneladas de PBTC, Peso Bruto Total Combinado. Para localizar o componente a empresa investiu na aquisição de novos ferramentais de usinagem e em instalações mais modernas. A nacionalização integra plano da Cummins Meritor de fortalecer sua capacidade na região de produzir eixos e sistemas de tração e rodagem. Segundo a empresa o aumento da produção local agiliza entregas e aumenta o conteúdo local, o que contribui para aprovar financiamentos da linha Finame/BNDES. A carcaça do MS-120 também pode ser utilizada na versão ECO, Electric Compatible, eixo desenvolvido pela engenharia brasileira para equipar veículos elétricos.

Fenatran 2024 esgota espaços



Divulgação/Fenatran

A Fenatran 2024, a ser realizada de 4 a 8 de novembro no São Paulo Expo, em São Paulo, já teve todos os espaços comercializados, segundo divulgou a RX Brasil, empresa organizadora do evento. Serão mais de seiscentas marcas espalhadas por 100 mil m² de exposição. Todas os fabricantes de caminhões com produção nacional confirmaram presença, assim como diversas fabricantes de implementos rodoviários e empresas envolvidas na cadeia do transporte rodoviário de cargas. A Fenatran 2024 oferecerá ainda espaço para test-drive de caminhões Iveco, Mercedes-Benz, Scania e Volkswagen.



CITROËN



Paz no trânsito começa por você.



NOVO SUV AIRCROSS

Agora ninguém fica de fora



» CENTRAL MULTIMÍDIA DE 10" COM ESPELHAMENTO SEM FIO



» MOTOR TURBO 200 COM 130 CV



» AMPLO ESPAÇO INTERNO COM ATÉ 7 LUGARES O MAIOR DA CATEGORIA



Divulgação/Thyssenkrupp

THYSSENKRUPP: AMADEU CRODELINO

A Thyssenkrupp anunciou, em março, seu novo CEO para a divisão Forged Technologies na América do Sul: Amadeu Crodolino, que desde 2016 exercia a função de COO na empresa. Ele sucederá a Carlos Capucelli, que está se aposentando após quatro décadas na companhia. Formado em engenharia mecânica pela Universidade São Francisco, pós-graduado em administração de empresas pela Faculdade Anchieta e com MBA em gestão e engenharia do produto pela USP, Crodolino está na Thyssenkrupp desde 1986. A divisão de componentes forjados, que agora passa a ser gerida pelo executivo, conta com duas operações na América do Sul, a Berco, em Minas Gerais, e Metalúrgica Campo Limpo, no Interior de São Paulo, primeira unidade da companhia fora da Europa e hoje considerada a maior fábrica de virabrequins para veículos pesados do mundo, que exporta inclusive para Estados Unidos e a Europa.



Divulgação/VW/Bosch/Siemens



CÂMARA BRASIL-ALEMANHA: ALEXANDER SEITZ + GASTÓN DIAZ PEREZ + PABLO FAVA

O chairman executivo da Volkswagen América do Sul, Alexander Seitz, Gastón Diaz Perez, presidente da Robert Bosch América Latina, e o presidente da Siemens Brasil, Pablo Fava, foram nomeados vice-presidentes honorários da Câmara Brasil-

Alemanha de São Paulo, a AHK, instituição que representa oficialmente a economia alemã no País e como tal reúne suas empresas automotivas instaladas aqui. Os três executivos assumem seus assentos na instituição ao lado de Detlef Dralle, diretor presidente da HTB, Christian Roschmann, sócio do Tauil & Chequer Advogados associado ao Mayer Brown, e Barbara Konner, vice-presidente executiva da entidade. O anúncio da nova composição foi feito pelo atual presidente da AHK, Paulo Alvarenga, CEO da Thyssenkrupp América do Sul, durante a assembleia geral ordinária e extraordinária da instituição em 21 de março.



Divulgação/Toyota

KINTO: RAFAEL CHANG

Recém-empossado CEO da Toyota América Latina e Caribe – após sete anos na presidência da Toyota do Brasil –, Rafael Chang agora também acumula o cargo de CEO da Kinto, empresa de locações flexíveis da Toyota formada em parceria com a Mitsui. Assim como aconteceu na Toyota, Chang sucede a Masahiro Inoue, que retornou ao Japão para assumir a presidência da Daihatsu.



Divulgação/Hyundai

HYUNDAI: MARCOS OLIVEIRA

Marcos Oliveira é o novo COO da Hyundai para as Américas do Sul e Central. Como chefe de operações o executivo será o responsável pelas atividades de produção em Piracicaba, SP, o que abrange os setores de estamparia, solda, pintura, montagem de veículos, fábrica de motores, controle de produção, manutenção, pesquisa e desenvolvimento, além da área de qualidade. Com mais de três décadas de experiência na indústria automotiva e passagens por Volkswagen e Fiat, Oliveira agora se reporta diretamente ao CEO da Hyundai Motor nas Américas do Sul e Central, Airton Cousseau. Graduado em engenharia mecânica pela FEI, o executivo tem especialização em qualidade automotiva pela Unicamp e MBA em administração de empresas pela ESALQ/USP. Atualmente conclui mestrado profissional em engenharia de produção pela FEG/Unesp.



Divulgação/DAF



DAF: LARISSA GAMBRELL + LANCE WALTERS

A DAF Caminhões, empresa do Grupo Paccar, anunciou a nomeação de Larisa Gambrell para ser sua nova presidente no Brasil. Ela assume o posto a partir de 1º de maio, sucedendo a Lance Walters, que retornará aos Estados Unidos para ocupar a posição de diretor geral assistente de vendas e marketing da Paccar Parts. Formada em economia pela Universidade de Washington e em negócios internacionais pela Universidade de Seattle, a executiva vai se reportar a Michael Kuester, vice-presidente da Paccar América do Sul – e que já foi presidente da DAF no Brasil. Larisa Gambrell ingressou no Grupo Paccar em 2006 e ocupou diversas posições na Paccar Parts, Dynacraft e Kenworth. Seu último cargo foi diretora geral assistente de operações na Paccar Parts em Renton, Washington.



Divulgação/Abeifa

ABEIFA: MARCELO DE GODOY

Marcelo de Godoy, CEO da Volvo Cars no Brasil, foi eleito em março novo presidente da Abeifa, associação que reúne importadores de veículos, alguns com operações de montagem no País. Godoy sucede a João de Oliveira, CEO do Grupo JLR para América Latina e Caribe, e seguirá à frente da entidade no biênio 2024-2026. Na eleição da nova diretoria Juliana Lauro, gerente jurídica da Porsche, foi escolhida para ser a nova vice-presidente da associação e Rodrigo Soares, gerente de relações públicas também da Porsche, o diretor financeiro.



Divulgação/Kawasaki

KAWAZAKI: TAKASHI KUROKAWA

A Kawasaki nomeou novo presidente para sua operação no Brasil: Takashi Kurokawa assumiu o posto em 1º de abril, sucedendo a Michiharu Hamabe. Kurokawa tem 52 anos e começou a trabalhar na Kawasaki Heavy Industries em 1994, transferido anos depois para a Kawasaki Motors Enterprise. Lá ficou até maio de 2020, quando retornou à primeira divisão da empresa para trabalhar na área de planejamento de produção e na gestão da expansão global.



Divulgação/Grupo Sada

GRUPO SADA: ALESSANDRO LACERDA

Alessandro Lacerda é o novo vice-presidente de transportes e logística do Grupo Sada, no lugar de Luis Santamaria, que ocupava a diretoria executiva e deixou a empresa. Lacerda será responsável por toda a estrutura comercial e operacional no Brasil e na América Latina. O executivo é formado em contabilidade e administração pelo Centro Universitário Newton Paiva, com especializações pelo Ibmecc e Fundação Dom Cabral. O Grupo Sada é especializado em transporte e logística de automóveis, em operações portuárias e de armazenagem.



Divulgação/Tracbel

TRACBEL: CARLOS MELNEC

Carlos Melnec assume o posto de CEO da divisão de veículos comerciais do Grupo Tracbel, que mantém quarenta concessionárias nos segmentos de máquinas, caminhões e ônibus. Seu último cargo foi CEO do Grupo Auto Sueco e agora sucederá a Victor Franco, que assumiu o posto de CEO da unidade de negócios Agro da Tracbel. O novo CEO ficará sediado em Fortaleza, CE, e se reportará a Gidalto Santos, CEO do Grupo Tracbel.

60 mil

Veículos que a indústria deixou de produzir no primeiro trimestre do ano por causa do aumento de importações e queda das exportações, segundo a Anfavea. No período foram produzidos 538 mil unidades, insignificante 0,4% acima do mesmo intervalo de 2023.

800 mil

Equivalente de barris de petróleo de biometano desperdiçado por dia no Brasil, segundo a Abiogás. O gás emitido para a atmosfera de fontes como aterros sanitários, esgoto urbano e resíduos da agropecuária pode ser utilizado para abastecer veículos.

700 mil

Volume de automóveis e veículos comerciais leves que as locadoras pretendem comprar até o fim deste ano para renovar suas frotas no Brasil, com aumento substancial de 18,6% sobre as 590 mil unidades adquiridas em 2023, segundo estimativa da Anfavea.

US\$ 184 bi

Valor que as fabricantes de chips avançados Intel [US\$ 100 bilhões], Samsung [US\$ 44 bilhões] e TSMC, Taiwan Semiconductor Manufacturing [US\$ 40 bilhões], pretendem investir em desenvolvimento e na construção de novas fábricas de semicondutores nos Estados Unidos.

“Hoje 800 milhões de pessoas no mundo não têm acesso à energia elétrica e para outros milhões o fornecimento não é estável. Então para eles a mobilidade elétrica não é a solução, ao menos não nos próximos vinte ou trinta anos, quando nós realmente precisamos zerar as emissões. Temos de pensar na pobreza de energia. Pobreza de transporte é uma questão real no Sul global. Temos de ter em mente que não há uma solução de mobilidade que sirva a todos.”

Roberto Schaeffer, professor de Economia da Energia na UFRJ, Universidade Federal do Rio de Janeiro, ao participar da segunda edição anual do Freedom of Mobility Forum, iniciativa da Stellantis mediada pela consultoria Wavestone.

“Devemos nos afastar do pensamento dogmático que uma solução serve a todos. Eu não acho que isso vá funcionar. Os veículos elétricos atuais podem ser uma solução para algumas de nossas sociedades.”

Carlos Tavares, CEO da Stellantis, em participação na segunda edição anual do Freedom of Mobility Forum, iniciativa da Stellantis mediada pela consultoria Wavestone.

“Nunca vi, na minha vida executiva, uma convergência da sociedade, do setor privado, do Executivo, do Legislativo e até do Judiciário na direção de que a oportunidade verde para o Brasil é de fato relevante, com a perspectiva de que cabe todo mundo nela.”

André Clark, vice-presidente sênior para a América Latina da Siemens Energy, em entrevista ao NeoFeed, sobre a possibilidade de o Brasil liderar do processo global de transição energética de baixo carbono, graças à sua matriz limpa e crescimento dos projetos avançados de bioenergia.

“As importações comeram parte do mercado interno, que cresceu 9% no primeiro trimestre, e perdemos exportação por causa do mau desempenho dos mercados externos. Assim a produção ficou estável. Somente com a substituição dos volumes importados poderíamos ter crescido 5%. É relevante porque é na produção que estão os empregos.”

Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea, no início de abril, durante divulgação de resultados dos fabricantes de veículos no primeiro trimestre do ano.

PRODUTORA MULTIMÍDIA

PRODUÇÃO DE VÍDEOS

Animação 2D, EaD
e Institucional alldigitalfilmes.com.br

TRANSMISSÃO AO VIVO

Eventos, Online
e Presencial



ESTÚDIO DE VÍDEO

PODCAST

AUTO DATA

Os patrocinadores desta edição

