

AUTO DATA



From the Top
Sebastián Beato,
da Acara

**TEREMOS
SEMICONDUTORES**

Governo estimula
indústria de chips

FAZENDO A ECONOMIA CIRCULAR

INDÚSTRIA AUTOMOTIVA AVANÇA EM AÇÕES
PARA REDUZIR, REUTILIZAR, RECUPERAR
E RECICLAR – E O MOVER DEVE
INTENSIFICAR OS PROCESSOS

**CONGRESSO
LATINO-AMERICANO**

Oportunidades e
desafios da região

**CAMINHO DOS
INVESTIMENTOS**

Empresas dizem para
onde vão os recursos



Nova Família Volk

Entrega



Acesse nosso QR Code
ou vwco.com.br e conheça
a Nova Família Volksbus.

 Volkswagen Caminhões e Ônibus

 Volkswagen Caminhões e Ônibus

 @vvcaminhoes

Paz no trânsito começa por você.



sbus



a+Valor

para o seu negócio.



Volksbus.

Há 30 anos, levando e trazendo pessoas e histórias.



Caminhões
Ônibus

» ÍNDICE

EVENTO AUTODATA AMÉRICA LATINA **18**

Congresso Latino-Americano debate os rumos dos mercados da região

ECONOMIA CIRCULAR AÇÕES DOS 4 R **24**

Indústria avança em processos para reduzir, reutilizar, reparar e reciclar seus recursos

POLÍTICA INDUSTRIAL CHIPS NACIONAIS **34**

Governo aprova medidas para induzir a produção nacional de semicondutores

INVESTIMENTOS 1 AUTOPEÇAS **40**

No Simea fornecedores calculam que Mover estimula o setor a investir R\$ 50 bilhões

INVESTIMENTO 2 CAOA DOBRA **44**

Fábrica de Anápolis vai dobrar capacidade de produção em 2025 com aporte de R\$ 1,5 bilhão

INVESTIMENTO 3 VOLKSWAGEN **48**

Fábricas paulistas vão receber R\$ 13 bilhões do programa de R\$ 16 bilhões até 2028

INVESTIMENTO 4 GM DIRECIONA **50**

Fabricante confirma dois modelos híbridos flex e R\$ 5,5 bilhões para fábricas de SP

INVESTIMENTO 5 STELLANTIS **54**

Grupo separa R\$ 2 bi para produzir dois novos carros e motor em Córdoba, na Argentina

INVESTIMENTO 6 MOTOR HORSE **56**

Fabricante investe R\$ 200 milhões para nacionalizar motores para a Renault

INVESTIMENTOS PARA ONDE VÃO **58**

Tabela atualizada com aportes de R\$ 105,8 bi de 13 fabricantes de veículos leves

ESTRATÉGIA KIA ELETRIFICA **60**

Importador dos carros coreanos lança seu primeiro elétrico e estuda híbridos flex

LANÇAMENTO 1 TIGGO 8 PRO **64**

Caoa Chery monta no Brasil versão atualizada do SUV chinês com preço competitivo

LANÇAMENTO 2 YUAN PRO **68**

BYD lança SUV elétrico mais barato para brigar com modelos nacionais a combustão

INVESTIMENTOS PESADOS **70**

Tabela atualizada de aportes de R\$ 7 bilhões de cinco fabricantes de caminhões e ônibus

PRÊMIO 1 IVECO **72**

Fabricante de veículos pesados premia fornecedores e tem orçamento de R\$ 6 bi

PRÊMIO 2 BOSCH **76**

Sistemista reconhece o desempenho dos melhores fornecedores da América Latina

WORK STUDIO AUTODATA

78
MARCOPOLO

80
SCANIA

82
STELLANTIS

84
VWCO

6

LENTES

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

10

FROM THE TOP

Sebastián Beato, da Acara, conta as tendências do mercado argentino de veículos em meio a muitas instabilidades.

86

GENTE & NEGÓCIOS

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

92

FIM DE PAPO

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

Esperanças circulares

Por Pedro Kutney, editor

autodata.com.br



autodataseminarios



autodataseminarios



AutoDataEditora



autodata-editora



Em meio aos muitos atrasos que afligem a indústria nacional vez por outra surgem alguns avanços promissores. É o caso do que está estampado na capa desta **AutoData**: a economia circular. Por mais estranho que possa parecer chamar de avanço algo que circula para voltar ao mesmo lugar, trata-se de uma admirável evolução sustentável.

A reportagem sobre economia circular desta edição trata de algo que a indústria automotiva já faz há algum tempo: reduzir, reutilizar, recuperar e reciclar. Mas até há poucos anos isto era limitado a questões econômicas – ou, sendo mais direto, quando dava lucro ou evitava prejuízos. A diferença agora é que quem não adota ações consistentes para economizar recursos corre o risco de ter prejuízo muito maior, seja por danos à sua imagem, pelo pagamento de multas pelo não cumprimento de legislação ambiental ou pela simples falta e encarecimento de matérias-primas para tocar a produção em frente.

É por um ou todos estes motivos que a indústria automotiva instalada no Brasil está avançando mais rápido e já coleciona bons exemplos de economia circular. Existem programas de remanufatura que há décadas economizam recursos na fabricação de novos produtos, mas também surgem inovações promissoras, como o uso de biometalurgia para extrair de resíduos industriais matérias-primas que voltam às linhas de produção, ou métodos de reparos de baterias que dão vida nova ao item mais caro e problemático dos carros elétricos.

A boa notícia é que tudo isso pode evoluir ainda mais, a depender de nova regulamentação do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, que prevê estímulos ao aumento da reciclabilidade dos veículos produzidos no País. Basta não perder mais este bonde da história, como aconteceu com a indústria de semicondutores no Brasil.

Aliás esta é outra boa história desta edição, que conta como o País caminha para retomar sua capacidade de produzir bens de alta tecnologia e alto valor agregado: os microchips. Com a recente aprovação de legislações de incentivo especialistas dizem que o Brasil atrairá investimentos na casa dos R\$ 30 bilhões e tem tudo para produzir, usar e exportar semicondutores, sem os quais nenhum veículo pode ser produzido hoje. É mais uma esperança circular de tirar a indústria nacional do atraso tecnológico em que se meteu.

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, Lucia Camargo Nunes, Nicolas Borges, Soraia Abreu Pedrozo **Projeto gráfico/arte** Romeu Bassi Neto **Fotografia** DR/divulgação **Capa** Arte sobre foto divulgação/ Renault **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 Luis, 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

FATOS QUE VOCÊ PODE NÃO TER, EXATAMENTE, NOTADO

O IBGE mostrou resultados surpreendentes para a economia do Brasil no segundo trimestre do ano. O PIB cresceu 1,4% puxado pelo setor industrial, que avançou 1,8% sobre janeiro, fevereiro e março. Mais: com relação a idêntico período de 2023 a distensão chegou a 3,3%. Lembra o Meio que não havia analista de mercado que apostasse em crescimento maior do que 0,9%. De acordo com a pesquisa do IBGE depois da indústria o setor de serviços cresceu 1% e a agropecuária desandou, ou desabou, 2,3%. Outro dado importante aferido: a evolução, de 1,3%, no consumo das famílias, aquecido por um mercado de trabalho em expansão. Também cresceu o padrão dos investimentos no País, 2,1%. Isto significa que a previsão de crescimento, pelo Ministério da Fazenda, certamente já foi refeita, para cima, saindo de 2,5% para 2,8% e podendo chegar a 3%.

FATOS QUE VOCÊ PODE NÃO TER, EXATAMENTE, NOTADO 2

Muitos comemoraram: a pesquisa do IBGE mostrou que o crescimento do PIB se soma ao maior consumo das famílias e à maior geração de empregos, que geram melhor qualidade de vida. Mas há os que vêem estes resultados com extrema cautela porque não estão acompanhados "de reformas estruturais, de cortes em custos públicos" e, acreditam, sem "aumento dos investimentos", como notou o Estadão. Mas o crescimento do nível de investimentos foi perfeitamente notado pela pesquisa do IBGE. Têm medo de que crescimento do PIB cause inflação quando, no mundo inteiro, isto seria saudado com festas em praças públicas.

FATOS QUE VOCÊ PODE NÃO TER, EXATAMENTE, NOTADO 3

Quando se junta os resultados da pesquisa do IBGE àqueles desenvolvidos por órgãos que buscam por indicadores econômicos, como a Austin Rating publicado pelo Poder 360, descobre-se que o crescimento do PIB do Brasil foi o segundo maior do mundo naquele período, o segundo trimestre do ano: o Peru foi o primeirão, com 2,4%. Depois ficaram Brasil, Noruega e Arábia Saudita.

FATOS QUE VOCÊ PODE NÃO TER, EXATAMENTE, NOTADO 4

Pela sua importância reproduzo, aqui, partes da coluna Observatório Automotivo de Pedro Kutney, editor desta **AutoData**, publicado na terça-feira, 4 de setembro, pela Agência AutoData de Notícias sob o título "Rota do híbrido flex tem bifurcação perigosa":

"Diante de medições realizadas nos últimos anos por empresas e entidades setoriais parece não haver dúvidas de que a melhor solução de descarbonização das emissões veiculares, especialmente no Brasil, é a mistura da eletrificação com biocombustíveis nos carros híbridos flex, equipados com motor a combustão bicomcombustível que rodam com etanol ou gasolina em qualquer proporção. O problema desta rota tecnológica é



Por Vicente Alessi, filho

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

a abertura de uma bifurcação perigosa: o uso preferencial da gasolina em vez do etanol, o que reduz sensivelmente a vantagem ambiental do carro híbrido flex, pois cerca de 90% das emissões de CO₂ do biocombustível produzido no País são reabsorvidas pelas próprias plantações de cana ou milho. Em medições divulgadas pela Unica, União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia, levando em conta o balanço quase neutro de emissões do biocombustível brasileiro, um carro abastecido com gasolina utilizada no Brasil, misturada com 27% de etanol anidro, emite 131 gramas de CO₂ por quilômetro rodado, relação que se reduz a 37 gCO₂/km no veículo que usa só etanol hidratado, o E100, e a apenas 29 gCO₂/km no caso de um Toyota Corolla híbrido flex abastecido com etanol, que emite menos do que um carro elétrico a bateria alimentado pela matriz energética da Europa. O Brasil é, no momento, o único país do mundo que domina e pode usar a rota tecnológica dos híbridos flex, mas não utiliza incentivos suficientes para tornar o etanol a escolha de preferência da maioria dos consumidores nos postos de abastecimento. Por diferença favorável de preço, desinformação ou puro preconceito a gasolina fóssil continua a dominar os abastecimentos de veículos leves equipados com motores ciclo otto".

FATOS QUE VOCÊ PODE NÃO TER, EXATAMENTE, NOTADO 5

A coluna continua: "Atualmente existem cerca de 33 milhões de carros flex em circulação no País, que compõem quase 85% da frota nacional de veículos leves. Em 2023 eles consumiram 18,1 bilhões de litros de etanol hidratado, o E100, o que significou apenas 21% do consumo total de combustíveis para motores otto. Os 79% restantes no ano passado resultam do consumo de 46,5 bilhões de litros de gasolina C, obrigatoriamente misturada com 27,5% de etanol anidro, o que representou 12,9 bilhões de litros. A gasolina A, sem mistura com etanol, em 2023 representou 57% do consumo total da frota de 39,7 milhões de veículos leves com motores otto. Ou seja: o combustível fóssil continua a dominar a cena no único país do mundo com farta distribuição de biocombustível e com dezenas de milhões de carros que podem utilizá-lo sem problemas, incluindo aí os modelos híbridos flex atuais e futuros.

É fato que a desvantagem de preço do biocombustível em relação à gasolina – em muitos casos nem tão grande – é responsável em grande medida por esta distorção, mas também existe o componente do viratismo atávico que avalia como sendo inferior qualquer invenção ou inovação nacional. A preferência pela gasolina se dá até mesmo na meia dúzia de estados onde o etanol fica abaixo de 70% do preço da gasolina para compensar o consumo 30% maior do biocombustível – uma conta antiga que, diga-se, não acompanhou a evolução tecnológica dos motores, como os turboalimentados com injeção direta que deixam essa diferença já abaixo dos 25%, e os híbridos flex tendem a melhorar ainda mais esta relação. Segundo acompanhamento da ANP, Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, em 2023 o preço médio da gasolina no País aumentou 6,8% e o litro do etanol caiu 12,8%, mas nem assim o consumo do biocombustível aumentou, ficou estável com relação a 2022".

BRASIL ELÉTRICO 2024

O FUTURO DA MOBILIDADE JÁ CHEGOU,
E O BRASIL É UM DOS PROTAGONISTAS!

21^e
22
OUTUBRO



COM FOCO NA DESCARBONIZAÇÃO, AS EMPRESAS
BRASILEIRAS TÊM UMA OPORTUNIDADE ÚNICA DE
TRANSFORMAR O SETOR AUTOMOTIVO E ABRIR
NOVOS HORIZONTES DE NEGÓCIOS

BLOCO 1

OS IMPACTOS DA DESCARBONIZAÇÃO NO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO

- ♦ Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea
- ♦ João Irineu Medeiros, vice-presidente de assuntos regulatórios da Stellantis América Latina
- ♦ Ricardo Gondo, presidente da Renault
- ♦ Evandro Maggio, presidente da Toyota

BLOCO 2

A CHEGADA DOS VEÍCULOS ELÉTRICOS NO MERCADO BRASILEIRO

- ♦ Ricardo Bastos, presidente da ABVE
- ♦ Diego Fernandes, COO da GWM
- ♦ Alexandre Baldy, chairman da BYD
- ♦ Walter Barbosa, diretor de vendas de ônibus da Mercedes-Benz
- ♦ Ieda Maria Alves de Oliveira, diretora executiva da Eletra
- ♦ Ricardo Portolan, diretor comercial da Marcopolo
- ♦ Cau Stéfani, head de pesquisa de mercado da Teads Brasil

BLOCO 3

A IMPORTÂNCIA DO DESENVOLVIMENTO DE NOVOS COMBUSTÍVEIS NA DESCARBONIZAÇÃO AUTOMOTIVA

- ♦ José Eduardo Luzzi, Coordenador-Geral do Conselho de Administração do MCB
- ♦ Christopher Podgorski, CEO e presidente da Scania Latin America
- ♦ Marcio Querichelli, presidente da Iveco Latin America
- ♦ Fernanda Delgado, diretora executiva da Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde

BLOCO 4

A NECESSÁRIA REDUÇÃO DE CO₂ NA INDÚSTRIA BRASILEIRA

- ♦ Elbia Gannoum, presidente executiva da ABEEólica
- ♦ Jefferson De Paula, presidente da ArcelorMittal Brasil
- ♦ Marcos Antônio Bento, diretor executivo de relações institucionais da Honda do Brasil
- ♦ Fernando Beltrame, CEO da Eccaplan

* **Temário ainda não confirmado**

**ETANOL, BIOCOMBUSTÍVEIS,
HIDROGÊNIO VERDE,
HÍBRIDOS FLEX E OUTRAS
TECNOLOGIAS JÁ FAZEM PARTE
DA REALIDADE DO PAÍS E
PROMETEM REVOLUCIONAR**

AUTODATA
• SEMINÁRIOS •

Informações
☎ (11) 93372 1801
seminarios@autodata.com.br
www.autodata.com.br

Tango em compasso de eletrocardiograma

Vender carros na Argentina pode se comparar a um tango em compasso de eletrocardiograma, com fortes picos acima e abaixo, ao ritmo de constantes desvalorizações cambiais que complicam a vida dos revendedores e seus clientes, como conta Sebastián Beato, presidente da Acara, associação que reúne, lá, os revendedores autorizados.

Segundo Beato os empresários argentinos estão, digamos, super-treinados e já se acostumaram a viver um dia após o outro de muitos altos e baixos, desviando das perdas e aproveitando as oportunidades quando elas surgem, como

agora que a inflação deu um pouco de trégua, o dólar sobe menos e os bancos voltaram a conceder financiamentos com juros mais palatáveis de 29% ao ano, deixando no passado recente os inviáveis 130%.

Falta de dólares e restrições aduaneiras fecharam o mercado argentino aos carros importados, o topo do ranking dos mais vendidos é composto por modelos produzidos localmente, não houve invasão de veículos chineses e as importações são majoritariamente do Brasil: "Ainda não há segurança para importar carros chineses porque quando o dólar dispara eles ficam caros e saem do mercado".

Este ano o cenário começou a mudar lentamente, com aumento de importações para ampliar a oferta de modelos, mas o mercado continua pequeno, não deve ultrapassar 350 mil unidades – e deveria ser o dobro disto em condições normais. Beato indica que somente depois de o país conquistar estabilidade macroeconômica a situação melhorará: "É o que queremos que aconteça".

Nesta entrevista, concedida durante o 6º Congresso de Negócios do Setor Automotivo Latino-Americano, o presidente da Acara traçou o panorama do mercado argentino e suas perspectivas de curto prazo.



Clique aqui para assistir à versão em videocast desta entrevista

Qual a situação do mercado argentino de veículos neste momento?

Nós dependemos de importações e somos afetados por um gargalo cambial. Nosso mercado seria como um eletrocardiograma, porque dependemos de meses bons e ruins de vendas e da diferença cambial do peso ante o dólar. Corremos um risco com carros importados, dependendo da velocidade de rota-

ção dos estoques [nas concessionárias], porque existe uma lacuna cambial. Hoje a cotação está em 1 mil 400 pesos por dólar e há um mês estava em 1 mil 200. Esta desvalorização cambial em curto prazo torna o relacionamento comercial muito difícil porque estou comprando um carro importado e não sei quando vou recebê-lo e também não sei quando vou vendê-lo, nem a que preço.

CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas



Esta diferença cambial de quando o senhor compra o carro e quando ele chega na Argentina está causando prejuízo aos concessionários?

Sim, muito grande. No início de 2024 a cotação do dólar oficial era de 400 pesos. Tivemos uma desvalorização e passou a valer 800 pesos. Isto significa que [neste intervalo] um carro importado praticamente passou a valer o dobro. Se eu voltar três meses o dólar era 1 mil 200, hoje está 1 mil 400, então já estamos falando de uma diferença de praticamente 20% no mesmo valor em pesos do carro importado. É assim que vivemos dia após dia.

Com estas enormes diferenças cambiais como os concessionários argentinos fazem para rodar o estoque de carros?

Quando recebemos um carro importado em que a diferença cambial ficou muito grande aparecem os bônus das montadoras e o desconto da concessionária de 7% a 8%, porque precisamos vender rápido, pois no mês que vem podemos perder dinheiro [na conversão em dólares]. Vamos dar um exemplo: em março compramos um Peugeot 208 por US\$ 20

mil, mas de lá para cá, com a ampliação da desvalorização cambial em 60%, hoje aquele carro vale US\$ 15 mil [na conversão para pesos]. Então quando compro este carro tenho de vendê-lo o mais rápido possível porque no próximo mês não sei como vai ser a situação financeira. Se a cotação aumentar para 1 mil 500 pesos o meu carro importado [no estoque] pode valer ainda menos em dólares.

Como esta volatilidade cambial influencia nas vendas de carros importados e dos nacionais, produzidos na Argentina?

Há meses em que vale a pena comprar um importado e há meses em que é aconselhável comprar um nacional. Quando a desvalorização cambial é pequena os importados vendem muito bem. Quando a diferença do câmbio é muito alta o nacional vende melhor. Um exemplo: em 2023 tivemos mercado de 66% de produção nacional contra 34% de importados. Este ano, até julho, a relação se reduziu para 57% de carros nacionais e 43% de importados. Em 2023 tivemos maior dominância de modelos produzidos na Argentina porque não podíamos trazer carros de fora, tanto pela questão do dólar como por restrições aduaneiras. Mas este ano as fabricantes viram que precisam trazer mais automóveis importados para levantar a imagem da marca e oferecer uma gama mais ampla. Em alguns momentos [do ano passado] marcas na Argentina como a Fiat só vendia o Cronos [pois só produz este carro em Córdoba] e a Peugeot só vendeu o 208 [até então o único modelo argentino da marca, fabricado em El Palomar]. Já este ano as fabricantes começaram a trazer outros modelos, a maioria brasileiros.

“Hoje nosso mercado seria como um eletrocardiograma, porque dependemos de meses bons e ruins de vendas e da diferença cambial do peso ante o dólar.”



“Em 2022 e 2023 tínhamos falta de divisas e fechamos as importações, então não tínhamos produtos importados. No ano passado 66% das vendas foram de veículos produzidos na Argentina, este ano, até julho, a relação se reduziu para 57%, porque os fabricantes precisam trazer mais importados para levantar a imagem e oferecer uma gama mais ampla.”

O senhor diz que a maioria dos carros importados vendidos na Argentina este ano é brasileira. E como estão as importações de marcas da China, da Coréia e do Japão?

Estamos começando e bem mais lentos do que vocês que abriram as fronteiras, enquanto nós na Argentina, em 2022 e 2023, tínhamos falta de divisas e fechamos as importações, então não tínhamos produtos importados. Hoje já estão aparecendo os carros chineses.

Que tipos de carros o argentino está comprando atualmente?

Em julho os dois campeões de vendas foram o Fiat Cronos e o Peugeot 208, que são nacionais, porque o dólar passou de 1 mil 200 para 1 mil 400 pesos, então um cliente que tinha dólares guardados fecha o câmbio, ganha mais pesos e compra o carro nacional. Como disse, quando a desvalorização cambial é grande convém comprar o automóvel feito aqui, e quando o hiato é pequeno vale mais a pena o importado. Por isto neste momento os modelos argentinos ocupam os primeiros lugares do ranking de vendas.

Chama a atenção que dentre os dez veículos mais vendidos na Argentina não há nenhum chinês...

Os importadores ainda não têm confiança para trazer carros chineses. Existem algumas marcas à venda mas nenhuma tem fábrica aqui e os volumes são muito baixos, porque quando o dólar dispara eles ficam caros e saem do mercado. Mas já esperando por mais estabilidade cambial no ano que vem acreditamos que os chineses virão com mais força assim como estão entrando em grande escala no Brasil, o que causa preocupação para a indústria nacional e seus empregos.

Podemos dizer então que este ano, devido à situação do mercado no processo de lenta recuperação econômica da Argentina, os veículos produzidos na região seguirão dominando as vendas?

Sim, porque são os que transmitem confiança ao mercado. Não existe volume para importados e praticamente todos os carros nas primeiras posições no ranking são nacionais. Eu acredito que aos poucos voltaremos a importar



“Os importadores ainda não têm confiança para trazer carros chineses. Existem algumas marcas à venda mas nenhuma tem fábrica aqui e os volumes são muito baixos, porque quando o dólar dispara eles ficam caros e saem do mercado.”

mais porque os fabricantes precisam ampliar a gama e os bancos estão concedendo mais financiamentos, mas este passo é lento, ainda temos medo do que pode acontecer.

Como as empresas fabricantes de veículos instaladas na Argentina estão atuando diante da chegada de mais carros importados?

Continuamos com a tendência de vender mais carros nacionais, mas para que as marcas ampliem a oferta e sua gama de produtos não resta outra alternativa senão trazer mais modelos importados, para atender os clientes. Vamos novamente ao exemplo da Fiat que no ano passado só oferecia o Cronos fabricado na Argentina e nem todos os clientes querem só este carro, existem outras necessidades, então a Fiat é obrigada a importar carros do Brasil e exportar o Cronos para lá, para haver trocas e o revendedor poder oferecer uma gama de modelos para as diferentes necessidades que cada mercado pede.

Recentemente foi lançado aqui no Brasil o Peugeot 2008 que é fabricado na Argentina. Sempre que isto acontece aumentam as possibilidades de negócios nos dois países?

Claro, com isso você, no Brasil, amplia a gama Peugeot com um veículo da Argentina. O contrário também acontece. Por exemplo: o Renault Kardian, que vem do Brasil, abre a possibilidade de oferecer um veículo que não existia na Argentina, e o concessionário tem a possibilidade de buscar um novo cliente que quer um Kardian, que antes não tinha. Porém é um modelo que vem em dólares e se a desvalorização acelera fica muito caro para o argentino. Mas para quem tem dólares guardados fica mais barato.

Como está o ânimo dos clientes na Argentina? Existe dinheiro no mercado para comprar bens mais caros?

O mercado argentino é muito volátil. Todo mês dependemos de como está se ajustando a situação financeira do país e o hiato cambial. Exemplo: em junho registramos 27 mil emplacamento e em julho o número subiu para 42 mil. A mudança é muito abrupta de um mês para o outro. Mas aconteceu porque os bancos tinham dinheiro excedente, reduziram as taxas e concederam mais financiamentos com boas condições. Então o mercado anda de acordo com estas oportunidades que aparecem.

Qual é a situação econômica das pessoas? Elas têm emprego e rendimento para aprovar um financiamento?

Sim, hoje eles têm a possibilidade de conseguir crédito, pois não existe mais

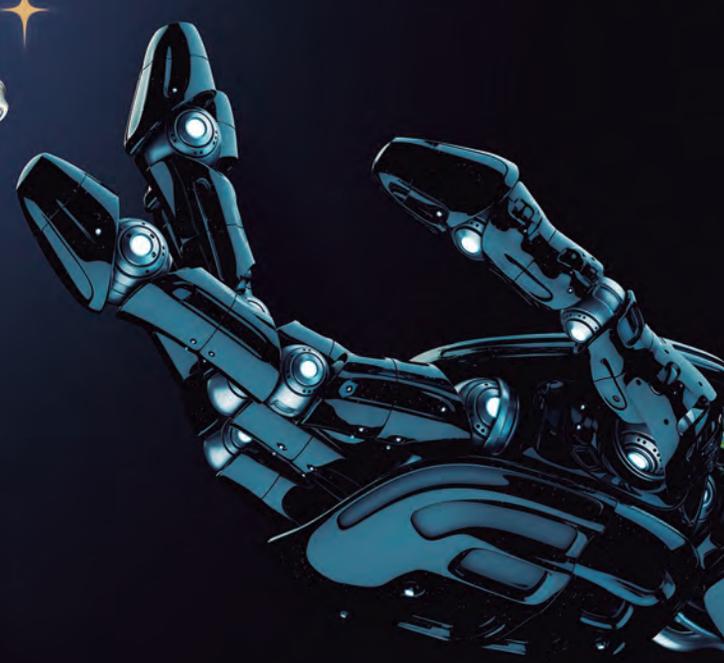




CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.



HIGH-TECH INDUSTRIAL FASTENERS



PRODUCTS

- Bolts
- Nuts
- Washers
- C-Parts
- Wires



Continental Parafusos S.A. / Headquarters in Brazil
 Rua Caramuru, 526 Diadema - São Paulo - Brazil 09911-510
 T. +55 (11) 4043-4144 | F. +55 (11) 4043-2780
continental@continentalparafusos.com.br

Continental Parafusos S.A. / Taiwan Branch
 No. 36 Ln. 18 Lida Rd., Zuoying District Kaohsiung Taiwan 81356
 T. +886-7-343-3500 | F. +886-7-343-3501
youthui@youthui.com.tw



tanta pressão sobre o setor financeiro. Antes a relação taxa-renda para poder fazer um empréstimo era inviável. Mas hoje é do interesse dos bancos emprestar esse dinheiro e assumir o risco. É por isto que hoje temos financiamentos de até 80% do valor do carro.

Existe condições de sustentar este crescimento ou foi só um suspiro?

Projetamos um mercado melhor principalmente porque as taxas de juros dos financiamentos caíram muito: em janeiro eram de 130% a 140% [ao ano], hoje falamos de 29%. Ou seja, em sete meses a situação mudou de forma impressionante. Estimamos que as taxas de juros seguirão caindo e os financiamentos bancários crescerão mais porque os bancos terão liquidez e as fabricantes continuarão oferecendo planos de financiamentos no segundo semestre. A Argentina tem cerca de 50 milhões de habitantes e 14 milhões deles teriam condições de adquirir um veículo novo, mas estamos falando neste momento de uma projeção anual de vendas de apenas 350 mil unidades em 2024. Em um mercado tão pequeno vemos que as pessoas só compram quando aparece alguma oportunidade. Dos 350 mil carros que devemos vender [este ano] uma grande porcentagem é para clientes que comprarão porque enxergaram uma boa oportunidade de comprar barato ou conseguiram um bom financiamento, mas não creio que tivessem necessidade de comprar.

Como o cliente se comporta diante das muitas variações cambiais que acontecem na Argentina?

“Nos últimos dez anos, por causa das crises, calculamos que deixamos de vender 1,3 milhão de carros na Argentina. Dos 350 mil carros que devemos vender [este ano] uma grande porcentagem é para clientes que comprarão porque enxergaram uma boa oportunidade de comprar barato ou conseguiram um bom financiamento, mas não creio que tivessem necessidade de comprar.”

Vamos vivendo o dia-a-dia, acompanhando as variações. Em outubro de 2023 o dólar paralelo valia 1 mil pesos e o oficial 350. Em dezembro este dólar oficial passou a valer 800 pesos. O produto importado passou a valer o dobro e deixou de ser vendido porque os salários não aumentaram duas vezes mais. São mudanças de mercado que encaramos e, como tudo na vida, a gente se acostuma. O cliente está se acostumando e sabe que praticamente toda semana o preço pode subir ou descer. É difícil mas estamos nos acostumando. Hoje todo argentino, todos os dias, pergunta a quanto fechou o dólar paralelo porque o carro nacional pode custar menos dólares do que economizaram.



A projeção de vendas para 2024 na Argentina ainda pode mudar para melhor?

Considerando este momento, quando se lançam carros novos fabricados aqui na Argentina, como é o caso agora do Peugeot 2008, as vendas podem crescer um pouco e alguns fabricantes já falam de 370 mil unidades este ano, mas nossa estimativa segue sendo de 350 mil veículos leves [automóveis e utilitários]. Esperamos que seja mais mas estamos mantendo cautela. Nossa projeção total sobe para 370 mil quando se adicionam os pesados [caminhões e ônibus]. Se este número se confirma ficaríamos 17% abaixo de 2023. Com certeza o mercado este ano ainda será menor do que o do ano passado porque começamos com janeiro, fevereiro e março muito ruins, foi quando tivemos a desvalorização cambial, o mercado desacelerou. Chegará um momento em que o ano vai encolhendo e não teremos mais meses para poder recuperar.

Os concessionários argentinos, no cenário atual, conseguem continuar com o negócio e ter lucratividade?

Vamos mês a mês. Para nós 2023 foi mais rentável: por causa da falta de carros tínhamos clientes. Hoje temos mais carros e não temos os clientes. A Argentina está preparada para consumir 650 mil carros por ano mas projetamos apenas 350 mil em 2024.

Neste cenário de encolhimento do mercado e da rentabilidade qual é a situação financeira das concessionárias? Empresários deixam o negócio?

Acho que não deixarão porque ser empresário automobilístico é muito impor-

tante na Argentina. Temos uma rede muito grande no país todo. É um setor muito importante porque só as concessionárias geram 75 mil empregos diretos – se contarmos os indiretos chegamos a 250 mil. Hoje temos desempenho financeiro ruim, mas no ano passado nos saímos bem. Somos uma comunidade empresarial otimista que calcula que no próximo ano teremos um mercado melhor. Já enfrentamos muitos desafios, nos últimos dez anos, por causa das crises, calculamos que deixamos de vender 1,3 milhão de carros, o que significa que temos a possibilidade de recuperar esse mercado. Também é necessário pontuar que, hoje, este empresário está em vários setores, não ficou só com veículos. A situação financeira da Argentina levou os concessionários a procurar outros negócios. Por tudo que passamos e por tudo que vivemos nós estamos super treinados.

O que precisa acontecer para tornar o negócio das concessionárias viável novamente na Argentina?

A aplicação de um programa de estabilização macroeconômica. É o que queremos que aconteça. Isto nos permitirá ter bons preços e uma taxa de financiamento razoável. Hoje nosso mercado passa por uma transição com inflação alta, vendemos pouco e os juros estavam muito altos. Esperamos ter mais estabilidade em 2025, que já começamos a ver em 2024. As taxas de juros e a inflação estão caindo muito na Argentina e isto nos leva a um cenário, em um curto espaço de tempo, de mercado estável e mais saudável do que temos agora. ■



Muitos desafios e algumas oportunidades na América Latina

Mercado regional, veículos chineses e exportações brasileiras foram os temas centrais do 6º Congresso de Negócios da Indústria Automotiva Latino-Americana

Redação AutoData



Ainda que seja contraintuitivo os veículos brasileiros têm presença tímida nos mercados da América Latina. À exceção da Argentina, com o qual há intercâmbio consistente de veículos e peças, os demais países da região estão abastecidos por veículos asiáticos, com grande crescimento dos chineses nos últimos anos. Há, portanto, oportunidades para o Brasil expandir sua presença, ou voltar a aumentá-la, em que pese o difícil desafio de superar a atávica falta de competitiv-

idade internacional do País até mesmo em sua vizinhança.

O desempenho dos mercados da América Latina e das exportações brasileiras foram os temas centrais debatidos no 6º Congresso de Negócios da Indústria Automotiva Latino-Americana, realizado por AutoData de 19 a 23 de agosto. Logo no painel de abertura, com a presença de representantes do MDIC, Anfavea e Sindipecas, foi levantada a necessidade de se criar uma política perene de exportações



nos moldes do Inovar-Auto, Rota 2030 e Mover, que seja um projeto de Estado, que atravesse governos.

POLÍTICA DE ESTADO

Margarete Gandini, diretora do Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Alta-Média Complexidade Tecnológica do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o MDIC, disse que o órgão conduzirá reuniões para discutir a questão: "É necessário mudar o pensamento. Não só exportar quando tiver ve-

ículo sobrando no pátio nem olhar para América do Sul apenas como mercado. Temos de ver a região como bloco com potencial para sermos representativos e poder voltar a participar das decisões das matrizes globais".

De acordo com a diretora o Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, tem recebido elogios porque foi construído a muitas mãos, incluídas as do Sindipeças e da Anfavea: "Precisamos, governo e iniciativa privada, construir soluções para exportar, como uma política do setor".





Para Gandini mais importante do que o ritmo é a direção, pois é fundamental neste processo não haver a descontinuidade do projeto político. Ela acredita que uma estrutura produtiva não se muda em quatro anos porém é preciso deixar os marcos legais dos planos de pé para que, em um passo posterior, sejam criadas políticas de Estado: "Foi o que o setor automotivo conseguiu, desde 2012, passando pelo Inovar-Auto, Rota 2030 e agora o Mover".

A representante do MDIC avalia que o setor conseguiu estabelecer um plano de desenvolvimento doméstico que precisa ser estendido para o comércio exterior: "A política automotiva, que é política de Estado, perpassou diferentes governos e continuou operando. O mesmo precisamos fazer para o viés de exportação. Para colocar na produção brasileira a determinação de que uma parte será exportada".

FALTA CONVERGÊNCIA REGIONAL

Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea, que reúne os fabricantes estabelecidos no Brasil, afirmou que seria importante para o setor a convergência regulatória. Hoje cada país tem suas leis, regras e exigências, o que torna mais complexo o processo produtivo para atender as vendas externas: "Temos de ter produtos que atendam a todos esses países e o governo

precisa buscar isto por meio de acordo, a fim de facilitar o fluxo".

Outro ponto ressaltado pelo presidente da Anfavea é a necessidade do trabalho diplomático de comunicação a fim de esclarecer dúvidas e contribuir para que o Brasil conquiste licitações, uma vez que a indústria local tem qualidade para exportar embora esbarre na falta de competitividade.

"Temos um risco que já começou a ser percebido: ao vender a esses países serão comercializados produtos brasileiros ou de outros países onde os mesmos fabricantes estão instalados? Porque o que valerá, no fim das contas, será o padrão de competitividade", pondera Lima Leite. "A montadora poderá vender desde o Brasil ou do México, da Índia, da China. Por isto não adianta só ter foco na exportação mas ter uma base de custo para alcançar estes mercados. Caso contrário fecharemos vendas que serão abastecidas por operações da mesma marca baseadas em outros países, combatendo de frente o custo Brasil".

O presidente do Sindipeças, Cláudio Sahad, concorda com Lima Leite: o Brasil tem produtos de qualidade para exportar, que não requerem nenhum tipo de incremento tecnológico. E lembrou que a ociosidade do setor supera os 40%. "Se para preenchê-la sabemos que o mercado

interno não é suficiente então precisamos expandir as exportações e equilibrar a balança comercial que está ficando historicamente deficitária devido ao aumento desenfreado das importações".

ARGENTINA RESPIRA

Principal destino das exportações do Brasil a Argentina começa a dar sinais de recuperação e de retomada na sua economia. Andrés Civetta, analista de economia e negócios da consultoria Abeceb, disse que as primeiras medidas de choque do novo governo já estão produzindo bons dividendos, como a redução da inflação mensal, de 13% em novembro para 3,8% em julho, e o fato de as reservas internacionais líquidas do país crescerem de US\$ 11 bilhões negativos para US\$ 8 bilhões.

A atividade econômica, porém, só deverá voltar a crescer em 2025, com projeção de 4,5% de alta. No segundo trimestre deste ano houve retração de 5%, recessão ainda maior do que a queda de 1,2% no último trimestre de 2023, e a previsão é que o ano termine com diminuição de 3,3%.

As projeções da consultoria para este ano indicam que haverá setores crescendo na Argentina já este ano, com destaque para petróleo e gás, mineração, agronegócio e economia do conhecimento. Já a área automotiva está no balaio das que

ainda cairão em 2024, com baixa prevista de 24,7%, e que deverão retomar desempenho melhor somente em 2025, com alta estimada em 10,5%.

Aprofundando os números: o mercado argentino, que fechou o ano anterior com produção de 636 mil unidades, deve atingir apenas 480 mil em 2024 e subir para 532 mil no ano que vem. Vale ressaltar que o recorde foi conquistado em 2017, com mais de 800 mil veículos produzidos.

O consultor prevê que, da mesma forma que as vendas internas as exportações cairão 18,1% este ano, recuperando-se em 2025 com um avanço de 12,4%. Neste caso a queda deve-se especialmente à retração forte de alguns mercados médios da região, como Chile, Colômbia, Equador e Peru, compensada em parte pelo aquecimento no Brasil.

COLÔMBIA SEM FORÇA

Já o panorama do mercado de veículos na Colômbia é dos mais peculiares: apesar de o país ser o segundo maior em habitantes na América do Sul – 51,8 milhões, segundo dados de 2022 –, o total de veículos vendidos em 2023 foi de apenas 187 mil unidades, 30% a menos do que no ano anterior. Cerca da metade das vendas previstas para a Argentina, que tem população menor, com 46,2 milhões de habitantes.

CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE NEGÓCIOS DO SETOR AUTOMOTIVO

Andrés Civetta, consultor em economia e negócios da ABECEB

PATROCINADORES

- Mercedes-Benz
- SCANIA
- Volkswagen
- WHLB AUTOMOTIVE
- AUTODATA



Apesar dos números tímidos para o tamanho do país o especialista estima que de 50% a 55% das vendas sejam de veículos produzidos no Brasil, "mas existe uma preocupação com o fim do acordo comercial bilateral".

De acordo com Civetta o governo justificou tal movimento pela intenção de fomentar a produção local de automóveis: "A questão é que isso não condiz com a realidade", lembrando que hoje somente a Renault tem fábrica em operação no país e a General Motors, recentemente, encerrou suas atividades.

CHINESES DOMINAM O MÉXICO

Mesmo sendo o sétimo produtor mundial de veículos o México tem hoje 65% de seu mercado interno de automóveis e comerciais leves formado por modelos importados. Deste total o Mercosul ocupou em 2023 uma fatia de 14,4%, bem atrás dos 30,3% da China. Trata-se de uma inversão com relação a 2005, quando o bloco liderava as importações dos mexicanos, com 34,2% do total, segundo números apresentados por Guillermo Rosales, presidente da Amda, Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores.

A soma das exportações de Brasil e Argentina para o México foi de 248 mil veículos em 2005. Depois de dezoito anos o

Mercosul mandou para lá apenas 130 mil unidades. A participação brasileira é bem maior do que a da Argentina: de 14,4% do Mercosul em 2023 o Brasil representou 13,3% das importações.

O papel de liderança dos veículos chineses nas importações mexicanas acontece mesmo com apenas uma marca do país asiático no Top 10 local, a MG, que pertence ao Grupo SAIC, exatamente na décima posição.

Rosales entende que este fenômeno se dá pelo fato de várias marcas tradicionais do mundo ocidental, que inclusive fabricam há muito tempo no México, trazerem carros que fazem na China para diversificar suas linhas de produtos no país, uma vez que cerca de 90% da produção mexicana é de veículos de maior valor agregado, destinados a Estados Unidos e Canadá.

"De cada dez veículos da General Motors vendidos no mercado mexicano, sete são chineses", exemplifica. "São modelos que atendem melhor ao poder aquisitivo da nossa população."

De acordo com Rosales a China está demonstrando sua competitividade não apenas no preço dos carros mas também com relação ao nível de equipamentos e às motorizações com diferentes níveis de eletrificação, incluindo híbridos convencionais e plug-in e os 100% elétricos, "sem falar da



presença forte de produtos de outros países asiáticos, como Japão, Índia e Tailândia". Estes países representaram respectivamente 9,1%, 8,5% e 6,5% das importações mexicanas em 2023.

CHINA TAMBÉM DOMINA CHILE

A participação dos veículos produzidos no Brasil no Chile, que não tem indústria automotiva, oscila de 9% a 11%, dentro de um mercado de cerca de 330 mil unidades por ano, segundo Diego Mendoza Benavente, secretário geral da Anac, Asociación Nacional Automotriz do Chile.

Assim como ocorre na maioria dos países da América Latina a maior participação nas vendas é de veículos produzidos na China: chegou a 39% em 2024. O secretário afirmou que esta é a maior fatia de mercado já conquistada por um país no mercado chileno e que apenas nos anos 1990 houve algo parecido, quando o Japão também tinha fatia próxima dos 40%.

MERCADOS ENFRAQUECIDOS

Juros altos e baixa rentabilidade: este é um ponto em comum dos países latino-americanos, embora existam diferenças, segundo o Martín Bresciani, presidente da Aladda e da Cavem, que respectivamente representam o setor de distribuição de veículos da América Latina e do Chile.

Além da Argentina outros países da região passam por dificuldades: "Brasil e México são praticamente os únicos países crescendo de modo significativo, enquanto Chile e Colômbia, por exemplo, estão sofrendo muito". O Uruguai tem um mercado bem menor, mas é outro país com viés de baixa.

Desde a pandemia o crédito automotivo tem apresentado juros altos demais de maneira geral na região, com exceção do México, que tem estabilidade maior neste sentido. Segundo Bresciani a crescente inadimplência, como a vista no Chile, é um dos fatores que vem complicando a oferta de financiamentos.

Ele ainda destacou a capacidade de gerar lucro com a venda de veículos como um desafio atual: "No passado a rentabilidade vinha na maior parte dos veículos, mas com o tempo ela passou a ser dividida em mais camadas". Por isto há um trabalho bem maior a ser feito para diversificar fontes de receitas, como venda de financiamentos, carros usados, peças de reposição, seguros e serviços de funilaria e pintura: "Não se pode deixar nenhuma dessas áreas esquecidas: todas as verticais do negócio precisam gerar renda". ■

[Com reportagem de Caio Bednarski, Nicolas Borges e Soraia Abreu Pedrozo]

Circulando para reduzir, reutilizar, recuperar e reciclar

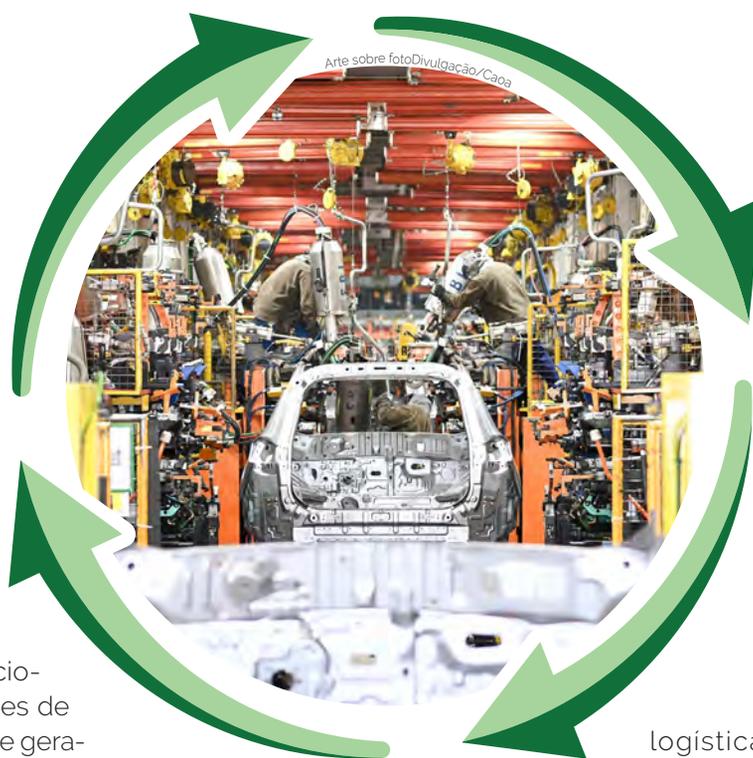
A indústria ainda aguarda a regulamentação sobre reciclabilidade do Mover, mas fabricantes de veículos e de autopeças já constroem um ecossistema que se antecipa aos avanços da economia circular

Por Lucia Camargo Nunes

A economia circular, com seus princípios fundamentais baseados nos quatro R, de redução, reutilização, recuperação e reciclagem, ganha cada vez mais força no setor automotivo, que até por questões econômicas já utilizava estes instrumentos em seus ciclos produtivos mas agora incorporam o tema às suas culturas corporativas dentro das políticas de ESG, de gestão socioambiental.

A indústria automotiva, tradicionalmente associada a altos índices de consumo de recursos naturais e de geração de resíduos, busca não só ampliar as metas de sustentabilidade e neutralidade de carbono mas, também, atender à ainda desconhecida regulamentação do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, que deve incentivar e obrigar ao aumento da reciclabilidade de seus produtos. Deverá ser uma continuação do que muitas montadoras e seus fornecedores já fazem ao desenvolver componentes e veículos mais duráveis e reparáveis, com programas que prolongam a vida útil de certos componentes.

Tomando como base os 4R são práticas cada vez mais comuns envolvendo



logística reversa, reparo, reuso e reciclagem. Materiais como plástico, metal e vidro podem ser reutilizados na fabricação de novos produtos. Além disso há uma ampla aplicação de materiais renováveis, como fibras naturais e plásticos biodegradáveis.

A remanufatura com a restauração de dispositivos usados como alternadores, motores de partida, amortecedores e turbocompressores está em franco crescimento no setor automotivo: empresas já criaram linhas de produção e divisões comerciais para isto, o que ajuda a reduzir a necessidade de produzir novos compo-

nentes e, conseqüentemente, o consumo de matérias-primas.

A degradação ambiental, a perda de biodiversidade, a emissão de gases poluentes e de efeito estufa que promovem o agravamento das mudanças climáticas colocam um ponto final não muito distante na economia linear, aquela com a qual todos estamos bem mais acostumados que coloca em uma fila insustentável a extração de recursos naturais, a transformação de matérias-primas em produtos, a venda, consumo e descarte – um caminho reto e sem retorno que agora precisa voltar ao começo, ser retornável.

Assim a economia circular torna-se um modelo de desenvolvimento baseado em reaproveitamento e redução do desperdício, com o objetivo de reduzir a extração de recursos naturais, evitar resíduos, deter a poluição e promover o uso consciente.

TEMA ESTRATÉGICO

A Anfavea, entidade que reúne os fabricantes de veículos instalados no Brasil, está tão envolvida com o tema da economia circular que criou uma nova diretoria, como descreve Igor Calvet, seu diretor executivo: "Com o Mover, dentro do tratado criado pelo programa sobre inventário de carbono, está a reciclabilidade, que se preocupa com todo o ciclo de vida do produto desde o nascimento de partes e peças até sua destinação final, seja por sucateamento ou por qualquer outra atividade".

Segundo Calvet o programa em si não deu, até o momento, nenhuma diretriz adicional para além do que está na própria lei que criou o Mover. A reciclabilidade e a economia circular são variáveis cada vez mais importantes para a competitividade da indústria, "mas nós, simplesmente, não temos nenhuma visão de como esta discussão será tratada pelo governo".

Para tratar do tema com mais foco a Anfavea escalou o capacitado e competente, além de veterano, Henry Joseph Júnior, que era o diretor técnico da entidade e que assumiu a recém-criada diretoria de sustentabilidade e de parcerias estratégicas

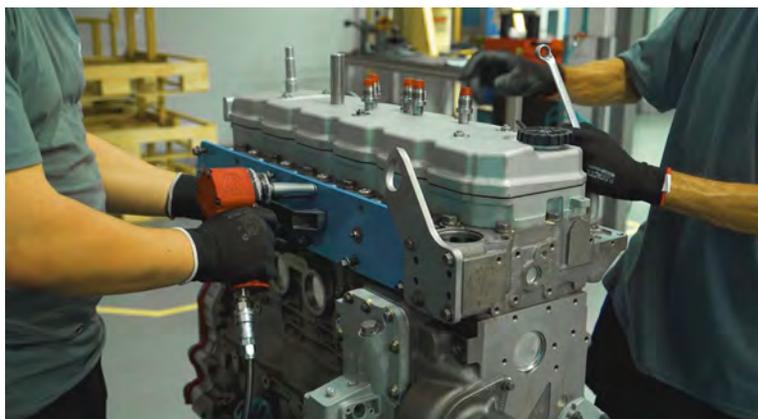


Carro desmontado: 85% de partes reaproveitáveis e 10% de materiais recicláveis.

e institucionais. A ideia é concentrar nesta nova área as discussões e negociações de assuntos de competitividade que estão na fronteira do conhecimento, incluindo a reciclabilidade, que ganha importância central para a sustentação dos negócios do setor.

Calvet justifica: "A visão da Anfavea está muito amparada no fato de que as novas tecnologias de propulsão serão seguidas, cada vez mais, por aparatos regulatórios, [que definirão] pegada de carbono, [ciclo de vida] do berço ao túmulo, reciclagem para a reciclabilidade. Estas questões não serão apenas fatores de competitividade da nossa indústria: serão, de alguma maneira, barreiras técnicas. O reflexo disto não é só no mercado interno, mas como a gente acessará outros mercados a partir destes parâmetros".

A entidade pretende se antecipar nesta discussão de competitividade verde e o papel de Joseph Júnior será dedicado aos estudos e às negociações técnicas com o governo com relação à economia circular.



Divulgação/Cummins

**Motor remanufaturado:
certificado como novo.**

Roberto Braun, diretor de comunicação da Toyota do Brasil e presidente da Fundação Toyota, avalia que o Mover poderá colaborar com as metas de descarbonização da empresa em iniciativas de economia circular, mas pondera que objetivos e benefícios ainda não são conhecidos: "No que se refere à reciclabilidade entendemos ser uma diretriz positiva que pode alinhar toda a cadeia produtiva às metas de sustentabilidade. No entanto as especificações de como a reciclabilidade será operacionalizada ainda estão em discussão".

SETOR JÁ É REFERÊNCIA

A reciclabilidade dialoga de forma estreita com a circularidade. Ao menos neste R da economia circular o setor automotivo já tem inúmeras iniciativas para reaproveitamento de materiais do próprio processo produtivo e reciclagem de partes e componentes. Neste sentido a indústria automotiva já é uma referência no País.

Fabricio Soler, sócio na S2F Partners e consultor da ONU para temas de economia circular, indica que a tendência é de intensificação dos processos circulares no setor: "As normas internacionais ISO que regulamentam a economia circular, a estratégia nacional de economia circular aprovada por decreto e o Mover formam um conjunto de três marcos regulatórios que impulsionarão a reciclagem de partes e peças na indústria automotiva e potencializará o retorno de materiais que são objeto de logística reversa".

Baterias, óleo lubrificante e pneus, dentre outros, já estão inseridos há bom tempo em programas de logística reversa e o que se espera no médio prazo é construir uma agenda de circularidade para os próprios automóveis, que hoje não são retornáveis. Para Soler um dos principais desafios para impulsionar essa circularidade na indústria é a ausência de financiamento e tratamento tributário adequado para reduzir a poluição e os resíduos.

"Outro ponto sensível dentro da gestão de resíduos são os mecanismos de controle e de rastreabilidade para dar segurança em todas as etapas de coleta, armazenamento, transporte, tratamento e destinação final ambientalmente adequada", observa o consultor. "A rastreabilidade é um pressuposto para consolidar e criar referência para a melhoria contínua do desempenho desta indústria."

JANELA DE OPORTUNIDADE

O Programa Mover abre uma janela de oportunidade para empresas que se anteciparam ao movimento de circularidade. Uma delas é a Octa, uma plataforma que conecta quem está querendo desmanchar um veículo com quem está querendo comprar suas partes. Os clientes vão desde seguradoras e locadoras até frotas de transporte e prestadores de serviços com pequenas frotas.

Arthur Rufino, fundador e CEO da Octa, conta que a clientela está crescendo: "Tam-

**Arthur Rufino, da
Octa: intermediação
de montadoras com
desmontadoras.**



Divulgação/Octa

bém temos quatro montadoras desenvolvendo projetos de logística reversa conosco, muito focadas em desmontagem de veículos de teste, carros que nunca saíram da fábrica. Elas querem usar o centro de desmontagem da nossa base como fonte de peças para remanufatura”.

Há ainda mais um projeto para intermediar as transações de montadoras com centros de reciclagem para atender as exigências de reciclabilidade do Mover, para que obtenham os certificados de desmontagem.

O programa do governo é uma grande oportunidade, destaca Rufino. Sua startup já passou por duas rodadas e meia de investimentos: “Temos cerca de R\$ 10 milhões captados e mais de 2,5 mil veículos que já passaram pela nossa plataforma. Hoje são aproximadamente setecentas empresas que se relacionaram conosco, como frotistas, montadoras e centros de desmontagem. Estamos batendo mais de 1 mil toneladas de redução de CO₂”.

POSSIBILIDADES DO MOVER

Segundo o empresário o nascimento do certificado de desmontagem do Mover é baseado na experiência da Medida Pró-



Divulgação/Energy Source

Ariane Mayer, da Energy Source: processo de reparo e reutilização de baterias de carros elétricos.

visória 1175 instituída pelo governo federal em 2023, que patrocinou descontos na compra de caminhões e ônibus novos mediante a entrega de veículos velhos para reciclagem.

“A regulamentação impulsionará o mercado de desmontagem em quinze anos. O Mover joga um holofote sobre este negócio e promoverá atração de investimentos para novas empresas que acelerarão este movimento. O mercado e o meio ambiente ganham muito com isso, assim como a segurança pública.”

Renova, da Porto Serviço: peças recicladas e certificadas de 40% a 60% mais baratas.



Divulgação/Porto



Produção de baterias para carros elétricos: preocupação com reuso e reciclagem de materiais.

Uma das formas em discussão para incentivar as montadoras a reciclar é a desmontagem de um veículo para cada dez novos vendidos, como sugere Rufino: "Pelo que vejo das interlocuções com o MDIC é que existirá esta equivalência de um para dez para conceder 1 ponto porcentual de desconto [no IPI] ou de 1 para 5 para chegar ao teto de 2 pontos porcentuais de IPI por veículo vendido".

Pelos cálculos do empresário se o Brasil produzir 2,5 milhões de veículos em 2025 e cumprir uma meta de reciclagem de um carro a cada dez vendidos será necessário criar estrutura para realizar 250 mil desmontagens em centros homologados no MDIC. Hoje o Brasil, de maneira formal e informal, já desmonta cerca de 500 mil por ano: "Ou seja: não dará conta da demanda adicional".

Outra preocupação é para que o governo não crie muitas restrições e para não comprometer as metas de restaurabilidade de componentes e dispositivos. Haverá também um desafio de normatização deste mercado, avalia o CEO da Octa: "Por mais que o centro de desmontagem seja legal e cumpra as regras da lei do desmanche os fabricantes de veículos têm padrões muito rígidos a seguir. Quando você pensa em responsabilidade estendida e outros conceitos a tendência é que as montadoras queiram escolher as fontes dos seus certificados de desmontagem".

PREOCUPAÇÃO COM BATERIAS

Uma das preocupações com o avanço das vendas de veículos eletrificados é o que fazer com as baterias após o fim de seu ciclo de vida. Já há empresas preparadas para isto, mas a questão é saber se serão suficientes e se seus processos são eficientes e viáveis.

A Energy Source se intitula como a primeira e única empresa do mundo a desenvolver um ecossistema circular para baterias de lítio, que vai além do descarte e da reciclagem. Com fábrica instalada em São João da Boa Vista e expansão de novas instalações em Aguai, ambas no Interior de São Paulo, a empresa executa o reparo e oferece a possibilidade de reuso de baterias, que após recuperadas retornam para o veículo.

Trata-se de solução que tem impacto financeiro significativo, considerando que o valor da bateria pode representar até 70% do preço de um carro elétrico, enquanto o reparo custa em média até 20% de uma bateria nova, sem contar que prolonga sua vida útil, mantendo-a em uso.

"Nós temos algumas aplicações de reuso para estender a vida útil", afirma Ariane Mayer, diretora de desenvolvimento de negócios e ESG da Energy Source. "Desenvolvemos um algoritmo proprietário que avalia a saúde dos módulos dessa bateria. Hoje ela tem de oito a dez anos de vida útil no veículo e terá quase o mesmo tempo de trabalho em uma função estacionária, que pode apoiar, inclusive, a infraestrutura para recarga de carros elétricos."

Nos seus oito anos de vida a empresa já produziu o equivalente a 10 MWh de baterias de segunda vida, permitindo a recuperação e a reinserção de 25 toneladas de lítio e de 150 toneladas de cobalto em novas cadeias produtivas, com a reparação de 4 toneladas e reciclagem de 700 toneladas de baterias, que são captadas em mais de 550 pontos de coleta.

De olho nesse novo e promissor negócio a Energy Source já foi homologada e certificada por Renault e Jaguar Land Rover para dar uma segunda vida às baterias de seus carros. No primeiro semestre de



Flávio Pietrobon Costa, da Recicli: parceria com a Stellantis para biometalurgia de materiais recicláveis.

2024 iniciou seu processo de internacionalização com a abertura de um escritório no Reino Unido.

Para lidar com a massa negra de óxidos metálicos das baterias a Energy Source investiu em uma planta de hidrometalurgia, que extrai o fosfato de lítio e de cobalto, como relata Ariane Mayer: "Temos cerca de 95% de eficiência na reciclagem destas baterias, que são reinseridas em novas cadeias produtivas, como o agronegócio, por exemplo. Assim substituímos parte da mineração tradicional pela mineração urbana, reinserindo esses metais em novas cadeias produtivas".

A diretora espera que os marcos regulatórios em discussão favoreçam ainda mais seu negócio: "Temos uma grande expectativa com a regulamentação do Mover. Esperamos que torne mais claros alguns pontos que ainda demandam especificações e que pequenas e médias empresas também possam acessar os incentivos e recursos do programa".

METAIS NOBRES RECUPERADOS

Outro exemplo de empresa que nasce a partir das oportunidades abertas pela intensificação da economia circular é a Recicli, uma startup que atua em segmentos de inovação e de sustentabilidade. No setor automotivo trabalha em parceria com a Stellantis no planejamento de um centro de reciclagem integrado de resíduos industriais complexos como eletrônicos,

placas fotovoltaicas e baterias de veículos elétricos, bem como na recuperação refinada de metais nobres presentes em resíduos da produção e nos rejeitos de mineração por meio de biometalurgia, para obter metais para fabricação de veículos.

O processo produtivo da Recicli inclui a separação e o refino de metais nobres com alto grau de pureza. De 1 tonelada de equipamentos eletrônicos a empresa estima recuperar cerca de 50 kg de metais nobres, com valor superior a R\$ 116 mil por tonelada. Com meta de processar 4,5 mil toneladas por ano a Recicli projeta receita com a venda dos metais nobres recuperados de R\$ 750 milhões por ano. O objetivo é que, com o aprimoramento da tecnologia, a capacidade de processamento dobre a cada dois anos, e que motivará a construção de novas unidades.

Para a adoção da sua tecnologia a empresa planeja, em parceria com corporações transnacionais, a construção de uma usina de processamento de resíduos eletrônicos, com pelo menos quarenta colaboradores em Belo Horizonte, MG.

De acordo com Flávio Pietrobon Costa, CEO e fundador da Recicli, o programa Mover pode promover a abertura de mercados e realização de fomentos e investimentos para aperfeiçoamento de tecnologias e de soluções sustentáveis, bem como o estabelecimento de linhas de reciclagem com foco em fornecer para a indústria automotiva. ■

Porto Serviço: 3 mil veículos desmontados por ano.



Iniciativas circulares de sucesso na indústria automotiva

MONTADORAS

Grupo Stellantis: plano de remanufatura.



O Grupo Stellantis mantém desde 2022 uma linha de peças de reposição remanufaturadas no Brasil, por meio do selo SUSTAINera. Estes produtos ficam disponíveis em todas as concessionárias das marcas do grupo e também, mais recentemente, no Mercado Livre e na distribuidora de peças DPK. Turbocompressor, caixas de direção, caixa de câmbio automático, motores de partida e alternadores, bombas de alta pressão, bicos injetores diesel, compressores de ar-condicionado, diferencial traseiro e caixa de transferência/ conversor de torque são produtos remanufaturados que integram o catálogo à venda.

Ao todo são oito famílias de peças remanufaturadas e, até o fim de 2024, o catálogo será ampliado para treze linhas com mais de 180 componentes, incluindo, além dos já citados, motores diesel, rodas de liga leve e eletrônicos. As peças são levadas ao varejo por preço 20% inferior com relação às novas.

A Stellantis tem uma unidade de negócios global focada em atividades de economia circular, com base na Estratégia 4R de remanufatura, reparo, reutilização e reciclagem. O objetivo é estender a vida útil de peças e veículos e reduzir o desperdício, retornando o material ao ciclo de produção de novos produtos e, assim, formando um ecossistema integrado.

Mercedes-Benz: duas décadas de remanufatura.

O programa Renov, da Mercedes-Benz, completa vinte anos em 2024. O portfólio conta com mais de 350 dispositivos remanufaturados para caminhões, ônibus e comerciais leves. Em duas décadas as equipes aplicaram refinamentos nos processos de remanufatura e melhorias nas técnicas e equipamentos que levaram a um aumento significativo na eficiência e na qualidade dos produtos.

Com portfólio de dezessete famílias e 350 peças há uma demanda significativa pelos produtos remanufaturados, motivada por fatores como o desejo dos clientes de reduzir custos, o crescente interesse por soluções sustentáveis, a confiabilidade das peças remanufaturadas e a curva de retenção do cliente.

Renault: aterro zero e empreendedorismo social.



Em 2016 o Complexo Ayrton Senna, em São José dos Pinhais, PR, tornou-se a primeira unidade do Grupo Renault fora da Europa a receber a certificação de aterro zero. A montadora adotou em 2017, no Brasil, o Projeto Economia Circular, com o objetivo de reduzir, reaproveitar, reciclar, recuperar energia e, quando necessário, eliminar resíduos, com uma abordagem preventiva para minimizar o impacto ambiental. Como resultado a Renault reciclou, reutilizou ou coprocessou 100%

dos resíduos sólidos gerados em seus processos produtivos – exceto os resíduos hospitalares, que são incinerados.

Em paralelo o Instituto Renault apoia a Associação Borda Viva, em bairro vizinho da fábrica no Paraná, com uma iniciativa de economia circular: a Casa da Costura, que emprega treze mulheres e duas menores aprendizes, produz e comercializa bolsas e acessórios com aparas e sobras de materiais, como cintos de segurança e revestimentos de bancos, que são doados por fornecedores da Renault. Desde 2015 mais de 15 toneladas de material foram reaproveitadas na confecção de mais de 315 mil produtos vendidos, como as bolsas que atualmente são comercializadas por 61 grupos concessionários e também por canal on-line. Os produtos já passaram até pela suntuosa Avenue des Champs-Élysée, em Paris, em exposição no Atelier Renault. Em 2023 foram confeccionados 263 mil artigos que garantiram faturamento de R\$ 708 mil, proporcionando renda média mensal R\$ 2,1 mil a cada costureira do projeto.

Toyota: o desafio da neutralidade de carbono.

A Toyota coloca suas iniciativas de economia circular dentro do seu compromisso de alcançar a neutralidade de emissões de carbono. As ações para isto envolvem não só a redução das emissões de CO₂ dos veículos vendidos mas, também, engajar toda a cadeia de valor na agenda sustentável, com redução dos impactos causados pela operação industrial, envolvendo o corte de 25% das emissões de CO₂ das fábricas, redução de 35% do uso de água em metros cúbicos por veículo, diminuição de 25% na geração de resíduos e ampliação da relação com a comunidade para criar uma sociedade em harmonia com a natureza.

A empresa também promove a produção de bolsas, sacolas e outros acessórios utilizando resíduos de produção, como revestimentos de bancos, cintos de segurança e de airbags. Recentemente a Toyota entregou 550 necessários feitas com estes materiais para os atletas paraolímpicos brasileiros.

Volkswagen: Lixo Zero e Costurando o Futuro.

A Volkswagen conquistou certificação atestando que todas as unidades da empresa no Brasil são Lixo Zero, com a correta destinação de seus resíduos. Dentre os projetos nesta área está a adoção do conceito Aterro Zero em todas as fábricas, com envio de madeira triturada como biomassa para fornos siderúrgicos e redução no uso de plásticos.

A sobra de tecidos de veículos é reaproveitada pelo projeto social Costurando o Futuro, da Fundação Grupo Volkswagen, que capacita profissionais de costura. Os itens são transformados em mochilas, estojos e necessários.

Volvo reduz impacto ambiental e desafia fornecedores a fazer o mesmo



Divulgação/Volvo

Mais de 50 mil toneladas de resíduos gerados pela fábrica da Volvo no Paraná, com produção de caminhões e ônibus, deixaram de seguir para aterros. Desde 2008 a empresa destina resíduos sem enviar nada para aterros. Nos últimos cinco anos a Volvo reduziu em 23% a geração de resíduos para cada veículo fabricado em Curitiba. O trabalho é para prolongar os ciclos de vida, reutilizando o que pode ser reutilizado, reciclando resíduos e reduzindo continuamente o impacto ambiental das operações. A Volvo tem desafiado também seus fornecedores a migrar gradativamente da economia linear para a circular. Para cada novo fornecedor agregado à cadeia de suprimentos é realizada uma rígida avaliação da pegada de carbono no transporte até a fábrica e avaliação de risco de sustentabilidade.

VWCO: R\$ 2 milhões de economia em transporte e produção de novas embalagens.



Divulgação/VWCO

A Volkswagen Caminhões e Ônibus adotou um processo para reutilização de embalagens das peças que abastecem sua linha de produção em Resende, RJ. O programa gerou economia de cerca de R\$ 2 milhões por ano em transporte e produção dos recipientes, além de evitar emissão de CO₂. A otimização de peças no transporte e a aplicação de armazenagem externa próxima à VWCO também faz parte das ações para reduzir movimentações, etiquetas e aumentar a capacidade de armazenamento.

SISTEMISTAS

Bosch: coleta de 90 toneladas de sucata.

A Bosch desenvolveu no Brasil um programa de economia circular chamado ReCoVery, criado em 2021 como uma startup e dedicado a oficinas. O programa recolhe sucatas e garante que os resíduos coletados pelos parceiros logísticos sejam posteriormente reinseridos na cadeia produtiva ou encaminhados para descarte ambientalmente correto.

Atualmente o Projeto Recovery promove um programa piloto na região metropolitana de São Paulo, com 65 oficinas, que já coletou 90 toneladas de sucata, o que a Bosch calcula corresponder a cerca de 160 toneladas de CO₂. O objetivo agora é expandir o Recovery para o Estado de São Paulo e posteriormente para outras regiões do País e não

só na rede Bosch Car Services mas, também, em oficinas independentes.

A empresa cita algumas barreiras que impedem a expansão do programa, como oficinas que têm vínculos com sucateiros que, sem controle, podem recolocar peças no mercado de forma ilegal, com riscos de segurança pelo uso de dispositivos usados que não passaram por remanufatura ou checagem de qualidade. Há também um desafio com a cadeia logística, pois é difícil achar um operador para fazer o trabalho de coleta.

Cummins: 580 toneladas por ano de materiais trazidos de volta à fábrica.



Divulgação/Cummins

O portfólio de produtos remanufaturados ReCon da Cummins Brasil, com mais de trinta anos de tradição, inclui motores, cabeçotes, injetores, módulos eletrônicos e bombas de combustível. A remanufatura contribui para a redução de 85% no uso de energia elétrica em comparação à produção de um item novo, empregando tecnologias que garantem um elevado reaproveitamento de materiais. No Brasil, anualmente, cerca de 580 toneladas de materiais são trazidas de volta para a fábrica. Em 2024 a Cummins Brasil registrou um aumento de 40% nas vendas de motores ReCon em comparação com 2023, em função de ações comerciais associadas à ampliação da capacidade produtiva.

No processo de produção as peças ReCon são desmontadas, limpas, inspecionadas e têm partes recuperadas ou substituídas. A remanufatura tem especificações rigorosas, como a ausência de soldas. Os produtos seguem os mesmos padrões

de qualidade e requisitos dos itens novos, incluindo a mesma garantia de doze meses, mas têm preços mais competitivos, em média são 30% mais baratos, e motores podem ter um custo até 40% menor.

ZF: reaproveitamento de embalagens reduz 17 toneladas de consumo de madeira.



Divulgação/ZF

A ZF desenvolveu uma iniciativa de economia circular em suas fábricas paulistas de Araraquara, Itu, São Bernardo do Campo e Sorocaba motivada pela falta de suprimentos em 2020, com a retomada da produção após a paralisação provocada pela pandemia de covid. Faltaram embalagens e a solução foi o reaproveitamento das usadas. Deu certo e a iniciativa tornou-se um padrão. Com uma média de 850 caixas reutilizadas por mês a ZF estima reduzir o uso de cerca de 17 toneladas de resíduos de madeira mensalmente. Outras propostas sugeridas por colaboradores também foram adotadas, como reuso de água, reciclagem de óleo de corte na usinagem e de solventes na pintura, além de reuso e reciclagem em todos os processos visando o aterro zero. Mais recentemente a planta da ZF em Limeira, SP, começou a transformar embalagens plásticas obsoletas e quebradas em itens reutilizáveis. Cada 5 kg de sucata gera 1 kg de novas embalagens. Com este projeto foi possível registrar a redução significativa da emissão de cerca de 6 mil kg de CO₂. Outra iniciativa da ZF é a remanufatura de embreagens da marca Sachs em Araraquara, o que reduz em até 90% o uso de matérias-primas e gera menos resíduos. O processo ocorre por meio da logística reversa, a partir de insumos recebidos de fornecedores.

SERVIÇOS

Porto Serviço: mais de 3 mil carros desmontados por ano para condicionamento de peças.



Divulgação/Porto

O Renova, primeiro e, atualmente, maior programa de reciclagem de carros do Brasil foi desenvolvido pela Porto há dez anos. A iniciativa é gerida pela Porto Serviço, uma das quatro divisões da companhia, e recebe investimentos constantes em maquinário, linha de desmontagem, treinamento para mais de setenta pessoas e aprimorando de processos. O objetivo agora é aumentar a escala e expandir para o Brasil.

O programa recebe carros da própria seguradora Porto, de montadoras, de outras seguradoras e doações, reciclando atualmente mais de 3 mil veículos por ano. Depois de receber um atestado de óbito do Detran, que emite etiquetas de procedência com QR code para cada peça, o carro entra na linha de desmontagem, em São Paulo, e tem 85% de sua massa convertida em peças que são revendidas em marketplaces a preços de 40% a 60% menores do que uma peça nova.

Até os fios são reaproveitados: uma máquina separa o plástico do cobre, que é moído e revendido. O pneu, se já estiver desgastado, vai para uma empresa que produz grama sintética. O chassi de aço vai para reaproveitamento na Gerdau e o alumínio tem destino específico. Os itens mais vendidos são lataria e partes de motor e câmbio. Itens de segurança como airbags, cintos de segurança, pastilhas de freio e amortecedores, por lei, não podem ser revendidos e são descartados como sucata para empresas homologadas.

Brasil tenta entrar no clube dos chips



con00430/Shutterstock

Segundo especialistas a criação do Brasil Semicon é grande oportunidade para reduzir dependência externa que deve ser aproveitada com estratégia – e pode beneficiar indústria automotiva no País

Por Nicolas Borges

No último 11 de setembro o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, sancionou lei que dá o início ao Brasil Semicon, programa que nasce para estimular o desenvolvimento da até hoje incipiente produção de semicondutores no País – e que poderá ajudar a reduzir um importante gargalo da indústria automotiva nacional que hoje importa os principais chips que usa em quantidade cada vez maior nos veículos.

Na ocasião, durante evento conduzido pelo MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, no Palá-

cio do Planalto, em Brasília, DF, a Abise-mi, Associação Brasileira da Indústria de Semicondutores, projetou que a política industrial gerará investimentos privados de R\$ 24,8 bilhões em pesquisa e desenvolvimento, aumento da capacidade produtiva e expansão de fábricas.

Além de aprovar a criação do Brasil Semicon a sanção presidencial atualiza o Padis, Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores, cujo prazo de vigência foi estendido de 2027 para 2073. As ações integram o NIB, Programa Nova Indústria

Brasil, com o qual o governo pretende financiar a reindustrialização nacional, atuando em várias frentes.

"Um dos objetivos centrais do NIB é aumentar a competitividade das nossas empresas e alavancar as exportações brasileiras de alto valor agregado", justificou o vice-presidente e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin. "Aqui nós estamos falando de um setor de alta tecnologia, com capacidade não só de produzir e exportar, mas também de atrair parcerias e investimentos externos."

O presidente da Abisemi, Rogério Nunes, destacou que o setor de semicondutores é o segundo maior investidor mundial em pesquisa e desenvolvimento e em capacidade produtiva, perdendo apenas para óleo e gás: "Não será diferente no Brasil. Agora será estimulado um plano de longo prazo com as metas estabelecidas pelo governo".

Para entender melhor as perspectivas do Brasil Semicon e a viabilidade dessa promessa para a área automotiva a reportagem de AutoData ouviu especialistas da área de tecnologia e representantes do setor. Na opinião deles, de forma geral, o programa tem boas possibilidades de ser bem-sucedido mas é fundamental estabelecer estratégias assertivas para que o País encontre os melhores caminhos.

ANFAVEA CELEBRA

Para Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea, que reúne os fabricantes de veículos instalados no País, a iniciativa é "excepcional" e deve ser comemorada desde já: "Nos últimos anos todos acompanharam o esforço da indústria e a Anfavea coordenou um dos trabalhos, que foi exatamente este de instalação da indústria de semicondutores no Brasil. A entidade esteve no Japão, acompanhou diversos produtores e quis entender o que o Brasil precisava ter para atrair esses investimentos, como tentar sugerir alterações na nossa legislação".

Na opinião de Lima Leite foi um trabalho relevante, que contou com a participação de profissionais da área, incluindo

peças com experiência em produzir semicondutores: "Esta lei é uma conquista e um avanço extremamente importante para a nossa indústria, posicionando-a em outro patamar".

ESPECIALISTAS PEDEM FOCO

Uma das cabeças pensantes nesta preparação para desenhar o que viria a ser o Brasil Semicon foi o diretor sênior automotivo da Harman no País, Flávio Sakai, que pondera: "Tem que se fazer as apostas certas. Você não pode idealizar que vai fabricar todos os componentes. É preciso escolher os itens em que a gente efetivamente tem possibilidades de se destacar". O especialista coordena a área eletroeletrônica da rede colaborativa do MiBI, Made in Brazil Integrado, grupo criado pelo governo federal em outubro de 2021 para propor rotas de industrialização. Ele também acumula as atribuições de diretor de Eletrônica e Conectividade da AEA, Associação Brasileira de Engenharia Automotiva, e de coordenador de um grupo de trabalho na área eletrônica no Sindipeças.

Quem também aponta a necessidade de focar esforços em áreas específicas é **Wanderlei Marinho**, professor da Fundação Getúlio Vargas e do Instituto Mauá de Tecnologia: "O sucesso desta iniciativa dependerá muito da nossa estratégia e de uma definição clara da nossa capacidade de estabelecer essa estratégia com um objetivo. Ou seja: em que nicho atuaremos".

"Outro ponto para ter sucesso é olhar o mercado como um todo e identificar onde eventualmente é possível gerar volume de exportação. Se a gente pulverizar a possibilidade de sucesso é muito baixa", argumenta Sakai. Para ele um volume alto de produção é um dos fatores chave para se ter competitividade e isto só será possível exportando, pois o Brasil não tem mercado interno para sustentar sozinho a indústria de semicondutores, como China ou Índia. "Mesmo que não possamos exportar para o mundo inteiro tentaremos fornecer alguma coisa para o México, para parte da Europa, por exemplo."



Arquivo Pessoal

AINDA É TEMPO

Para muitos o País perdeu, há décadas, o bonde para embarcar na indústria dos semicondutores, hoje tão crucial para o mundo quanto dominado por países asiático, principalmente Taiwan, China, Japão e Coreia. Mas especialistas avaliam que ainda é possível fazer este bonde parar na estação Brasil. Para isto Marinho lembra que é crucial fazer um bom estudo de investimentos, de equipamentos e de capacitação de profissionais para atuar de forma consistente na produção de microchips. Ele acredita que apesar dos desafios "sempre é tempo de investir nesse tipo de desenvolvimento".

Outro especialista que compartilha desta confiança é o presidente do Instituto SAE4Mobility, Erwin Franieck, também diretamente envolvido no grupo de trabalho de eletroeletrônicos da rede MiBI: "Não só dá tempo como a gente tem tudo para se integrar a esta cadeia global. Nós temos as matérias primas. O silício de alta pureza, por exemplo, sai daqui do Brasil. A gente tem que parar de ser um exportador de mineral in natura e ser um exportador de materiais estratégicos. Temos todas as condições de fazer isso, é possível".

O engenheiro, que ainda tem o papel de mentor de inovação, pesquisa e desenvolvimento e engenharia avançada da SAE Brasil, indica que já existem projetos interessantes em andamento que podem reduzir a dependência do País de importar eletrônica. Ele cita um exemplo: "Há um projeto que será submetido agora pelo Senai de Minas Gerais, junto com a Fundep, que eu acho que será aprovado, que receberá uma verba para construir a cadeia inteira de ímãs de terras raras para produzir mais de 200 toneladas por ano aqui numa fábrica-laboratório. Isto abrirá espaço para outros investidores virem ao Brasil fabricar 1 mil toneladas anuais de ímãs de terras raras [componente fundamental para a produção de motores elétricos], um mercado hoje dominado em grande parte pela China, um pouco pela Austrália".

Para Franieck é imperativo construir essa nova indústria e o País tem condições para tanto: "O Brasil terá de entrar nesta cadeia e eu acho que nós reunimos condições de fazer isto. Temos o Instituto Eldorado aqui, que já faz microchips na área de 100 nanos e forma pessoas. Tem a Abisemi, com sua estrutura de apoio



ÔNIBUS URBANOS CAIO

A REVOLUÇÃO SUSTENTÁVEL DO TRANSPORTE PÚBLICO, COM
ÔNIBUS CHASSIS EURO 6 E ÔNIBUS ELÉTRICOS.

MKT CAIO



Respeite as sinalizações
de trânsito.



Consulte o representante
de sua região para saber
mais sobre os modelos.



SIGA A CAIO NAS REDES SOCIAIS



www.caio.com.br



[caioinduscaroficial](https://www.instagram.com/caioinduscaroficial)



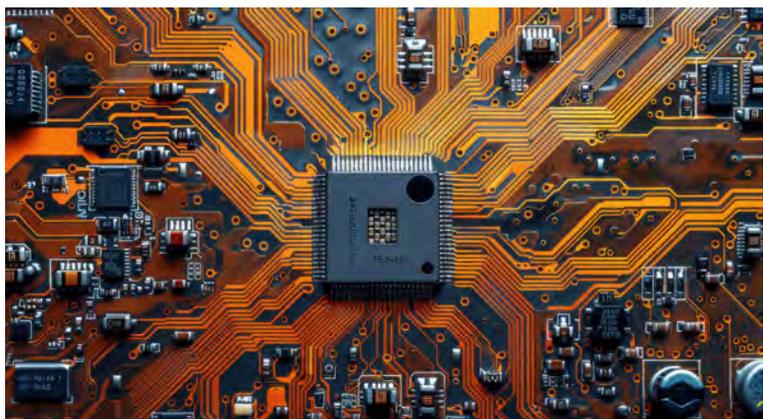
[company/caioinduscaroficial](https://www.linkedin.com/company/caioinduscaroficial)



[caioinduscaroficial](https://www.youtube.com/caioinduscaroficial)

Fábrica: Rodovia Marechal Rondon, KM 252,2 Distrito Industrial - CEP: 18607-810 - Botucatu - SP - Tel +55 (14) 3811-3900 ou 3112-1000

Escritório Central: Avenida das Nações Unidas, 12901 | 19º andar Torre Oeste | Nações Unidas | Brooklin Paulista São Paulo SP - CEP 04578-000 | Tel +55 (11) 2148 8001



com formação de pessoas. Agora teremos bolsas de estudo para doutorado de um valor interessante. E se conseguirmos atrair talentos de fora pra cá, pra trabalhar nestes projetos, acho que a gente consegue acelerar".

A importância da capacitação humana também é levantada por **Flávio Sakai**: "Algo que falta ao País é conseguir voltar a investir nas cabeças. Isso sempre ajuda a trazer tecnologia e industrialização. As coisas andam juntas, não adianta tentar trazer uma indústria se não há uma força de trabalho adequada para isto, tanto de mão-de-obra especializada quanto de cérebros especializados".

OPORTUNIDADES DE NACIONALIZAR

Pensando na área automotiva Wanderlei Marinho observa que os semicondutores são componentes integrados que podem ser microprocessadores, microcontroladores ou mesmo dispositivos utilizados em processamento do tipo GPU, sigla inglesa para unidade de processamento gráfico. Portanto, em tese, há várias frentes possíveis de atuação no mercado de chips eletrônicos para automóveis.

Flávio Sakai, por sua vez, sinaliza uma linha mais específica para se investir, as memórias: "Eu tive esta conversa com Margarete Gandini, do MDIC, e acho que pode ser interessante para a área automotiva aproveitar justamente essa janela, na qual já existem alguns componentes que são industrializados regionalmente, aplicados, por exemplo, em celulares".



Divulgação/Harman



Arquivo Pessoal

De acordo com ele as memórias são itens comuns que, com poucos requisitos a mais de qualificação e validação, podem ser usados nos automóveis: "Os perfis, as bases dos componentes, os chipsets são os mesmos. Na área de processamento nós utilizamos, por exemplo, alguns processadores nos nossos multimídias, em infotainment, que são comuns com celulares. São os mesmos fornecedores, a mesma família de processadores, as mesmas famílias de memória. Eu apoio iniciativa neste sentido".

Ele conta que existem cenários nos quais o processo de fabricação do componente é 90% o mesmo e cumpre-se uma etapa a mais para atender ao setor automotivo, como uma análise extra: "Às vezes, do mesmo lote produtivo, seleciona-se quais itens são automotivos e quais não, em função de testes e verificações. Então o processo pode ser, em boa parte, comum".

O especialista ressalta que, em parceria com Sindipeças e Anfavea, já foi realizado um pré-treinamento para indústrias locais de semicondutores, explicando algumas questões do segmento automotivo: "Até para eles começarem a pensar qual seria o desafio além de oferecer o que eles já estão fazendo na área de eletrônicos de consumo. O retorno foi positivo, pois não existia nada que os impediria de fornecer ao setor automotivo. Mas são estudos que a gente está começando agora".

Segundo **Erwin Franieck** exemplos de sucesso no Exterior podem ser replicados aqui e, nesse sentido, já foram iniciadas conversas com a Indonésia, que é um dos grandes fornecedores de componentes automotivos de microeletrônica: "Eles conseguiram porque tiveram também o incentivo, como o Brasil está tendo agora. Eles têm todo o caminho das pedras de como fazer isso e já estamos fazendo parcerias com algumas empresas de lá para virem fabricar aqui".

ESTÍMULOS DE LONGO PRAZO

Franiack lembra que o programa Nova Indústria Brasil ajudou a colocar o setor automotivo em uma estrada já aberta, com

a ampliação dos benefícios da Lei da Informática para a eletrônica embarcada em veículos, o que fez surgir incentivos para desenvolver soluções de hardware e de software no País, desde o princípio. Segundo o engenheiro algumas empresas da área automotiva já perceberam isso e poderão aproveitar as mesmas vantagens que já eram desfrutadas por fabricantes de telefones celulares, agora estendidas a todas as fabricantes de eletrônicos no País.

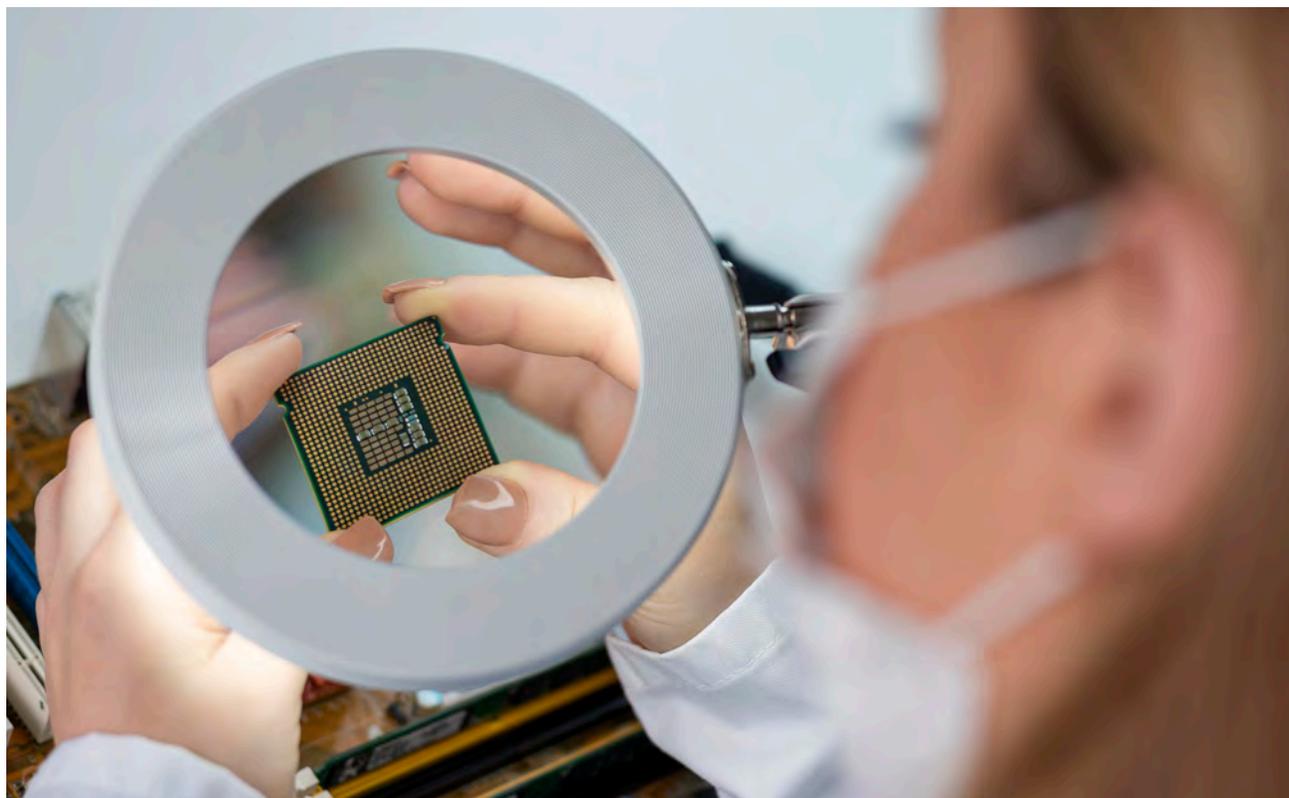
A extensão por 49 anos do Padis, Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores, também é um indicador positivo: "É quase um projeto de Estado, não de um governo", afirma Franieck, para quem a legislação aumenta a confiança e estimula investimentos no setor. "Quem investir aqui terá até 2073 para garantir o retorno, portanto será possível fazer várias rodadas de investimento no Brasil".

O professor Wanderlei Marinho lembra de outro ponto que parece confirmar que o atual governo dá importância à área de semicondutores é a volta das atividades

do Ceitec, Centro Nacional de Tecnologia Avançada, estatal federal de produção de chips em Porto Alegre, RS, que o governo anterior havia decidido simplesmente fechar: "É uma excelente iniciativa retomar, em nível governamental, o incentivo ao desenvolvimento nacional de semicondutores. Já existia o Ceitec, que operava nesta área, e está sendo retomado".

O Ceitec havia sido colocado em processo de liquidação em 2021, mas em fevereiro de 2023 o governo Lula criou um grupo de trabalho para estudar a reversão do fechamento da fabricante estatal de chips. Em novembro do ano passado houve a retomada oficial das atividades.

De toda a forma Sakai faz questão de relembrar que todos estes esforços não tornarão o País autossuficiente em semicondutores: "A dependência externa sempre existirá, não devemos ter ambição de eliminá-la totalmente nem mesmo significativamente. A gente pode reduzir mas o mais importante é conseguir trazer indústrias, trazer tecnologia e aumentar o conhecimento da população em geral". ■



Mover estimula aportes de R\$ 50 bilhões dos fornecedores e dá protagonismo ao País



O presidente da AEA, Marcus Vinícius Aguiar, abriu o Simea 2024 com projeções de investimentos

Sindipeças indica que recursos serão aplicados até 2028 no desenvolvimento de produtos e processos para acompanhar os investimentos de mais de R\$ 100 bilhões dos fabricantes de veículos, que podem colocar o Brasil na liderança da transição energética

Por André Barros e Pedro Kutney

Para acompanhar os R\$ 100 bilhões que empresas fabricantes de veículos pretendem investir em suas operações no Brasil até a virada desta década, estimulados pelas metas e incentivos do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, nas contas do Sindipeças a cadeia de fornecedores deverá aportar cerca de R\$ 50 bilhões no período 2024-2028.

A projeção foi revelada por Gábor Deák, diretor de tecnologia da entidade, durante



Divulgação/Toyota

Toyota Corolla Cross híbrido flex: solução brasileira mistura biocombustível com eletrificação e serve de exemplo ao mundo.

sua participação no painel de abertura do 31º Simea, Simpósio Internacional de Engenharia Automotiva, organizado em agosto pela AEA, Associação Brasileira de Engenharia Automotiva.

Segundo Deák os recursos serão destinados ao desenvolvimento de processos e produtos das empresas da cadeia de fornecimento de componentes e sistemas: "Não será um dinheiro destinado à expansão de capacidade, mas aplicado em atualização tecnológica, para poder atender às exigências de emissões e de segurança que vêm por aí".

O diretor do Sindipeças confirmou que o Mover é o principal vetor dos investimentos, com foco na descarbonização das emissões, o que remete ao desenvolvimento de powertrains eletrificados nos veículos produzidos no País, que impulsionarão novos projetos na cadeia fornecedora.

Das 512 empresas associadas ao Sindipeças de sessenta a oitenta são de grande porte, o que diferencia os investimentos: "Enquanto algumas empresas podem buscar tecnologias em suas matrizes no Exterior outras desenvolvem projetos locais. Nestes casos o Mover é mais importante".

O setor de autopeças vem investindo usualmente de R\$ 5 bilhões a R\$ 6 bilhões por ano. O Mover, portanto, demanda um

aumento no desembolso das empresas. Deák disse que os créditos financeiros do programa, que em cinco anos somarão mais de R\$ 19 bilhões, estão se esgotando rapidamente: "Todo mundo está correndo atrás de novos projetos".

BRASIL PROTAGONISTA

O tema central do Simea deste ano foi mobilidade verde e transição energética. Na abertura o presidente da AEA, Marcus Vinícius Aguiar, disse que os planos globais para veículos elétricos sofreram uma reviravolta no último ano e o Brasil está bem posicionado por seu leque de opções de descarbonização.

Enquanto fabricantes da Europa e dos Estados Unidos enfrentam desafios para emplacar os carros elétricos, com vendas que crescem abaixo do esperado, o Brasil, segundo os debatedores do evento, tem um caminho mais eclético com os biocombustíveis à frente, aliados ou não com a eletrificação, como nos diversos veículos híbridos flex que estão em desenvolvimento no momento.

"Temos esta oportunidade por estar na vanguarda da transição energética. Somos um país privilegiado, com abundância de rotas tecnológicas. Só não podemos nos perder", afirmou Henry Joseph Júnior, diretor técnico da Anfavea, que reúne os

fabricantes de veículos instalados no País. "Nosso biocombustível e a tecnologia flex já é exemplo para outros países, como Índia e Tailândia."

Deák prevê que o País reúne condições para atravessar de forma mais suave o período de transformação profunda da indústria automotiva mundial: "Diante dos nossos recursos naturais podemos ser líderes em sustentabilidade e passar pela tempestade sem sobressaltos".

Evandro Maggio, CEO da Toyota do Brasil e presidente de honra do Simea 2024, foi enfático ao colocar o País na liderança da descarbonização:

"O caminho é múltiplo e todas as alternativas e suas combinações são válidas. No Brasil temos o etanol e sua junção com a eletrificação, o que significa que o País pode ser protagonista da transição energética".

O foco do Mover em estimular pesquisa e desenvolvimento é que trará este protagonismo, segundo destacou no segundo dia do Simea Margarete Gandini, diretora do Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Alta-Média Complexidade Tecnológica do MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio.

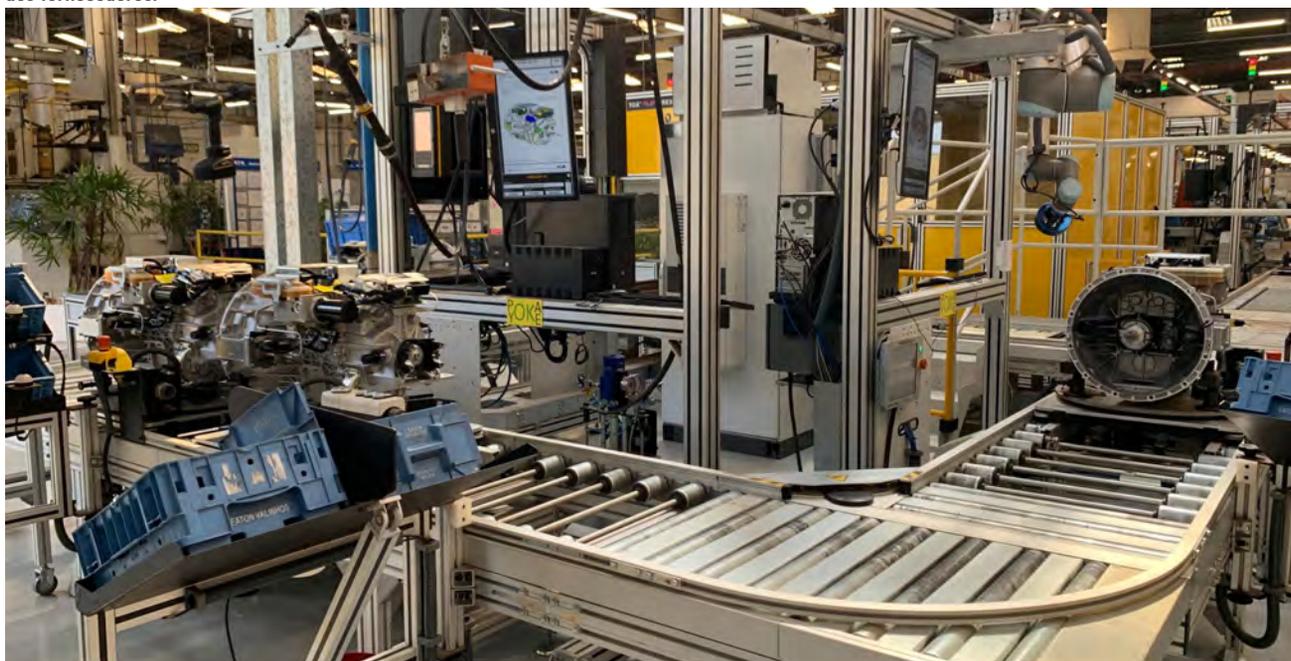
NACIONALIZAÇÃO NECESSÁRIA

Para Roger Guilherme, gerente de engenharia da Volkswagen do Brasil, ainda não é possível apontar o híbrido flex como etapa final, e não transitória, da descarbonização no País: "Pode ser o ponto final se, por exemplo, tivermos um etanol com carbono zero. Tudo depende do que acontecerá. Por enquanto prefiro acreditar no eclético, considerando, antes de tudo, que é preciso fazer o que o consumidor quer comprar".

Mas as novas tecnologias não serão totalmente aproveitadas sem o adensamento da cadeia produtiva para a produção local de componentes envolvidos nos novos sistemas, conforme destacou o vice-presidente de assuntos regulatórios da Stellantis América do Sul e membro da Câmara de Veículos Leves da Anfavea, João Irineu Medeiros.

Presidente da ABVE, Associação Brasileira do Veículo Elétrico, e diretor de relações institucionais e governamentais da GWM no Brasil, Ricardo Bastos concorda com a necessidade de nacionalização de tecnologias: "É sem dúvida um desafio, mas acredito que até o fim do Mover [em 2028] teremos uma fábrica de baterias no Brasil".

Linha de produção de transmissões: Mover estimula investimentos dos fornecedores.



Divulgação/Eaton

GARANTIMOS PERFORMANCE E ECONOMIA PARA VOCÊ TRANSPORTAR O MUNDO.

Os sistemas integrados Cummins asseguram o melhor desempenho do veículo, mesmo em estradas precárias e acidentadas. Economizam combustível, reduzem custos de operação com tecnologia de ponta e têm suporte técnico e reposição de peças em todo o Brasil.

Com a potência dos motores e a qualidade dos componentes Cummins, sua frota não para e sua carga chega mais longe.



Motores e componentes Cummins.
**A ESCOLHA CERTA PARA
SUA FROTA DE CAMINHÕES.**



www.cummins.com

 [cumminsbrasil](https://www.instagram.com/cumminsbrasil)

 [cumminsbrasil](https://www.facebook.com/cumminsbrasil)

 [cummins-latin-america](https://www.linkedin.com/company/cummins-latin-america)

 **PARA UM
MUNDO QUE
NÃO PARA**



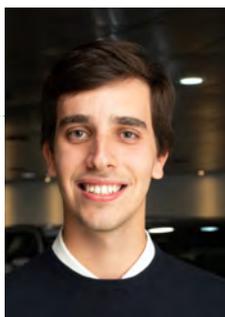
Caoa dobra capacidade de produção já em 2025

Fábrica de Anápolis passa por ampliação e automação de áreas para produzir até 160 mil veículos por ano, como parte do programa de investimento de R\$ 3 bilhões da empresa no período 2024-2028

Por Pedro Kutney, de Anápolis, GO

Nunca em sua história de dezessete anos a fábrica do Grupo Caoa produziu tanto: a projeção é montar 76 mil unidades este ano, 73 mil Chery e 3 mil Hyundai, um largo salto de 190% sobre as 26,2 mil unidades de 2023 e muito próximo do potencial máximo de 80 mil/ano. E depois de atingir este pico histórico de produção já está no planejamento dobrar a capacidade para 160 mil/ano em três turnos, segundo confirma **Carlos Alberto de Oliveira Andrade Filho**, CEO e filho do fundador.

A ampliação será feita até fevereiro de 2025 e, junto com as renovações de três novos modelos Caoa Chery – os Tiggo 5X, 7 e o recém-lançado 8 Pro –, terá consu-



Divulgação/Caoa

mido R\$ 1,5 bilhão, ou metade do plano de R\$ 3 bilhões que a empresa anunciou há um ano para o período 2024-2028.

"Toda a nossa expansão está sendo bancada com capital próprio e está baseada no sucesso dos lançamentos que fizemos no último ano", afirma Andrade Filho, referindo-se principalmente às versões dos Tiggo com preços mais baixos. "Hoje já produzimos cinco modelos [além dos três SUVs Chery já mencionados também os Hyundai HR e New Tucson] e muitas versões deles na fábrica de Anápolis e deveremos acrescentar mais carros."

O empresário confirmou que o Tiggo 8 híbrido plug-in, hoje o único modelo da linha Chery ainda importado da China,

também será montado em Anápolis em 2025, possivelmente ainda no primeiro semestre, como maneira de fugir do novo aumento do imposto de importação sobre carros eletrificados programado para junho e que deverá voltar aos 35% em junho de 2026. Além dele também virá ao Brasil o maior da linha, o Tiggo 9, também um SUV de grande porte com sete assentos mas de plataforma distinta, que tem grandes possibilidades de ser montado na planta goiana.

Depois disto, segundo Andrade Filho, existem estudos para internacionalizar a companhia, tanto com exportações como com instalação de linhas de montagem no Exterior: "Mas aí precisaremos de mais capital e da ajuda de parceiros".

EXPANSÃO PRODUTIVA

Anuar Ali, vice-presidente do Grupo Caoa – ele fez parte da diretoria que inaugurou a fábrica de Anápolis em 2007, saiu da empresa em 2015 e retornou no ano passado –, diz que a fábrica já trabalha com quase 6 mil funcionários diretos e indiretos e para ampliar a produção é necessário aumentar áreas construídas e robotizar processos: "Precisamos crescer e criar espaço para isto, além de adotar mais automação. Já compramos 209 robôs da Ford que estavam em Camaçari (BA) e vamos colocá-los para trabalhar até fevereiro".

Os novos robôs vão se juntar aos 42 em atividade e aumentar substancialmente o grau de automação e a produtividade da fábrica, principalmente na área de armação de carrocerias, que atualmente aplica a maior parte dos pontos de solda de forma manual. Para realizar a transformação será necessário paralisar as atividades por cerca de trinta dias, o que será feito no fim de 2024 e começo de 2025, no período de férias coletivas da unidade, que desde junho trabalha em três turnos.

As obras civis de ampliação já estão em andamento. Ao todo serão acrescentados 36,2 mil metros quadrados de área construída, aumentando o total de 172,2 mil para 208,4 mil. As maiores ampliações,

somando mais de 20 mil metros quadrados, serão no armazém de componentes estampados importados e nas linhas de solda e armação de carrocerias.

O nível de nacionalização dos modelos montados em Anápolis gira em torno de 30% a 40% e, embora exista o desejo de nacionalizar mais, existem poucas possibilidades de ir além, como justifica Andrade Filho: "Fabricamos muitas versões de produtos e assim há pouca escala para localizar [o fornecimento de componentes]".

BOM MOMENTO COM A CHERY

"O momento que a Caoa vive é muito bom. Vamos continuar crescendo com bons produtos e mais gente", resume Ali. "Os novos modelos com preços competitivos que lançamos em 2023 e este ano, principalmente o Tiggo 7 Sport, aumentaram nossas vendas e esperamos que o mesmo aconteça agora com o lançamento do Tiggo 8 Pro (leia reportagem sobre o lançamento nesta edição)."

Andrade Filho lembra que a ampliação é para atender a demanda real dos Caoa Chery e não uma projeção: "Estamos vendendo cerca de 7 mil Tiggo 7 por mês e não vendo mais porque não tenho. Por isto precisamos fazer a expansão da fábrica".

Ele destaca que hoje o Grupo Caoa é o maior cliente da Chery fora da China e que tem excelente relação com a fabricante chinesa, que aceita bem o modelo de produção local, que evita a aplicação do imposto de importação de 35%: "Hoje importamos muito pouco [só o Tiggo 8 plug-in que ainda tem imposto reduzido] e a intenção é montar aqui, como acontece desde o Inovar-Auto [2012], quando começamos a produzir mais do que importar".

Antes do Inovar-Auto, que sobretaxou veículos importados de fora do Mercosul e do México, o Grupo Caoa foi o maior importador do País, com o emplacamento de quase 90 mil unidades importadas da coreana Hyundai. Desde então passou a focar na sua operação de montagem nacional e complementação da linha de produtos com poucas importações.



Linha de montagem final: capacidade da Caoa em Anápolis vai dobrar de 80 mil para 160 mil veículos por ano.

No acordo de sociedade com a Chery, de 2017, a fábrica de Anápolis continuou sob controle 100% da Caoa, com a missão de montar os SUVs da marca no País, e no caso da planta de Jacareí, SP, que produzia os modelos compactos e foi fechada em 2022, a propriedade foi dividida meio-a-meio. Segundo Andrade Filho ainda não houve nenhuma negociação sobre a utilização da unidade com a Chery, que estaria interessada em montar lá carros de suas marcas Omoda e Jaecoo: "Isso ainda está no ar, não temos nada acertado".

BOA RELAÇÃO COM A HYUNDAI

Andrade Filho garante que a relação com a Hyundai não foi afetada pela maior aproximação com a Chery e que o novo acordo está "indo bem". A Hyundai Motor Brasil, que instalou fábrica em Piracicaba, SP, em 2012, e só vendia no País os modelos nacionais, no início deste ano passou a controlar todas as importações da marca, que antes eram exclusivas da Caoa, e também os veículos produzidos sob licença em Anápolis, pagando ao grupo brasileiro uma comissão sobre todas as vendas.

"Agora eles decidem o que vão importar e o que querem produzir conosco", diz o empresário. "Ajudamos a Hyundai a construir uma imagem que ela não tem em nenhum outro lugar da América Latina, nem no México é igual ao Brasil. Continuamos sendo o maior concessionário da marca no País e queremos continuar assim enquanto o acordo for bom para ambas as partes."

NOVAS MARCAS CHINESAS?

Sobre propostas para representar e montar carros de outras marcas chinesas que estão chegando em grande volume ao País, Andrade Filho admite que, assim como nos tempos de seu pai, "eles continuam batendo na porta com frequência para negociar".

Mas ainda não há nada de concreto: "Estamos sempre abertos a novas possibilidades, desde que sejam produtos competitivos e de qualidade".

Assim, com incomum segurança para quem tem apenas 25 anos, Andrade Filho lidera a maior expansão da produção da história do grupo fundado por seu pai. ■

O desenvolvimento das nossas pessoas não tem gênero



Desde 2020, promovemos uma iniciativa inédita e diferenciada para abordar um problema estrutural na igualdade de gêneros nas operações de manufatura da indústria automotiva.

O **Programa de Aprendizizes Mulheres nas Operações (PAMO)** oferece capacitação remunerada através de um programa de 2 anos, criando oportunidades de desenvolvimento onde mais falta.

Porque sabemos que a vontade e ambição das pessoas não pode ser dificultada por questões que não cabem mais no estágio de desenvolvimento da nossa sociedade.

Se sempre foi assim, não mais será. Diversidade, Equidade e Inclusão se praticam desde a base, e assim contribuímos para a nossa evolução coletiva.



Conheça mais
sobre este programa





Volkswagen destina R\$ 13 bilhões às fábricas paulistas

Recursos serão aplicados no centro de engenharia, na produção de dois novos modelos na Anchieta, um SUV compacto inédito em Taubaté e um novo motor para carros híbridos em São Carlos

Por André Barros, de São Bernardo do Campo, SP

A Volkswagen anunciou, no fim de agosto, o direcionamento de R\$ 13 bilhões às suas três fábricas paulistas: Anchieta, em São Bernardo do Campo, Taubaté e São Carlos. O valor integra o ciclo de investimento de R\$ 16 bilhões anunciado em fevereiro no período 2022-2028 – um mês antes a empresa informou que R\$ 3 bilhões serão aplicados na planta de São José dos Pinhais, PR.

Parte do aporte será financiada com a devolução de uma fatia de créditos acumulados de ICMS pelo governo do Estado de São Paulo, por meio do programa Pro-

Veículo. O governador Tarcísio de Freitas participou do anúncio dos investimentos, na fábrica do ABC Paulista, e confirmou o uso do programa para restituir o imposto que ficou retido, principalmente em operações de exportações.

Segundo a Volkswagen os recursos financiarão o desenvolvimento e a produção de dois veículos inéditos em São Bernardo e um novo SUV compacto em Taubaté – que a imprensa vem chamando de verdadeiro sucessor do Gol –, este 100% projetado pelo centro de engenharia brasileiro, que também receberá parte dos aportes.

A fábrica de motores de São Carlos, por sua vez, introduzirá em sua linha a produção de um motor novo, que poderá integrar sistemas híbridos flex da plataforma MQB Hybrid, em desenvolvimento no Brasil.

Alexander Seitz, chairman executivo da Volkswagen América do Sul, aponta que as operações da companhia no Estado de São Paulo, onde a empresa iniciou suas atividades no Brasil há 71 anos, representam a maior parte dos negócios na região: "A nossa cadeia de suprimentos paulista conta com 530 fornecedores diretos e indiretos dos quais compramos R\$ 13 bilhões por ano, representando 49% das aquisições da companhia no País. Além disso no Estado temos a maior quantidade de concessionárias, 123 lojas que representam 26% da cobertura da rede em todo o País, e o maior volume de vendas, com 46% dos emplacamentos de carros da marca".

LANÇAMENTOS

No total o programa de investimento inclui dezesseis lançamentos até 2028, incluindo modelos híbridos produzidos localmente e 100% elétricos, importados. Dois deles já foram apresentados este ano: o novo T-Cross fabricado no Paraná e a recém-lançada Amarok, produzida em General Pacheco, Argentina. Em ambos os casos houve apenas pequenas atualizações dos modelos, sem mudança de geração.

Também estão na lista quatro modelos inéditos com participação protagonista da engenharia brasileira: além dos dois que serão produzidos na Anchieta e o SUV compacto escalado para Taubaté, a Volkswagen já tinha anunciado a produção de uma picape média compacta na fábrica paranaense.

Ciro Possobom, CEO da Volkswagen do Brasil, reiterou que as unidades paulistas são fundamentais para o plano de investimento da empresa: "A Volkswagen é protagonista do novo ciclo de investimentos do setor automotivo brasileiro com o aporte robusto de R\$ 16 bilhões até 2028. Deste total R\$ 13 bilhões serão aplicados em nossas três fábricas paulistas, que recebem projetos inovadores, inéditos, com foco em descarbonização e fundamentais em nossa ofensiva de dezesseis novos veículos. Hoje, as fábricas Anchieta, em São Bernardo do Campo, Taubaté e São Carlos e o Centro de Peças e Acessórios de Vinhedo somam 10 mil empregos diretos e 100 mil empregos indiretos, movimentando a economia do Estado".

Fábrica Anchieta, que abriga o centro de engenharia que desenvolve novos produtos e sistemas híbridos no País, produzirá dois veículos inéditos.



GM confirma R\$ 5,5 bi a fábricas de SP e dois modelos híbrido flex



Rory Harvey anuncia o investimento de R\$ 5,5 bilhões nas fábricas paulistas da GM: modernização de todas as plantas.

Investimento faz parte do ciclo de R\$ 7 bilhões anunciado este ano e contempla desenvolvimento de motores, atualização de portfólio e modernização das instalações produtivas no Estado

Por André Barros, de São Caetano do Sul, SP

Ao confirmar a destinação às suas operações do Estado de São Paulo a fatia de R\$ 5,5 bilhões – de seu ciclo de investimentos de R\$ 7 bilhões aplicado no Brasil no período 2024-2028 – a General Motors oficializou, enfim, que

aplicará a tecnologia de sistemas de tração híbridos flex em seu portfólio no País. Rory Harvey, vice-presidente executivo e presidente dos mercados globais, fez o anúncio no início de setembro, em evento no Centro Tecnológico instalado no com-

plexo fabril da GM em São Caetano do Sul, SP, a mais antiga fábrica de veículos em atividade no Brasil.

A operação local da companhia já sinalizava e não negava a mudança dos rumos. Seu plano de pular diretamente para os 100% elétricos precisou ser alterado, inclusive, em âmbito global, após o reconhecimento de que a transição talvez demore mais do que o imaginado e que os consumidores, inclusive em sua terra matriz, nos Estados Unidos, ainda demandarão motores a combustão por alguns anos à frente.

"Assim tornaremos a tecnologia acessível para um número maior de clientes Chevrolet. É uma adição ao nosso portfólio de motores a combustão e elétricos", disse Harvey, que destacou ser o Brasil o primeiro país do mundo a oferecer tecnologia híbrida combinada com etanol. "Os investimentos que estamos anunciando irão fortalecer os planos da mobilidade sustentável da General Motors no Brasil

e impulsionar o crescimento futuro da empresa."

Santiago Chamorro, presidente da GM América do Sul, completou que já estão em desenvolvimento na subsidiária brasileira dois os modelos híbridos flex leves, que utilizam a tração elétrica somente nas partidas para economizar combustível: "Vamos iniciar a produção local com dois modelos híbridos leves, que vão permitir o acesso a esta nova tecnologia a um maior número potencial de consumidores".

O executivo acrescentou ainda que a GM segue estudando outras inovações, como o híbrido plug-in flex, que pode ser abastecido com etanol ou gasolina e recarregado na rede elétrica, com autonomia para trafegar em modo 100% elétrico em percursos urbanos. "Temos planos de ampliar também a linha de veículos elétricos, já a partir de 2025. Nosso objetivo é atender as mais diferentes necessidades dos clientes."



UNIDADES CONTEMPLADAS

Segundo Chamorro os R\$ 5,5 bilhões serão aplicados não só nos novos modelos, mas também em modernização das operações de todas as unidades paulistas da empresa, incluindo as plantas de produção de veículos de São Caetano do Sul, onde hoje são produzidos Tracker, Spin e Montana, e São José dos Campos, que fabrica a picape S10 e o SUV derivado Trailblazer.

Também estão contemplados nos investimentos a unidade de estamparia de Mogi das Cruzes, o armazém de peças de reposição em Sorocaba e melhorias na capacidade de engenharia e desenvolvimento da empresa, como o Centro Tecnológico de São Caetano do Sul e o Campo de Provas de Cruz Alta em Indaiatuba – o maior do Hemisfério Sul.

Em julho a GM já havia anunciado a destinação de R\$ 1,2 bilhão de seu ciclo de investimento no País para a fábrica de Gravataí, RS, onde será produzido um Chevrolet completamente novo, que poderá se juntar aos Onix hatch e sedã atualmente produzidos na linha gaúcha.

Os R\$ 300 milhões que restam do ciclo serão aportados na fábrica de motores de

Joinville, SC, onde a GM pretende iniciar a produção de motores a combustão para o sistema híbrido.

MODERNIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES

Segundo comunicado a GM pretende introduzir modernizações e inovações do processo produtivo em todas as suas fábricas paulistas. Algumas iniciativas já estão em andamento, como por exemplo a tecnologia desenvolvida e patenteada pela GM no Brasil para redução de uso de água no processo de pintura, com uso de filtragem seca que, nas contas da empresa, equivale a uma redução de aproximadamente 4 mil caminhões pipa por ano. Esta prática passará a ser replicada em outras unidades.

A GM informa que vai adicionar mais de 150 robôs em suas linhas de produção no Estado de São Paulo e adotar o sistema Smart Factory, que usa inteligência artificial para aprimorar processos de fabricação e qualidade, solucionar problemas e reagir a demandas automaticamente. Com isto as equipes de produção poderão acompanhar e monitorar todos os processos on-line, em tempo real, e tomar decisões. ■



INOVAÇÃO QUE UNE PESSOAS E DESTINOS.

Há 75 anos, nosso propósito é aproximar pessoas. Por isso, investimos continuamente em tecnologia e inovação para fazer as conexões acontecerem com mais conforto e segurança. Oferecemos um amplo portfólio para as necessidades da mobilidade atual e do futuro.



Acesse o QR Code
e saiba mais.

MARCOPOLO 75 ANOS
PROTAGONISTA
EM MOBILIDADE



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



Marcopolo

75 anos
years
años

marcopolo.com.br

@marcopolo-sa

@marcopolo.s.a



Divulgação/Stellantis

Stellantis define R\$ 2 bilhões e novos carros na Argentina

Fábrica de Córdoba, que atualmente produz somente o sedã Fiat Cronos, irá fazer dois novos modelos a partir de 2025

Por Leandro Alves

Após fazer a divisão de seus investimentos de R\$ 30 bilhões no Brasil no período 2025-2030 – com a destinação de R\$ 13 bilhões para a fábrica de Goiana, PE, R\$ 14 bilhões para Betim, MG, e R\$ 3 bilhões para Porto Real, RJ – a Stellantis definiu o que fará com R\$ 2 bilhões que reservou para a Argentina. A unidade de Córdoba, que atualmente fabrica apenas o sedã Fiat Cronos, produzirá dois novos modelos a partir de uma nova plataforma ainda não utilizada na região, e também ganhará uma linha de produção de um novo motor.

Emanuele Cappellano, presidente da Stellantis América do Sul, esteve com

seus funcionários na fábrica argentina para anunciar o investimento de US\$ 385 milhões, ou aproximadamente R\$ 2 bilhões: “Viemos até aqui para fazer, na realidade, vários anúncios: novos produtos, que serão fabricados já no ano que vem, uma fábrica de motores e a instalação do fornecedor Suramericana em Córdoba”.

O executivo também informou que haverá novas contratações na unidade, das quais 50% serão de mulheres. Hoje a fábrica de Córdoba emprega 1,1 mil funcionários para a produção do Cronos, o carro mais vendido dos últimos três anos no mercado argentino e que também é exportado para o Brasil com bons resul-

tados. Segundo o executivo naturalmente será ampliada a capacidade de 162 mil unidades por ano com o novo ciclo de investimentos.

Sobre a nova família de veículos e a produção de motores a combustão Cappellano afirmou que em breve haverá novidades sobre esses novos projetos, que serão exportados para outros mercados além da América do Sul e no caso do motor "claramente será utilizado também em nossa produção no Brasil e já está preparado para receber novas tecnologias".

Segundo a empresa a produção dos novos veículos, peças e motores será realizada com a utilização de energias renováveis para todos os processos produtivos em Córdoba.

A Suramericana, que será incorporada à rede de provedores da produção de Córdoba, é uma empresa argentina adquirida pela Stellantis há um ano e meio e que fornece vários componentes como chicotes, peças plásticas injetadas e taque de combustíveis.

BONS RESULTADOS

Além do investimento em Córdoba, Cappellano fez um breve balanço sobre o desempenho da Stellantis na América do Sul, ressaltando a liderança nos mercados do Brasil, onde tem participação de 29,8% nas vendas domésticas de veículos, e da Argentina, também liderando com o mes-

mo porcentual, além de manter o primeiro lugar no Uruguai e segunda posição no Chile. No total a empresa domina 23,1% do mercado na região somando todas as oito da quinze marcas da companhia comercializadas em países sul-americanos: Fiat, Abarth, Jeep, Ram, Peugeot, Citroën, DS, Alfa Romeo e Opel.

Sobre o lucro operacional ajustado na região, de € 1,1 bilhão no primeiro semestre, em alta de 7,7% sobre igual período do ano anterior, Cappellano afirmou que os volumes negociados foram muito parecidos em 2023 e 2024, mas que o resultado poderia ser ainda mais positivo porque "de fato fomos impactados em parte pela greve do Ibama e o acontecimento no Rio Grande do Sul, mas também a redução do mercado argentino na primeira metade do ano. Mesmo assim ficamos muito próximos em termos de volume absoluto".

A expectativa segue positiva para os próximos meses diante dos bons resultados no Brasil e na Argentina: "Para o segundo semestre, por enquanto, considerando o que nós fizemos em agosto, estamos vendo um mercado que continua impulsionando um certo crescimento no Brasil, uma retomada na Argentina. Então eu diria que não estamos esperando reduções de volume no curto prazo. Sabemos que há volatilidade a todo o momento, as coisas podem mudar, mas por enquanto o mercado na região tem uma performance em linha com o esperado".

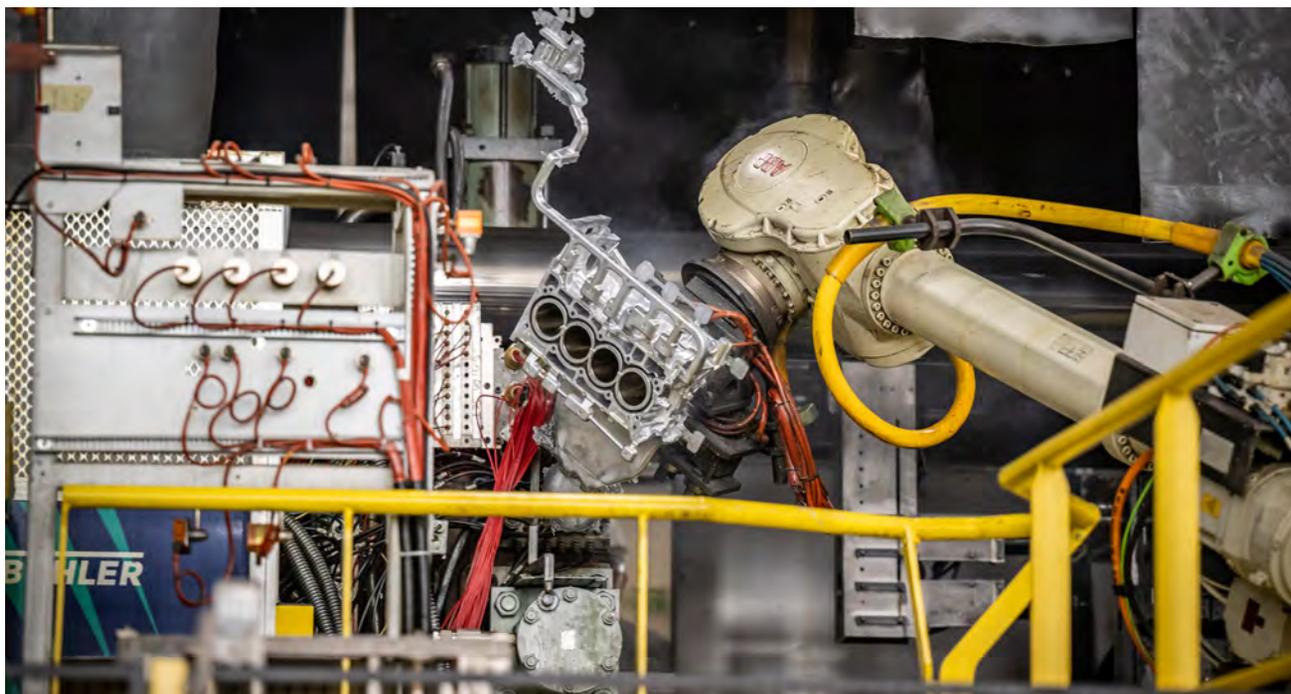
LANÇAMENTOS

Até o fim do ano a Stellantis pretende lançar o Citroën Basalt, feito em Porto Real, RJ, e outros três modelos, dentre os quais dois com a plataforma Bio Hybrid, ou seja, modelos com sistema de propulsão híbrido flex. "Já estamos produzindo esses novos Bio Hybrid e passamos agora para a fase de validação da produção e do produto."

O último modelo a ser lançado este ano no Brasil será um veículo importado, que Cappellano deixou escapar, no fim da entrevista coletiva, "provavelmente a nova Ram 1500".



Horse coloca mais R\$ 200 milhões no PR



Divulgação/Horse

Recursos se somam a R\$ 100 milhões já investidos e são destinados à nacionalização dos cabeçotes dos motores turbodiesel fornecidos à Renault

Por André Barros

A Horse, divisão de produção de motores a combustão e sistema híbridos do Grupo Renault em sociedade com a Geely e a Aramco, anunciou investimento de R\$ 200 milhões para fazer no Brasil os cabeçotes de motores de alumínio em sua fábrica de São José dos Pinhais, PR, que faz parte do Complexo Ayrton Senna onde estão instaladas as linhas de produção da Renault. Serão produzidos localmente os componentes dos motores turbodiesel HR10 e HR13, os antigos

SCe 1.0 e 1.3 da Renault que equipam modelos como Kardian e Duster produzidos no Paraná.

O novo aporte se soma aos R\$ 100 milhões já investidos recentemente na unidade para nacionalizar os motores turbo HR10 e HR13 – o primeiro já é produzido na fábrica paranaense desde janeiro e o de 1,3 litro entra em linha em novembro, substituindo a importação da Espanha.

"A nova linha terá capacidade para produzir 210 mil cabeçotes de alumínio por



ano", informa Wesley Palma, diretor de operações da Horse do Brasil. Segundo ele sessenta postos de trabalho serão criados na fábrica, somados aos 725 atuais.

NOVA TECNOLOGIA DE PRODUÇÃO

A tecnologia aplicada na produção no Paraná é inédita dentro da Horse, que mantém produção de motores, injeção e usinagem de peças no Brasil, Argentina, Colômbia, Espanha e Turquia. A fundição do componente será feita a por gravidade, em processo de alta eficiência, dentro da CIA, a Curitiba Injeção de Alumínio, unidade de fundição de blocos e cabeçotes

inaugurada em 2018 pela Renault no Complexo Ayrton Senna, que também passou ao controle da Horse.

Os motores turbo produzidos no Paraná têm um cabeçote em formato delta para reduzir massa e espaço, baixar o centro de gravidade e melhorar a gestão térmica. Os coletores de escape são fundidos diretamente no cabeçote, a fim de obter resposta mais rápida do turbo e melhor torque em baixas rotações.

Palma destaca que o investimento comprova o compromisso da Horse com o Brasil, mercado em que enxerga enorme potencial nos próximos anos, especialmente com relação à tecnologia híbrida flex. Ele faz segredo, mas a companhia já desenvolve o sistema em parceria com a Renault, de quem é fornecedora exclusiva de motores por dez anos.

Recentemente a Horse forneceu à Marcopolo a motorização híbrida do protótipo de um ônibus Volare elétrico, que carrega suas baterias por meio de um motor turbodíflex HR10, garantindo baixas emissões com uso de etanol, acoplado a um gerador WEG. A tecnologia, chamada de range extender, ou extensor de autonomia, está atraindo interesse do mercado, segundo o executivo, que não revela nomes. ■



Para onde vão os investimentos

Ao todo 13 fabricantes de veículos leves anunciaram aportes de R\$ 105,8 bilhões de 2022 a 2032. Caoa, GM, Stellantis e VW começaram a dar destino aos recursos.

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

Primeira etapa de R\$ 1,5 bilhão até fevereiro de 2025 para renovar linha Caoa Chery dos Tiggo 5x, 7 e 8, com ampliação e automação da fábrica de Anápolis, GO, para dobrar capacidade de 80 mil para 160 mil veículos/ano em três turnos; lançamentos de novos modelos híbridos flex Chery e Hyundai.

GM



R\$ **7** bilhões
2024-2028

Desenvolvimento de novos veículos e atualizações; R\$ 1,2 bilhão na fábrica de Gravataí, RS, para modernização das instalações, renovação da linha Onix hatch e sedã e produção de um SUV inédito; R\$ 5,5 bilhões para as fábricas paulistas de São Caetano do Sul e São José dos Campos, com produção de dois modelos híbridos flex leves; R\$ 300 milhões para a fábrica de motores de Joinville, SC, com produção de novo motor para modelos híbridos.

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.

HONDA



R\$ **4,2** bilhões
2024-2030

Desenvolvimento e novos produtos e tecnologias; produção de nova geração do WR-V; nacionalização da produção do sistema híbrido flex e-HEV.

HPE/MITSUBISHI



RS **4** bilhões
2024-2032

Lançamentos de seis modelos Mitsubishi no País, incluindo um híbrido plug-in em 2025; quatro veículos serão produzidos em Catalão, GO, dois novos e renovação da L200 e do Eclipse Cross; desenvolvimento de sistemas de propulsão híbridos flex; ampliação da rede.

HYUNDAI



RS **5,5** bilhões
2024-2032

Renovação de portfólio de produtos; desenvolvimento de carros híbridos, elétricos e movidos a hidrogênio verde.

NISSAN



RS **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



RS **4,1** bilhões
2022-2025

RS 2 bilhões para modernização da fábrica de São José dos Pinhais, PR, com a introdução da nova plataforma global RGMP, sobre a qual foi desenvolvido o já lançado SUV compacto Kardian; RS 2 bilhões para o desenvolvimento e produção de um SUV médio sobre a RGMP; RS 300 milhões da Horse para produção local de cabeçotes e nacionalização dos motores turboflex 1.0 e 1.3; desenvolvimento de sistema híbrido flex.

STELLANTIS



RS **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; aportes de RS 13 bilhões na fábrica de Goiana, PE, para modernização de linhas e produção de novos modelos; RS 14 bilhões para Betim, MG, para desenvolvimento de novos produtos e tecnologias e modernização da fábrica; RS 3 bilhões para Porto Real, RJ, onde será produzido mais um carro inédito; RS 2 bilhões para Córdoba, Argentina, para produção de dois novos modelos e um novo motor.

TOYOTA



RS **11** bilhões
2024-2030

Modernização e duplicação e da capacidade da fábrica de Sorocaba, SP; nacionalização do sistema de propulsão híbrido flex; produção de mais dois híbridos flex no País, sendo o primeiro o SUV compacto Yaris Cross e uma nova picape média-compacta.

VOLKSWAGEN



RS **16** bilhões
2022-2028

Lançamento de 16 veículos, quatro inéditos desenvolvidos no Brasil; fábrica de São José dos Pinhais, PR, receberá RS 3 bilhões para produzir uma nova picape média-compacta e o sedã Virtus; as três fábricas paulistas vão receber RS 13 bilhões: Anchieta fabricará dois novos modelos, Taubaté produzirá um inédito SUV compacto e São Carlos fará motor a combustão para aplicação na plataforma MQB Hybrid, com sistema híbrido flex desenvolvido no País.

O primeiro elétrico na mão e híbridos flex do México na cabeça

Gandini: ofensiva de carros elétricos à espera de híbridos flex do México.



Divulgação/Kia

Depois de lançar o 100% elétrico EV5 o importador da Kia no Brasil planeja recuperar as vendas com importações da fábrica mexicana de modelos híbridos com motorização bicombustível

Por André Barros, de Itu, SP

De janeiro a julho as vendas da Kia no Brasil cresceram 13%, somando 3,1 mil unidades, mas a projeção este ano é avançar 20% sobre 2023 e chegar a 6 mil unidades. Mas José Luiz Gandini, presidente da importadora da marca coreana no País, planeja saltos

mais ousados para 2025: além de ampliar a gama de 100% elétricos, inaugurada no fim de agosto pelo EV5 depois de mais de dois anos de espera, ele negocia a introdução da tecnologia híbrida flex em modelos vendidos no País e importados da fábrica mexicana da Kia – manobra

que isenta o pagamento do imposto de importação pois o México tem acordo de livre comércio de veículos com o Brasil.

O plano deverá começar com o K3, sedã compacto sucessor do Rio produzido no México, mas Gandini reconhece que é preciso superar uma barreira: "Precisamos alcançar mais de 60% de conteúdo local para que ele possa ser exportado para o Brasil dentro do acordo de livre comércio, sem imposto de importação. O motor híbrido flex 1.0 ajudaria nesta matemática". Hoje o K3 é vendido em versões com motores aspirados 1.4 e 1.6.

Segundo Gandini a Kia está desenvolvendo a tecnologia bicomcombustível com um motor 1.0 turbo já aplicado no SUV compacto Stonic, vendido no Brasil desde 2021. É o mesmo motor dos Hyundai HB20 produzidos em Piracicaba, SP, mas usado pela Kia apenas na versão a gasolina. Como a Kia pertence ao Grupo Hyundai seria possível compartilhar o motor flex já desenvolvido pela companhia, faltando apenas a hibridização, que de acordo com o empresário seria do tipo leve – circuito de 42 V que alimenta um pequeno motor-gerador elétrico para impulso nas partidas ou em velocidade inercial.

MAIS MEXICANOS

Gandini estima que poderá contar com o K3 mexicano híbrido flex no fim de 2025, mas outros modelos deverão chegar via México, como o K4 – o sucessor do sedã Cerato que também precisará de mais conteúdo local para ser importado isento do imposto.

Ele ressalta, porém, que o plano não está limitado a veículos eletrificados: "Continuaremos também a oferecer modelos a combustão. O Sorento a diesel chegará em 2025 e estamos com bastante demanda pelo Bongo, produzido na Nordex, no Uruguai. A Kia não será totalmente elétrica pois nosso planejamento é continuar em todas as frentes".

A conexão com a fábrica mexicana é o mais recente plano de Gandini para recuperar as vendas da marca que representa no País desde 1992 com mais de 450 mil carros vendidos. Depois do pico de cerca de 80 mil unidades em 2011 os volumes declinaram ano a ano, primeiro prejudicados pela sobretaxação a importados do Inovar-Auto e, mais recentemente, pela falta de fornecimento de produtos pela Kia na Coreia – que inclusive fez o importador perder a oportunidade, aberta desde 2015,



O EV5, primeiro elétrico da Kia no Brasil: cota de vinte unidades por mês e preço de R\$ 400 mil para concorrer com elétricos premium Volvo e BMW.

de importar maior volume de modelos elétricos isentos de tarifa aduaneira e híbridos com imposto reduzido a 4%, política que vigorou até o fim de 2023, quando foi retomada da taxaçoão de forma gradual até voltar à alíquota integral de 35% em junho de 2026.

O PRIMEIRO ELÉTRICO

Mesmo atrasado em mais de dois anos e já pagando imposto de importação de 18% Gandini conseguiu trazer o primeiro Kia 100% elétrico ao País, o EV5, lançado no fim de agosto em versão única, a Land, que chegou às concessionárias brasileiras da marca por R\$ 400 mil. Ainda assim com restrição de volumes: serão importadas somente vinte unidades por mês até o fim do ano. Segundo Gandini a limitação é devida ao "tremendo sucesso" no Exterior do modelo, que é produzido na China.



O presidente da Kia lamentou não ter mais disponibilidade de produto: "Além de ser sucesso lá fora a Kia tem gargalos na produção do EV5 na China, em alguns componentes. Conseguimos neste primeiro momento vinte unidades por mês mas estamos trabalhando para ampliar o volume em 2025".

Segundo Gustavo Gandini, diretor de operações da Kia, pelo preço e características o EV5 concorre no Brasil com modelos elétricos premium como Volvo XC40 e BMW iX1. O preço fica abaixo dos concorrentes diretos, mas superior ao de outros chineses como o BYD Yuan Plus. José Luiz Gandini justifica: "Por ser lançado agora o EV5 chegou ao mercado já com 18% de imposto de importação. Muitos concorrentes ainda estão nas lojas com preço do imposto mais baixo, o que, em breve, possivelmente, terão que corrigir".

O EV5 tem 402 quilômetros de autonomia antes de precisar recarregar, segundo medições no Brasil do PBEV, do Inmetro. As baterias de alta tensão do EV5 já são conhecidas no Brasil: são as Blades de lítio ferro-fosfato produzidas pela BYD, que segundo a fabricante são mais seguras porque não pegam fogo quando entram em contato com o ar após alguma perfuração. O motor elétrico do Kia EV5 tem 217 cv e o carro recebeu nota A do Inmetro, com eficiência de 0,63 MJ/km.

O SUV tem 4m615 de comprimento, 1m875 de largura, 1m715 de altura e 2m750 de entre-eixos, com 513 litros de espaço no porta-malas.

MAIS ELÉTRICOS

Das 61 concessionárias Kia no Brasil 22 estão credenciadas para vender modelos eletrificados: são aquelas que já adaptaram suas oficinas e oferecem carregador elétrico.

O plano é ampliar a gama de elétricos disponível no Brasil. Até o fim do ano será lançado outro modelo a bateria, o EV9, SUV de maior porte, com assentos para sete ocupantes. O modelo já foi mostrado na apresentação do EV5. ■

Mitsui Prime, descarbonizando a mobilidade com compostos de polipropileno sustentáveis para um futuro mais limpo.

Mitsui Prime Advanced Composites do Brasil,
movendo o mundo com responsabilidade e inovação.

 **Mitsui Chemicals**
Group



Novo SUV Tiggo 8 Pro compete acima e abaixo



Divulgação/Caoa

Com preço de lançamento R\$ 188,9 mil o utilitário esportivo de grande porte montado no Brasil pela Caoa tem ambição de dobrar suas vendas com a conquista de clientes em seu próprio segmento e também de modelos menores

Por Pedro Kutney, de Anápolis, GO

O Tiggo 8 Pro é a mais nova aposta da Caoa Chery para seguir com seu impressionante desempenho de vendas, que nos sete primeiros meses de 2024 já supera 33 mil emplacamentos, com crescimento de 150% sobre o mesmo período de 2023 – e a expectativa é avançar 190%, para 73,7 mil unidades, em 2024 inteiro.

Para tornar o SUV de grande porte um protagonista de seu crescimento a empresa ajustou o preço de lançamento em R\$ 188,9 mil, com todos os equipamentos

possíveis, as tecnologias mais modernas e sem nenhum opcional, o que faz o modelo competir com vantagens tanto no seu próprio segmento, de utilitários esportivos de sete lugares, como abaixo dele, com SUVs médios.

Depois dos Tiggo 5x e 7 o novo Tiggo 8 completa a renovação da gama Chery produzida pelo Grupo Caoa, promovida como parte do plano de investimento de R\$ 3 bilhões no período 2024-2028 – dos quais R\$ 1,5 bilhão serão aplicados até fevereiro de 2025 também na ampliação

e modernização da fábrica de Anápolis, GO, incluindo a montagem local da versão híbrida plug-in do Tiggo 8, até agora importada da China.

Anuar Ali, vice-presidente do Grupo Caoa, aponta que todo o expressivo crescimento da Caoa Chery está baseado no lançamento de bons produtos por preços altamente competitivos: "Assim redefinimos a categoria de SUVs médios quando lançamos o Tiggo 7 Sport e queremos fazer o mesmo agora com o Tiggo 8 Pro. Temos potencial para dobrar as vendas para 1 mil ou 1,2 mil unidades por mês".

Este ano, de janeiro a julho, o nível médio mensal de vendas do Tiggo 8 está bem próximo do registrado um ano antes: cerca de 670 unidades. Com a renovação do modelo, que teve motor e suspensão recalibrados e ganhou sofisticções visuais e tecnológicas, a expectativa é ganhar novos clientes não só no mesmo segmento competindo com outros SUVs de sete lugares, como os bem mais caros Jeep Commander e Volkswagen Tiguan All Space, mas também SUVs médios menores na faixa dos R\$ 200 mil, como Jeep Compass, Toyota Corolla Cross e Volkswagen Taos.

CONFIGURAÇÃO PARA O BRASIL

Para competir com tamanha eficiência em faixa de mercado cada vez mais povoada a Caoa Chery aplica a mesma estratégia desde a união das duas empresas, em 2017, que combina o grande poder de distribuição e publicidade do grupo brasileiro, bem como sua capacidade de produção em Anápolis, com os custos imbatíveis do fabricante chinês que envia seus carros desmontados para a montagem nacional – e assim evita o imposto de importação de 35%.

"A Caoa Chery atua desde o desenvolvimento do produto até a sua comercialização em todo o País", pontua o diretor de engenharia Leonardo Lukacs. "Sempre crescemos com produtos bem-sucedidos, porque nosso diferencial é desenvolver os veículos para o gosto dos brasileiros e não somente importar configurações prontas."

O novo Tiggo 8 Pro segue o mesmo plano: como segunda maior cliente da Chery no mundo – só perdendo para o imenso mercado chinês – a Caoa monta o carro no Brasil com a configuração que julga fazer maior sucesso para os clientes brasileiros. E nesta faixa de mercado a opção foi por lançar um SUV topo de linha completo, sem opcionais, com o máximo de sistemas tecnológicos de última geração, por preço mais acessível que o dos concorrentes.

VELHAS E NOVAS QUALIDADES

Assim como o modelo lançado no Brasil há quatro anos o novo Tiggo 8 Pro conserva suas qualidades e ganhou algumas novas, especialmente no painel, onde uma tela curva contínua de 24,6 polegadas agora incorpora o quadro de instrumentos digital, à esquerda, e o sistema multimídia, na ponta esquerda, que reúne todos os controles de infoentretenimento do veículo – inclusive o mapa com GPS nativo que pode ser espelhado no cluster do motorista –, tudo conferindo um visual mais tecnológico ao interior da cabine.

O conforto interno e a qualidade dos revestimentos segue de alto nível. O amplo e renovado console central agora abriga uma alavanca do tipo joystick de segunda geração para a comutação eletrônica de marchas. Os bancos dianteiros têm ajustes elétricos – e o motorista, com sua mão direita, pode acessar o controle



extra do encosto do passageiro. O sistema de som com oito falantes foi projetado pela Sony especificamente para o espaço do Tiggo 8. O porta-malas, quando não estão em uso os dois assentos sobressalentes, é o maior do mercado, com vastos 900 litros.

O pacote Max Drive é de série, com catorze sistemas de segurança ativa e assistência ao motorista, incluindo ACC, controle de velocidade adaptativo, frenagem automática de emergência e assistência de permanência em faixa, que complementam seis airbags e o controle eletrônico de estabilidade e tração. As câmaras externas monitoram os 360 graus do entorno para facilitar as manobras de estacionamento.

Por fora a dianteira foi suavemente redesenhada, sem alterações profundas, mas com refinamentos, como o novo conjunto de faróis de LED mais potentes que contam com controle inteligente do farol alto, que identifica veículos vindo em sentido contrário e baixa o feixe luminoso para não ofuscar os outros motoristas.

A grade frontal cresceu e ganhou novo desenho que aumenta a sensação de profundidade, ostentando um logo luminoso da Chery. Nas laterais o veículo ganhou personalidade com as novas rodas aro 19", gravadas com o nome Tiggo em alto relevo e calçadas com pneus Pirelli 235/50 R19. Na traseira as lanternas de LED agora são unidas por uma haste iluminada. O SUV também cresceu 20 mm no comprimento e agora mede 4 mil 720 mm.

O powertrain é o mesmo: motor a gasolina 1.6 turbo de bem-dispostos 180 cv e 28 kgfm de torque máximo, com câmbio automático de dupla embreagem de sete marchas. O conjunto garante condução macia e ágil. Segundo Lukacs foram aplicadas melhorias: o sistema de lubrificação foi redesenhado para garantir maior eficiência ao motor e assim também ficou mais silencioso. O sistema de gerenciamento eletrônico foi recalibrado para conferir manifestações de potência mais lineares.

O conjunto da obra é bom: a renovação deu ao Tiggo 8 Pro mais vigor para competir no mercado brasileiro. ■





Ar-Condicionado Inverter

O máximo em conforto e economia na estrada



Utilize com o veículo desligado sem gastar bateria



4 Modos de Funcionamento:
Ventilador | ECO | Standard | MAX



Único modelo no mercado com opcional para Scania NTG e Volvo FH



Potência: 12V: 2000w | 6.800 BTUs
24V: 2600w | 8.800 BTUs



Controlador touch com conectividade Bluetooth para controle via smartphone



Adquira agora em condições especiais.

resfriar
conforto • segurança • praticidade

www.resfriar.com.br

Yuan Pro é mais um elétrico que compete com combustão



Divulgação/BYD

SUV compacto chega por R\$ 182,8 mil para brigar com modelos nacionais na mesma faixa de preço

Por Caio Bednarski

Mais uma vez a chinesa BYD vem com sede ao pote do mercado brasileiro, onde se tornou a décima marca de veículo mais vendida em pouco mais de um ano com mais de uma dezena de lançamentos de modelos elétricos e híbridos plug-in. Desta vez a ofensiva é com o SUV 100% elétrico Yuan Pro, opção menor e mais barata do que o Yuan Plus. Com preço de lançamento de R\$ 182,8 mil o carro vai brigar com valor parecido e nova tecnologia de propulsão na categoria de SUVs compactos hoje habitada por modelos a combustão como Hyundai Creta e Volkswagen T-Cross.

Com mais este lançamento – o décimo no Brasil desde 2021, sendo sete elétricos e três híbridos plug-in – a BYD reforça seu objetivo declarado de vender 100 mil unidades em ano, ainda que o objetivo esteja distante: de janeiro a agosto a fabricante chinesa vendeu 45,3 mil unidades no mercado brasileiro e, nos próximos quatro meses, terá que emplacar mais 54,7 mil para atingir sua projeção.

Para acelerar o ritmo a picape híbrida Shark chega em outubro e ações comerciais, com descontos exclusivos para alguns modelos, também serão realizadas com a intenção de impulsionar as vendas, a começar pelo próprio Yuan Pro: a



BYD fez parceria com o Santander para financiamento com condições exclusivas e carência de noventa dias para iniciar os pagamentos, o seguro da Porto Seguro será gratuito durante o primeiro ano de uso e as revisões anuais programadas também serão sem custo para os proprietários durante cinco anos, ou até 100 mil quilômetros.

Posicionado com preço similar ao de algumas versões de SUVs compactos disponíveis no mercado o Yuan Pro será vendido em configuração única e, pelo valor pedido, almeja ser o primeiro SUV elétrico de muitos brasileiros.

AUTONOMIA E QUALIDADES

O pacote de baterias Blade da BYD com 45 kWh garante autonomia bastante adequada ao Yuan Pro, de 390 quilômetros na cidade e de 316 quilômetros na estrada, segundo números divulgados pela fabricante, que realizou testes seguindo os padrões brasileiros do Inmetro.

No entanto os números do PBEV, Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular, apontam para autonomia bem mais baixa, de 250 quilômetros. O tempo de recarga em um eletroposto rápido é de 20 minutos para recuperar a capacidade de rodar 180 quilômetros.

Apesar de ser classificado como SUV compacto o Yuan Pro tem dimensões generosas: 1,67m de altura, 4,31m de comprimento, 1,83m de largura e porta-malas de 265 litros. O motor elétrico tem 177 cavalos e torque máximo e imediato 29 kgfm, que conforme assegura a BYD acelera o carro de 0 a 100 km/h em 7,9 segundos.

A BYD promete altos padrões de segurança no Yuan Pro, a começar pelas baterias Blade, que não pegam fogo em caso de ruptura, e uso de 80,2% de aços de alta resistência na composição da carroceria, para suportar mais de 10 toneladas de pressão por cm², conferindo maior proteção à cabine em caso de colisões. Para completar o carro vem equipado de série com cintos de segurança dianteiros com pré-tensionamento e alerta sonoro, bem como seis airbags – dois frontais, dois laterais e dois cortina.

O pacote de sistemas de assistência ao motorista não é o mais avançado disponível no mercado, mas inclui direção elétrica, freios ABS, controle eletrônico de estabilidade e tração, distribuição de força de frenagem, assistência de partida em rampas, controle de velocidade de cruzeiro – sem ACC –, freio de estacionamento eletrônico e monitoramento de pressão dos pneus.

A lista de itens de série inclui ar-condicionado automático e digital, a já tradicional multimídia com tela sensível ao toque giratória de 12,8 polegadas, quadro de instrumentos digital, câmera panorâmica 360 graus, sistema que permite usar a bateria do veículo como fonte de energia para equipamentos externos, conexão com internet, navegador com GPS nativo, chave digital NFC que permite abrir e fechar o carro por meio de um smartphone.

A central multimídia do carro já vem com o aplicativo BYD Recharge, que indica as estações de recarregamento próximas, verifica quais estão livres para uso e se estão fora de serviço. ■

Investimentos pesados

Cinco fabricantes de caminhões e ônibus têm programas em curso que somam R\$ 7 bilhões no período 2021-2028. Scania foi a primeira a anunciar novo plano em 2024. Mercedes-Benz pode anunciar em breve.

DAF



R\$ **395** milhões
2022-2026

Ampliação da fábrica de Ponta Grossa, PR, com novos processos industriais; adoção de motores Euro 6 para as linhas de caminhões XF e CF.

IVECO



R\$ **1,1** bilhão
2022-2025

60% dos recursos aplicados no desenvolvimento de novos caminhões e ônibus, com adoção de motorização Euro 6 e gás natural ou biometano, além de introdução de modelos elétricos leves; R\$ 100 milhões adicionais para lançamento do eDaily; outros 15% serão direcionados a melhorar processos industriais na fábrica de Sete Lagoas, MG, e Córdoba, na Argentina; 12% vão para o desenvolvimento de fornecedores para aumentar índice médio de nacionalização de 60% para 70%; e 13% serão investidos na expansão da rede de concessionárias.

SCANIA



R\$ **2** bilhões
2025-2028

Sucede o plano de R\$ 1,4 bilhão de 2021 a 2024. Recursos utilizados para modernização e atualização da fábrica de São Bernardo do Campo, SP, e no desenvolvimento da produção nacional de veículos eletrificados e seus motores; R\$ 60 milhões aplicados para produzir o primeiro chassi de ônibus elétrico no País, a partir de março de 2025.

VOLVO



R\$ **1,5** bilhão
2022-2025

85% aplicados em pesquisa e desenvolvimento de novos produtos e serviços; avanços na digitalização e conectividade; expansão da rede de concessionárias; R\$ 250 milhões para nacionalização da produção de ônibus elétricos em Curitiba, PR.

VWCO



Caminhões
Ônibus

R\$ **2** bilhões
2021-2025

R\$ 1 bilhão para o desenvolvimento de linha de caminhões e ônibus com motorização Euro 6; continuação do desenvolvimento de modelos eletrificados no Brasil, como o caminhão leve e-Delivery e do já anunciado e-Volksbus; melhorias na fábrica de Resende, RJ.

TOTAL ANUNCIADO: R\$ 7 BILHÕES



BATUCA

IMAGENS MERAMENTE ILUSTRATIVAS

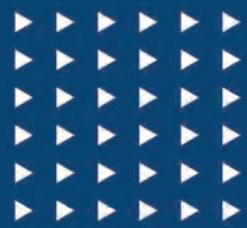
Trânsito seguro, eu faço a diferença.



Inovação para seguir na **direção** do futuro

A Volare possui um portfólio de modelos **completos e atualizados**, que transformam a mobilidade no mundo todo com qualidade, para garantir segurança às pessoas e rentabilidade aos negócios.

Conheça todos os nossos produtos em www.volare.com.br



NA DIREÇÃO DO FUTURO



/ONIBUSVOLARE



Linha de produção da Iveco em Sete Lagoas: orçamento de compras aumentado.

Divulgação/Iveco

Iveco eleva orçamento de compras para R\$ 6 bi e premia fornecedores

Fabricante aumenta valor deste ano em 5% sobre 2023 para atender ao reaquecimento da produção de caminhões, ônibus e motores no Brasil e na Argentina

Por Soraia Abreu Pedrozo

O Grupo Iveco, que produz no Brasil e na Argentina caminhões e ônibus Iveco e motores FPT, investirá R\$ 6 bilhões na compra de componentes para suas operações na região até o fim de 2024, 5% a mais do que a registrada em 2023. Do valor 70% serão destinados a fornecedores brasileiros, em torno de

R\$ 4,2 bilhões, e grande parte do restante vai para empresas argentinas, além de importações da Europa e Ásia. Para 2025 a perspectiva é ampliar o orçamento em 10% a 15%.

Esta é por certo a mensagem que mais interessa aos representantes das empresas fornecedoras do Grupo Iveco

que estiveram presentes ao evento de premiação, realizado em 10 de setembro, em Belo Horizonte, MG, e que reconheceu os melhores desempenhos da cadeia produtiva da empresa na América Latina.

Os 215 fornecedores da empresa na região estão sendo beneficiados pelo aumento de pedidos especialmente da fábrica de Sete Lagoas, MG, que vem aumentando o ritmo nos últimos meses e deve superar com boa margem os números de 2023, quando produziu 16 mil caminhões e ônibus e 50 mil motores.

MAIS PRODUÇÃO

De acordo com o diretor de compras da Iveco na América Latina, George Ferreira, o aumento do orçamento este ano é justificado para acompanhar a expansão do mercado brasileiro após a transição para a motorização mais cara Euro 6 exigida pelo Proconve P8, e também devido a mudanças trazidas pelo novo governo na Argentina que tendem a reaquecer as vendas.

A companhia aposta em mais do que dobrar a produção da linha do caminhão extrapesado S-Way para cerca de vinte unidades/dia. Além disso a Iveco venceu licitação para entregar, até o fim do próximo ano, 7,1 mil ônibus para o programa Caminho da Escola. Adicionalmente o grupo espera aumentar o fornecimento de motores FPT não só para caminhões e ônibus Iveco mas, também, para as fabricantes de máquinas agrícolas e de construção do Grupo CNH, das marcas Case e New Holland, e da XCMG.

Ferreira aponta que o otimismo também se apoia no esperado aumento de participação de market share da Iveco, que hoje tem fatia de 9,7% no mercado brasileiro de caminhões: almeja chegar a pelo menos 10%.

Para reforçar a produção da planta de Sete Lagoas, onde trabalham 3,5 mil pessoas, serão contratadas, de setembro a novembro, mais 145, aumentando de um para dois turnos a produção de algumas linhas: "Estamos atentos ao mercado para que, a qualquer sinal de maior retomada,

Iveco Group Latin America Supplier of the Year 2024



Fornecedor do Ano
Purem Automotive

Serviços ao Cliente
Notria Indústria

Finalistas: UFI Filters | SKF do Brasil | Notria Indústria

Materiais Indiretos
Estrela do Oriente

Finalistas: Estrela do Oriente | Export Pack | Máxima Alimentação

Relacionamento Comercial
Purem Automotive

Finalistas: Metalúrgica Hassmann | Purem Automotive | Master Sistemas

Tecnologia e Inovação
Grammer do Brasil

Finalistas: Grammer do Brasil | Maxion Montich | Berco Revest Car

Qualidade
Resfri Ar

Finalistas: Resfri Ar | Purem Automotive | Cronnos

Sustentabilidade
MAP S.A., com o Carbon MAP

Projetos selecionados:

Segurança de Produto e no Local de Trabalho:

Robert Bosch, com Kinderhaus

Pegada de Carbono:

MAP S.A., com Carbon MAPs

Inclusão e Engajamento:

Master Sistemas, com o Projeto Inclusão

Perspectiva de Ciclo de Vida:

Acumuladores Moura, com o Projeto Logística Reversa

possamos reforçar a produção brasileira, seja por meio de horas extras ou de trabalho aos sábados”.

Na fábrica do grupo em Córdoba, Argentina, onde trabalham 1 mil funcionários, o ritmo também vem aumentando e as férias coletivas da unidade, que estavam previstas para dezembro, foram postergadas para período do fim de janeiro e o início de fevereiro.

O aumento de produção na Argentina também beneficia a cadeia de fornecedores da empresa no Brasil, como assinala Ferreira: “Dados de estudo do ano passado da Secretaria da Fazenda de Minas Gerais apontam que o Estado é o segundo maior exportador de componentes automotivos para a Argentina, atrás de São Paulo, o que ajuda a sustentar o negócio”.

DESENVOLVIMENTO DE FORNECEDORES

Os 215 fornecedores do Grupo Iveco na região, segundo Ferreira, atendem a 80% das necessidades das unidades fabris de Sete Lagoas e Córdoba. A cadeia produtiva tem 80% das empresas fornecedoras de componentes, ou 172, instaladas no Brasil, e 25% delas estão em Minas Gerais, mais próximas da unidade de Sete Lagoas onde a fabricante produz caminhões, ônibus e motores desde 2000.



George Ferreira ratificou a intenção de continuar ampliando a produção local e, para o ano que vem, o objetivo é ampliar em pelo menos 5 pontos percentuais o índice de nacionalização atual de 70%. A empresa está até fazendo estudos para a produção de itens estampados metálicos para as cabines dos caminhões Iveco: “Neste último ciclo de nacionalização fizemos uma atividade específica de desenvolver fornecedores dedicados ao acabamento externo e interno dos caminhões e a componentes de motores. Ressalto empresas como Tupy, DPA, Formtap, dentre outras, e fabricantes de chicotes elétricos, como Yazaki e PK Cables”.

PREMIAÇÃO

A premiação do Grupo Iveco aos seus melhores fornecedores do Brasil e da Argentina, o Supplier of The Year, este ano contou com seis categorias: Serviços ao Cliente, Qualidade, Relacionamento Comercial, Materiais Indiretos, Tecnologia e Inovação e Sustentabilidade. Também foi destacado o Fornecedor do Ano, que recebeu a maior pontuação: nesta edição do prêmio quem levou o troféu foi a Purem Automotive, especializada em sistemas de pós-tratamento de gases dos motores, que ajudaram a Iveco a cumprir as normas de emissões dos mercados latino-americanos.

Nas cinco categorias de negócios o grupo premiou os fornecedores com base em 35 critérios objetivos de avaliação. Na categoria Sustentabilidade, que passou por algumas mudanças, as empresas submeteram este ano o número recorde de 45 projetos, que foram avaliados segundo a estratégia global do grupo, baseada em quatro pontos: Pegada de Carbono, Perspectiva de Ciclo de Vida, Segurança de Produto e no Local de Trabalho, e Inclusão e Engajamento.

De acordo com o diretor de compras George Ferreira o encontro anual com os fornecedores também teve o propósito de traçar planos e de compartilhar a visão de curto, médio e longo prazos do Grupo Iveco.



Novamente entre os melhores



O Grupo ABG é referência em inovação e excelência no setor. Nossa missão é fornecer soluções e produtos que impulsionam o desempenho dos nossos clientes da cadeia automotiva. Estamos honrados pela indicação ao Prêmio Autodata 2024, na categoria **Fornecedores de Autopeças, Sistemas e Componentes**.

Dia a dia, nós fazemos acontecer.

Contamos com o seu voto para alcançar mais esse reconhecimento.

GRUPO
ABG

NEO
RODAS

NEO
STEEL

NEO
PWT

NEO
PARTS

NEO
POLÍMEROS

NEO
USINAGEM

A Bosch reconheceu o desempenho dos seus melhores dezoito fornecedores na América Latina com a entrega do Prêmio Magneto de Ouro 2024, no fim de agosto. O troféu premia o bom trabalho realizado em 2022 e 2023.

A premiação é realizada a cada dois anos para valorizar os fornecedores da Bosch nas diversas áreas em que atua. As empresas foram premiadas em três categorias: Produtos e Serviços, Peças e Componentes e Sustentabilidade desta última inserida este ano, após passarem por avaliações de qualidade, flexibilidade e confiabilidade de entrega, desempenho técnico e econômico e responsabilidade social.

O evento de premiação, realizado na sede da Bosch em Campinas, SP, contou com a presença de 275 pessoas, dentre representantes de fornecedores e da empresa, que este ano completa setenta anos de atividade no Brasil. Alguns dos principais executivos da Bosch apresentaram os planos da companhia e mostraram algumas oportunidades que se abrem no horizonte.

Presidente da Bosch América Latina, Gastón Díaz Perez expôs aos fornecedores das principais tendências que norteiam o desenvolvimento da empresa na região: descarbonização, uso de biocombustíveis e eletrificação, que são oportunidades de negócios no segmento automotivo.

Já Erik Rein, vice-presidente executivo responsável pela área global de compras, qualidade e desenvolvimento de fornecedores, apresentou o desenvolvimento global dos negócios, destacando a importância da adoção de tecnologia na eficiência da cadeia de fornecimento. Ele também compartilhou informações sobre a preparação da Bosch para o futuro e como os fornecedores podem se envolver nas mudanças e no crescimento do mercado.

Giuliano Ampudia, diretor de compras da Bosch América Latina, abordou as oportunidades aos fornecedores com a estratégia de localização: "Passamos por um momento de grandes transformações e com isto temos muitas oportunidades tanto em novos negócios quanto na localização de produtos e componentes ■

Bosch premia seus melhores fornecedores da América Latina

Sistemista reconheceu dezoito empresas parceiras em três categorias

Redação AutoData

Prêmio Magneto de Ouro 2024

Produtos e Serviços

Bridge Soluções em Recursos Humanos
Ferramentas Nipotec
HP Brasil
Jungheinrich Lift Truck
Quaker Houghton Brazil Holdings

Peças e Componentes

Autoplas
CPE do Brasil
CR Bluecast do Brasil
Loopsmol
Metalúrgica Hassmann
PPE Fios Esmaltados
Radici Group Plastics
Rudolph Usinados
Sulbras Moldes e Plásticos
Tessin
Thyssenkrupp Metalúrgica Campo Limpo

Sustentabilidade

DHL Logistics Brazil | Tupy

Prêmio

AUTO DATA

2024

Melhores
do setor
automotivo

Setembro | 2024 | Parte integrante da edição 414 de AutoData

78
MARCOPOLO

80
SCANIA

82
STELLANTIS

84
VWCO

ORGULHO NACIONAL, ATUAÇÃO GLOBAL

Marcopolo reforça protagonismo mundial no desenvolvimento de tecnologias sustentáveis com novas linhas de produtos para transporte de passageiros



Nos últimos anos, a Marcopolo vem investindo fortemente para se consolidar como protagonista nos cenários da mobilidade brasileira e internacional, bem como em inovação e sustentabilidade no setor de transporte. A empresa tem focado seus esforços e aplicado recursos no desenvolvimento de veículos mais eficientes, sustentáveis e que proporcionem melhor retorno para os operadores e benefícios para os passageiros.

Fundada há 75 anos em Caxias do Sul (RS), a Marcopolo é líder na fabricação de carrocerias de

ônibus no Brasil e se posiciona entre as maiores fabricantes do mundo. A companhia está comprometida com o futuro da mobilidade, atenta ao desenvolvimento de novos modais, além de investir de forma contínua em aprimoramento, tecnologia, design e expansão, produzindo soluções que contribuem para o desenvolvimento do transporte coletivo de passageiros. Com fábricas nos cinco continentes, os veículos produzidos pela empresa rodam nas estradas de mais de 140 países.

Com a busca pela descarbonização e por zero emissões do setor de transportes, a multinacional



Attack 9 Híbrido, o primeiro micro-ônibus elétrico a etanol

brasileira, que já era uma das maiores fabricantes de carrocerias de ônibus do mundo, passou a desenvolver soluções completas de mobilidade para os passageiros e que aproximam as pessoas, como o Attivi Integral, primeiro ônibus elétrico completo da companhia, e produtos metroferroviários (VLT e people mover) da Marcopolo Rail.

Também tem investido em veículos híbridos e movidos a hidrogênio, biogás e outros combustíveis de fontes renováveis, no Brasil e no exterior. Em agosto, a Marcopolo apresentou o primeiro micro-ônibus Volare híbrido a etanol, inédito no

País e em todo o mundo. O veículo utiliza motorização elétrica para tracionar as rodas e um motor a combustão, movido a etanol, para recarregar as baterias, podendo ser utilizado em todo o território nacional, sem a necessidade da implantação de infraestrutura de rede elétrica.

No mercado interno, o sucesso dos ônibus da Geração 8, lançada em 2021, tem permitido alcançar recorde de produção, com mais de 4.000 unidades vendidas nesse período, e fomentar as vendas de toda família de produtos da companhia. Com isso, a empresa registrou recordes de receita líquida e de lucro nos últimos anos.

A companhia continua focada em fortalecer a sua atuação global, tanto por meio das exportações como pelas operações internacionais, visando a expansão dos negócios nos mais importantes e relevantes mercados. Para isso, conta com parcerias que ampliem a capacidade inovadora dos seus produtos e processos.

Com 75 anos de história, a Marcopolo tem fortalecido seu compromisso com o futuro da mobilidade, tornando-se protagonista através de inovações e novas tecnologias que colaboraram com a descarbonização dos sistemas de transportes.



Attivi Integral é o primeiro ônibus elétrico da companhia

SCANIA DÁ UM GÁS RUMO AO FUTURO



Montadora sueca aposta na descarbonização do setor de transporte e logística com investimento de R\$ 2 bilhões até 2028, com ênfase na oferta já disponível de caminhões e ônibus movidos a gás

Com um investimento anunciado de R\$ 2 bilhões para o quadriênio 2025-2028, a Scania demonstra que é “peso-pesado” também na estratégia de descarbonização dos segmentos de transporte e logística. Capiteaneado pelo presidente e CEO da Operação Industrial da Scania, Christopher Podgorski, à frente da marca desde 2017, esse virtuoso ciclo vivido pela montadora no Brasil ratifica sua posição de 2ª maior planta da marca no mundo, atrás apenas da Suécia. “Nosso polo industrial em São Bernardo do Campo (SP), que possui 427 mil m², contém o que existe de mais avançado na indústria. São nove fábricas operando conjuntamente para produzir caminhões, ônibus, motores industriais e marítimos”, narra, orgulhoso, o executivo.

E não é para menos. Segundo Podgorski, o início da adequação da Unidade Industrial para produção das Soluções de Transporte Sustentável foi em 2018, ano em que foi introduzida no Brasil a nova geração de caminhões. De lá para cá os investimentos (R\$ 1,4 bilhão até 2024) foram direcionados à industrialização dos motores a gás e biometano, à nova geração de ônibus e também ao recém lançado powertrain Super, iniciativa que levou à ampliação da fábrica de motores. “Agora o foco é incrementar a jornada da transformação com a eletrificação”, diz Podgorski.

Eletrificação é um dos caminhos

Segundo o executivo, entre as rotas a percorrer para descarbonizar o setor, o chassi elétrico para

ônibus complementa as soluções já disponíveis: os motores a gás e biometano e o biodiesel 100%. “O inimigo único e comum a todos é o carbono. Para abatê-lo, considerando um país de dimensão territorial como o Brasil, seu tamanho de frota e matriz energética, é fundamental abraçar múltiplas tecnologias. A eletromobilidade se encaixa neste contexto”, complementa, ressaltando que a preparação para produção de ônibus elétricos será iniciada em março de 2025. Os chassis de ônibus elétrico a serem ofertados ao mercado brasileiro serão os mesmos fabricados e comercializados na Europa.

Mas há mais o que celebrar. Em abril passado, durante a Agrishow, em Ribeirão Preto (SP), a Scania anunciou a expansão de sua pioneira linha de caminhões movidos a gás e/ou biometano com o lançamento de duas novas potências (420 cv e 460 cv) e a chegada da opção na tração 6x4. O 460 cv aumenta a autonomia da gama, chegando a 650 km.

Ao adicionar essas duas novas potências, a Scania passou a atender ainda mais demandas dentro e fora de estrada, criando nichos ainda não explorados por caminhões a gás no Brasil e ampliando o leque de negócios. Os modelos poderão ser configurados nas trações 4x2, 6x2 e na estreante 6x4. Na 4x2 seguem as aplicações mais tradicionais do transporte. Já na 6x2 há possibilidade de transferir cargas com capacidade para 30 pallets e levar carretas quatro eixos.

Linha Scania a gás: seguros e viáveis

As pioneiras soluções a gás e biometano da Scania são plenamente viáveis para o mercado brasileiro, cadeia sucoenergética e a do agronegócio. O biometano, combustível 100% sustentável, pode ser gerado de diversas fontes (vinhaça, restos de culturas agrícolas, fezes de animais e resíduos da agroindústria e do lodo sanitário urbano).

O uso do gás natural permite redução significativa de poluentes na atmosfera. Abastecido de biometano, a redução de emissões de CO2 pode

chegar a até 90%. Os benefícios também estão ligados diretamente à saúde da população em razão da diminuição de óxidos de nitrogênio (NOx) e de material particulado.

Os pioneiros caminhões pesados Scania movidos a gás (natural e/ou biometano) são vocacionados para médias e longas distâncias. Seus motores Ciclo Otto (o mesmo conceito dos automóveis) são movidos 100% a gás natural e/ou biometano, ou mistura de ambos. Os motores têm garantia de fábrica, tecnologia confiável e desempenho consistente e força semelhante ao diesel. Além de serem mais silenciosos. As potências são: 280, 340, 420 e 460 cv.

“Agora o foco é incrementar a jornada de transformação com a eletrificação”

Christopher Podgorski, CEO da Operação Industrial da Scania





Investimento recorde

Stellantis define as fatias de cada planta industrial para o maior investimento já anunciado por uma montadora estabelecida no país: R\$ 30 bilhões

Anunciado em março desse ano, o maior investimento da história realizado por uma montadora na América do Sul, totalizando R\$ 30 bilhões de 2025 a 2030, começa a ser escalonado com projetos de 40 novos veículos e desenvolvimento das novas tecnologias Bio-Hybrid, bem como ações inovadoras de descarbonização em toda a cadeia de suprimentos automotivos e novas oportunidades estratégicas de negócios.

Desse volume, a empresa já anunciou que R\$ 14 bilhões serão direcionados à planta de Betim (MG), além de outros R\$ 13 bi aplicados em Goiana (PE) e mais R\$ 3 bi em Porto Real (RJ), contemplando, portanto, as três principais unidades industriais da empresa no país.

O investimento da Stellantis reforça sua lide-

rança na região, fortalece o desenvolvimento da indústria local e acelera a realização do plano estratégico de longo prazo Dare Forward 2030, além de manter a empresa como líder da mobilidade limpa, segura e acessível no Brasil e na América do Sul.

“Este anúncio solidifica nossa confiança e comprometimento com o futuro da indústria automotiva sul-americana e é uma resposta ao ambiente de negócios favorável que encontramos aqui”, disse o CEO da Stellantis, Carlos Tavares. “Como parte fundamental da nossa estratégia de crescimento, a América do Sul assumirá um papel de liderança na aceleração da descarbonização da mobilidade, juntamente com nossos funcionários, nossa rede de fornecedores e nossos parceiros.”

“Entramos em um novo ciclo virtuoso para o Brasil e para a região com este anúncio. Serão im-



Planta de Betim (MG) vai receber R\$ 14 bilhões



Porto Real (RJ) terá R\$ 3 bi de investimentos



Goiana (PE) vai ter aporte de R\$ 13 bilhões

plementadas quatro plataformas globais, associadas às tecnologias Bio-Hybrid, mais de 40 modelos, além de oito novos powertrains e aplicações em eletrificação”, detalhou Emanuele Cappellano, COO da Stellantis para a América do Sul.

Como parte de seu plano estratégico Dare Forward 2030, a Stellantis está investindo mais de €50 bilhões em eletrificação ao longo da próxima década, e está no caminho para se tornar uma empresa com zero emissão de carbono até 2038, incluindo todos os escopos, com compensação percentual de um dígito das emissões restantes.

Tecnologias Bio-Hybrid

Uma das protagonistas deste investimento é a tecnologia Bio-Hybrid, que combina eletrificação com motores flex movidos a biocombustíveis (etanol) em três diferentes níveis. O Polo Automotivo Stellantis em Betim, no Brasil, é o centro global da empresa no desenvolvimento da tecnologia Bio-Hybrid, dando continuidade ao seu legado de inovação. A Stellantis, através da marca Fiat, foi pioneira no desenvolvimento e aplicação da tecnologia de motores a biocombustíveis, que em 1979 utilizava 100% etanol. No futuro, a região também produzirá um veículo elétrico a bateria (BEV).

A produção dos primeiros veículos equipados com a tecnologia Bio-Hybrid é flexível e pode ser integrada a diversos modelos fabricados pela Stellantis. É compatível com todas as linhas de produção da empresa na região. As novas tecnologias híbridas e elétricas fortalecerão ainda mais a engenharia brasileira e da região, além da indústria nacional. A tecnologia Bio-Hybrid é suportada por três powertrains híbridos que serão gradualmente produzidos e introduzidos no mercado. Essas novas tecnologias incluem a Bio-Hybrid; Bio-Hybrid e-DCT com transmissões eletrificadas de dupla embreagem; Bio-Hybrid Plug-In; e BEV (100% elétrico). As novas tecnologias híbridas começarão a ser disponibilizadas até o final de 2024.

Stellantis se fortalece na América do Sul

A Stellantis é a líder nos três principais mercados na América do Sul: Brasil, Argentina e Chile. No ano passado, as vendas totais na região superaram 878 mil veículos, com 23,5% de participação no mercado. A companhia é líder em vendas no Brasil com 31,4% de participação no mercado, e mantém a liderança na venda de veículos comerciais leves na América do Sul, com 28,6% de participação no mercado. A Fiat é a marca mais vendida no Brasil e na América do Sul, e a picape Fiat Strada é o carro mais vendido no país e na região.



Caminhões
Ônibus

A MAGIA DA VWCO



Volkswagen Caminhões e Ônibus vive período singular no país, com liderança nas vendas de caminhões, vice nas de ônibus, novos produtos nos dois segmentos e se transforma em centro tecnológico de eletrificação de veículos comerciais

A liderança nas vendas em 2023 veio pelo vigésimo ano consecutivo e caminha para se confirmar novamente neste ano. Nada mau para quem acabara de completar 42 anos de mercado. Entre os ônibus, a fatia de 25% nas vendas superou as expectativas, com 4.490 chassis licenciados. Roberto Cortes, o experiente e aclamado comandante da companhia, primeiro Doutor Honoris Causa com título concedido pelo Centro Universitário Dom Bosco do Rio de Janeiro e também homenageado com a Medalha Tiradentes pela Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro por suas contribuições à região, celebra os resultados. “Além dos ótimos números de vendas, seguimos com nossa estratégia de internacionalização para fortalecer as exportações e nossa posição internacional”, garante.

Com conteúdo de caminhão premium e custo-benefício otimizado, o novo VW Meteor chegou com conforto e funcionalidade sob medida para so-

mar nessa expansão da empresa. É o maior veículo Volkswagen do mundo. Traciona até 74 toneladas.

Recém-lançado no mercado automotivo, o Volksbus 22.260 S, conhecido como superônibus Volkswagen, vem conquistando diversos itinerários por todo o país. Tendo a maior capacidade técnica do segmento urbano no mercado brasileiro, para receber carrocerias de até 15 metros e podendo transportar até 115 passageiros, o modelo fez sucesso em sua versão anterior e já acumula mais de 100 unidades encomendadas por diversos clientes em menos de quatro meses de mercado.

Eletrificação em pauta. E para já

Como parte de seu propósito de desenvolver soluções de transporte sustentável para todos, a Volkswagen Caminhões e Ônibus consolida no Brasil um verdadeiro centro de inteligência em eletromobilidade, com pioneirismo em diversas soluções tecnológicas. Está localizado em sua fá-



Volkswagen 22.260 S
já acumula mais
de 100 pedidos



“Seguimos com nossa estratégia de internacionalização”

Roberto Cortes, presidente da VWCO

dução e comercialização de produtos de nióbio, a VWCO iniciou em julho passado os primeiros testes em operação real de um protótipo conceito de ônibus elétrico movido à bateria de íons de lítio com nióbio. Uma aplicação inédita na indústria mundial. A grande vantagem desse tipo de tecnologia é permitir uma recarga ultrarrápida, em que se pode atingir a autonomia máxima do veículo com apenas 10 minutos.

“Esse projeto é estratégico para começarmos a desenvolver as próximas gerações da eletromobidade. Há sete anos, surpreendemos o mercado com o primeiro protótipo de caminhão elétrico feito na América Latina. Agora, nos antecipamos mais uma vez às tendências mundiais e buscamos liderar a transformação da indústria, com parceiros de referência como a CBMM, que nos apoiará também ao receber o protótipo para testes de rodagem em operação real de sua fábrica em Araxá”, destacou Roberto Cortes.

brica de Resende (RJ), onde também fica o centro mundial de pesquisa e desenvolvimento da marca.

O primeiro exemplar dessa nova safra, o e-Delivery, está preparado para as mais diferentes aplicações e já pode ser encontrado de Norte a Sul do país, com mais de dez implementos diferentes.

E essa estratégia de eletrificação ganha reforço contínuo com novas pesquisas. Em um projeto compartilhado com CBMM, líder mundial na pro-

Citroën lança versão turbo do C3

A Citroën lançou no fim de agosto a versão You! do hatch C3 com o motor Stellantis T200 turbodiesel, de 130 cv, produzido em Betim, MG. A opção foi posicionada no topo da gama do modelo por R\$ 96 mil, tornando-se o carro turbo com transmissão automática mais barato do mercado brasileiro. Produzido em Porto Real, RJ, sobre plataforma CMP, o C3 You! Também tem preços para clientes PcD, a partir de R\$ 84 mil, e para taxistas partindo de R\$ 80,6 mil.



Divulgação/Citroën

Peugeot atualiza visual do 208



Divulgação/Peugeot

Com mudanças que alinham seu design à nova identidade visual global da marca, a Peugeot atualizou o desenho do seu hatch 208 produzido na Argentina desde 2020. O modelo chegou em setembro às concessionárias brasileiras com nova grade frontal e o logo clássico que adorna a maioria dos Peugeot. Faróis e luzes de condução diurna, agora na posição vertical, e lanternas traseiras também foram redesenhadas. O motor 1.6 foi aposentado e agora a linha 208 só tem duas opções de entrada 1.0 aspiradas e duas 1.0 turbo, ambos motores produzidos pela Stellantis em Betim, MG. O catálogo ganhou uma nova versão topo de linha, a GT, por R\$ 115 mil, que se junta às Active, Style e Allure, respectivamente por R\$ 77 mil, R\$ 89 mil e R\$ 99 mil.

Volkswagen renova Amarok com motor V6



Divulgação/VW

A Volkswagen renovou a picape Amarok, produzida na Argentina. Todas as versões agora usam o motor turbodiesel 3.0 V6 de 258 cv e câmbio automático de oito marchas. Dianteira e traseira foram redesenhadas com novos para-choques, grade com faixa luminosa, capô, faróis e lanternas de LED. As rodas também são novas. O comprimento da picape aumentou 96 mm com relação ao modelo anterior. A Amarok V6 2025 foi lançada em três versões: Comfortline por R\$ 310 mil, V6 Highline por R\$ 329 mil e Extreme por R\$ 351 mil.

Ford traz linha 2025 da F-150

Depois de vender 1,2 mil unidades em pouco mais de um ano no mercado brasileiro, a Ford começou a importar dos Estados Unidos a linha 2025 da picape F-150, nas versões Lariat e Lariat Black – a Platinum saiu do portfólio. Para ganhar a briga com as concorrentes – Ram 1500, que custa a partir de R\$ 541 mil, e Chevrolet Silverado, que sai por R\$ 537,8 mil – a Ford posicionou o preço de ambas as opções em R\$ 520 mil. A picape podia ser encomendada desde 26 de agosto mas as primeiras entregas estão previstas para outubro ou novembro. O motor continua sendo o Coyote V8 4.0 de 405 cv a gasolina com câmbio automático de dez marchas.



Divulgação/Ford

Volvo FH ganha novos recursos de segurança

Poucos meses após ser lançado na Europa o caminhão Volvo FH 2025 começou a ser produzido em Curitiba, PR, com mais dispositivos de segurança, incluindo câmeras no lugar dos retrovisores externos, sistema de leitura de placas de trânsito, detector de fadiga do motorista, alerta de colisão com frenagem de emergência mais rápido e preciso, monitoramento de pressão dos pneus e leitor de faixa de rodagem atualizado com câmera frontal e assistência corretiva ao volante. Para melhorar o consumo o sistema I-See foi atualizado para identificar a topografia do terreno à frente e selecionar a melhor marcha de forma automática. A lista de itens de série também inclui piloto automático adaptativo, controle eletrônico de estabilidade, piloto automático de descida, freios eletrônicos e airbags.



Divulgação/Volvo

Fenatran terá 600 marcas em exposição

A edição deste ano da Fenatran, maior feira para o setor de transporte rodoviário de cargas e logística da América Latina, será realizada de 4 a 8 de novembro no São Paulo Expo com seiscentas marcas nacionais e internacionais em exposição, das quais 74 são estreantes no evento, segundo a organizadora RX. O espaço ocupado aumentará em 20%, somando 100 mil m² em oito pavilhões. Dentre as empresas que estreiam na Fenatran destacam-se as montadoras chinesas XCMG e TEVX Motors, que representa a Higer Bus, a divisão de acessórios da thyssenkrupp, a locadora de veículos pesados Addiante, as empresas de implementos rodoviários Olivo e Next, a rede de postos Sim e as operações logísticas Zion Logtec e Hangcha.

VWCO lança Constellation para construção

A Volkswagen Caminhões e Ônibus apresentou novo integrante da família Constellation dedicado a aplicações em construção civil, a versão Constructor 33.260 8x4, com entre-eixo reduzido e suspensão reforçada. O caminhão foi desenvolvido em colaboração com clientes do ramo. De acordo com a empresa um dos diferenciais é a manobrabilidade, com raio de giro reduzido para movimentação em espaços confinados. O modelo tem freios ABS, controle de tração e assistência de partida em rampa.



Divulgação/VWCO

Foton começa a vender o Aumark 315 MT

No início de setembro a chinesa Foton começou a vender no Brasil o caminhão Aumark S 315 MT, por R\$ 240 mil. Indicado para entregas urbanas o modelo tem PBT de 3,5 toneladas e pode ser conduzido por motoristas com CNH categoria B. Para atrair novos clientes a Foton oferece revisões gratuitas por três anos ou até os primeiros 100 mil quilômetros, incluindo mão-de-obra, troca de óleo, fluidos e filtros. O veículo usa motor Cummins 2.5 de 150 cv e câmbio manual da ZF de cinco marchas. O veículo tem quadro de instrumentos digital de 7 polegadas, faróis de LED, airbags dianteiros, volante multifuncional, ar-condicionado automático e sensor e sinal sonoro de ré.



Divulgação/Foton

GM retoma segundo turno de produção da S10



Divulgação/GM

Para atender ao aumento da demanda pela picape Chevrolet S10, renovada há poucos meses, a General Motors anunciou a contratação de duzentos trabalhadores e a retomada do segundo turno, desativado desde outubro de 2023, na fábrica de São José dos Campos, SP. As novas vagas são temporárias, com duração de um ano prorrogável por mais um, e as admissões serão realizadas em outubro. Segundo o sindicato local as contratações somam-se a outras duzentas que foram ocorrendo desde abril, estas em vagas efetivas. Com o reforço no efetivo, atualmente composto por 3 mil 150 pessoas, a produção diária de picapes passará de 170 para 220 unidades. A unidade também fabrica o SUV Trailblazer e motores.

GWM habilita projetos no Mover

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, homologou em 19 de agosto o pedido de habilitação de projetos da GWM para receber incentivos do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação. Foi a primeira nova fabricante de veículos que está se instalando no Brasil que recebe a aprovação do programa. Os projetos habilitados são referentes à nacionalização de processos na fábrica em Iracemápolis, SP, onde antes funcionava a Mercedes-Benz e serão produzidos os modelos da GWM a partir do fim deste ano. A linha dos SUVs Haval híbridos contará com soldagem, pintura, montagem final e testes. O objetivo é alcançar índice de nacionalização superior a 60%, o que permitirá a exportação para a América do Sul. A produção em Iracemápolis começará com partes importadas desmontadas em CKD, localizando em menos de um ano itens como bancos, vidros, tapeçaria, rodas e pneus. Em um segundo momento existe a intenção de trazer a montagem de baterias para a operação brasileira.



Divulgação/GWM

Stellantis adota abastecimento com etanol em Goiana

Com a presença de Geraldo Alckmin, vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, no início de setem-



Divulgação/Stellantis

bro a Stellantis iniciou a substituição da gasolina por etanol no primeiro abastecimento dos veículos flex produzidos no Polo Automotivo de Goiana, PE. Desde então os SUVs Jeep Renegade, Compass e Commander e a picape Fiat Toro com motores T270 saem da linha de produção abastecidos com etanol E100. Em 2025 a medida será estendida para as outras fábricas brasileiras do grupo em Betim, MG, e Porto Real, RJ. Com a mudança do combustível em Goiana deixam de ser emitidas 2,1 mil toneladas de CO₂ por ano, uma redução de 87%, segundo calcula a empresa. Além da Stellantis agora a única outra fabricante no Brasil que faz o primeiro abastecimento de seus carros com E100 é a Hyundai em Piracicaba, SP, desde 2012.

Argentina reduz imposto sobre veículos e autopeças do Brasil

Desde 2 e setembro o imposto argentino PAIS, que incide sobre produtos importados – inclusive veículos e autopeças exportados pelo Brasil –, foi reduzido de 17,5% para 7,5%. A alíquota foi elevada no fim de 2023 para ajudar a reduzir o déficit fiscal do país e agora reduzida para tentar conter a inflação. Ainda assim não há expectativa de redução de preços dos carros nas concessionárias, embora o custo produtivo possa cair pois as peças importadas ganharam um alívio na tributação.



Divulgação/Stelantis

Nissan já produziu 350 mil Kicks em Resende

A Nissan celebrou a marca de 350 mil SUV Kicks produzidos na fábrica de Resende, RJ, desde 2017. O SUV compacto é o modelo mais vendido pela fabricante em toda a sua história no Brasil. No primeiro semestre de 2024 registrou aumento de 28% nos emplacamentos. Mesmo com a já anunciada chegada da nova geração do Kicks, a partir de 2025, o modelo atual continuará em linha.



Divulgação/Nissan

Os primeiros Zeekr já estão no País

Os primeiros carros da Zeekr, mais uma marca chinesa a competir no mercado brasileiro, desembarcaram no fim de agosto no Porto de Vitória, ES. São dois modelos: a perua 001 e o SUV X, ambos 100% elétricos. Segundo informações do Motor 1 Brasil os veículos entraram em pré-venda neste setembro, quando deverão começar a abrir as portas as dez primeiras concessionárias.

Mercedes-Benz soma 200 mil vans vendidas no mercado brasileiro



Divulgação/MB

A Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil celebrou o marco de 200 mil vans vendidas no Brasil, considerando a MB 180 e a Sprinter. Atualmente a Sprinter é vendida em três versões: 315 Street, 417 e 517 com peso bruto de 3,5 a 5 toneladas, que podem ter 64 configuradas dentre vans de passageiros, furgões e chassi-cabine. O comercial leve criou no País o segmento de large vans. A Sprinter estreou em 1995 na Alemanha e foi lançada no Mercosul em 1997, já produzida na Argentina, como sucessora da MB 180, primeira família de utilitários da marca neste segmento no Brasil, importado da Espanha de 1994 a 1997. A segunda geração da Sprinter chegou em 2012, já equipada com sistemas de assistência como o programa eletrônico de estabilidade, freios ABS e airbag para o motorista. A terceira geração, a atual, agregou ESP adaptativo, assistente de partida em rampa, assistente ativo de frenagem, assistente de vento lateral, alerta de fadiga do condutor e câmara de ré.



Divulgação/MB

DAIMLER TRUCK: KARIN RÅDSTRÖM

Karin Rådström, desde 2021 responsável global pela divisão de caminhões Mercedes-Benz, foi promovida a um novo posto de comando no grupo a partir de 1º de outubro: a sueca foi nomeada pelo conselho administrativo para ser a nova CEO da Daimler Truck, em sucessão a Martin Daum, que após quase quatro décadas na companhia renunciará ao cargo executivo mas permanecerá no conselho até 31 de dezembro. Rådström permanecerá na nova posição até 31 de janeiro de 2029. A executiva é reconhecida pela companhia por ter remodelado, em um curto período, a rentabilidade da divisão. Antes de ingressar na Daimler a engenheira supervisionou vendas e marketing como membro do conselho executivo da Scania, ocupando também a posição de vice-presidente sênior e chefe da unidade de ônibus.



Divulgação/Renault

RENAULT: CARLOS CARRINHO

Carlos Carrinho é o novo diretor de produção da Renault do Brasil, assumindo a supervisão de duas das fábricas do Complexo Ayrton Senna, em São José dos Pinhais, PR: a Curitiba Veículos de Passeio, que produz Duster, Kardian, Kwid, Logan e Stepway, e Curitiba Veículos Comerciais, fabricante dos utilitários Oroch e Master. Ele sucede a Vagner Mansan, que deixará a empresa após 26 anos. Carrinho ingressou na Renault em 2018 e nos últimos três anos esteve na fábrica de Pitesti, na Romênia. Engenheiro com mestrado em engenharia pela UFRJ, acumula mais de vinte anos de experiência no setor automotivo com passagem por cargos na China, Oriente Médio e Europa. Carrinho se reporta a Mendi Ammad, vice-presidente industrial e de qualidade da Renault América Latina.



Divulgação/GAC Motor

GAC MOTOR: MARCELLO BRAGA

A chinesa GAC Motor contratou Marcello Braga para ser seu diretor de marketing. O executivo participa do lançamento no mercado brasileiro da GAC, quinta maior fabricante de veículos da China, com 2,5 milhões de veículos vendidos no ano passado. A empresa anunciou investimento de US\$ 1 bilhão no País e pretende fazer do Brasil sua maior operação fora da matriz, incluindo a instalação de uma fábrica. Formado em administração de empresas pela Universidade de Boston, Estados Unidos, e com especializações na Espanha e França, Braga, Braga recentemente foi o chefe de marketing da JAC Motors e teve duas passagens pelo Grupo Caoa, de 2001 a 2006 como gerente de marketing da Hyundai e de 2017 a 2023 como diretor de marketing da Caoa Chery.



Divulgação/ResfriAr

RESFRIAR: CARLOS STORNILO

A ResfriAr, fabricante de geladeiras e climatizadores para veículos, anunciou que Carlos Storniolo é seu novo CEO, que chega com o objetivo de dobrar o faturamento da empresa em cinco anos. Storniolo acumula mais de quarenta anos de experiência, com passagens por Pirelli, General Motors, Delphi, Omron e NSK, na qual foi presidente. Também tem experiência fora do setor, como presidente da Hoshizaki, de alimentação. A chegada de Storniolo reforça o processo de profissionalização da ResfriAr.



Divulgação/Scania

SCANIA: FERNANDO VALIATE

Fernando Valiate é o novo diretor de serviços da Scania no Brasil, sucedendo a Marcelo Montanha, que assumiu a direção de concessionárias na Espanha. Nascido em Vitória, ES, o executivo responde pela área desde o fim do ano passado, mas só foi apresentado oficialmente no cargo durante a Lat.Bus 2024, no início de agosto. Formado em administração de empresas pela Universidade Federal do Espírito Santo, Valiate tem MBA executivo pela Fundação Dom Cabral e mais de quinze anos de experiência em posições de liderança e gestão de operações industriais e serviços, com passagens por Grupo Volkswagen e Porsche Consulting. Ele se reporta a Simone Montagna, presidente e CEO da Scania Operações Comerciais do Brasil.



Divulgação/Volvo



VOLVO CAMINHÕES: ALESSANDRA ALMADA + ALEXANDRE HARTL

A Volvo anunciou novos gerentes para sua operação no Brasil: Alessandra Almada assumiu o marketing e Alexandre Hartl a área comercial de pós-venda. Ambos se reportam a Alcides Cavalcanti, diretor executivo da Volvo Caminhões. Na Volvo desde 2011, Alessandra Almada acumula mais de vinte anos de experiência em planejamento e gestão de marketing. Sua missão, agora, será aprimorar o relacionamento com a rede, promover a

melhor experiência dos clientes e fortalecer a marca no mercado brasileiro. Alexandre Hartl está na Volvo há doze anos, com passagens pelas áreas de suporte técnico e marketing e desenvolvimento de concessionárias. Com passagens por Renault e PSA ele assume a supervisão do pós-vendas que dispõe de 106 concessionárias no País.



Divulgação/Grupo Renault

GRUPO RENAULT: CHRISTIAN STEIN

Christian Stein assumiu em setembro a direção global de comunicação do Grupo Renault. Ele sucede a Stéphanie Cau, que deixou da companhia, e se reportará diretamente ao CEO Luca de Meo. O diretor será responsável por toda a comunicação do grupo e chega ao novo cargo após longa carreira no setor automotivo, onde começou em 1991 na PSA, empresa na qual trabalhou até 2011. Depois disso trabalhou no Grupo Volkswagen, até 2020, e depois foi contratado pelo Grupo Renault.



Divulgação/Volvo CE

VOLVO CE: JEFFERSON KOHLER

Jefferson Kohler é o novo gerente comercial de pós-vendas da Volvo CE no Brasil, divisão que produz máquinas de construção com fábrica em Pederneiras, SP. O executivo será responsável por dar continuidade à expansão de serviços na rede de distribuidores na América Latina, com desenvolvimento de novas soluções como comércio eletrônico de peças, telemática e soluções digitais. Kohler tem mais de vinte anos de experiência na indústria de máquinas e trabalhou por mais de treze anos no grupo CNH Industrial.

“O País vive a maior seca em mais de meio século, 2 mil municípios estão em condições de risco e cidades são tomadas pela fumaça dos incêndios. No Dia da Amazônia soube-se que, em agosto, a região teve 38 mil focos de queimadas. Os ambientalistas tinham razão. Vistos como profetas da catástrofe, revelaram-se clarividentes. (...) Está diante de todos a evidência de que as coisas não funcionam mantendo-se a máquina que existe. É como querer que um caminhão voe.”

O jornalista Elio Gaspari em sua coluna de 7 de setembro publicada nos jornais Folha de S.Paulo e O Globo.

“A Volkswagen não está doente por causa de suas instalações alemãs e dos custos de pessoal alemão. O problema da Volkswagen é que o conselho de administração não está fazendo o seu trabalho.”

Daniela Cavallo, representante dos trabalhadores com assento no conselho de supervisão da Volkswagen, em encontro de executivos da empresa com empregados em 4 de setembro, ao criticar o possível fechamento de fábricas na Alemanha, algo que nunca aconteceu nos 87 anos de história da companhia.

“A velocidade de expansão da eletrificação é a metade do que precisaríamos para atingir os objetivos que nos permitiriam não pagar multas. Precisamos ter um pouco de flexibilidade. Definir metas e multas sem flexibilizar é muito, muito perigoso.”

Luca de Meo, CEO do Grupo Renault e presidente da Acea, em entrevista à rádio France Inter, alertando para o fato de que no ritmo atual, com queda nas vendas de veículos elétricos, os fabricantes da Europa não devem conseguir atingir a meta de redução de emissões para 95 gCO2 km, resultando em multas pelo excesso de € 15 bilhões.

“O ambiente econômico tornou-se ainda mais difícil e novos competidores estão entrando na Europa. A Alemanha em particular, como local de produção de veículos, está ficando cada vez mais para trás em termos de competitividade. Nesse ambiente nós, como empresa, devemos agora agir de forma decisiva.”

Oliver Blume, CEO do Grupo Volkswagen, em comunicado divulgado em 2 de setembro, sinalizando que a companhia que não descarta o fechamento de fábricas na Alemanha para conter os prejuízos.

1,4%

Crescimento do PIB do Brasil no segundo trimestre de 2024 em comparação com o primeiro, acima da expectativa do mercado que esperava de 0,7% a 1,2%. Com este resultado o governo já projeta para o ano todo expansão que supera os 2,6%.

1,8%

Expansão do PIB industrial no segundo trimestre de 2024 sobre o primeiro, o maior crescimento do período, à frente de 1% dos serviços e da queda de 2,3% registrada pela agropecuária. Investimento em formação bruta de capital fixo subiu 2,1%.

82 mil

Estoque de veículos elétricos e híbridos importados no fim de julho, após média de 13,5 mil de janeiro a abril, subida para 24 mil em maio e 86 mil em junho. Importações aceleraram no período para fugir do aumento do imposto, em 1º de julho.

500 mil

Projeção da Anfavea de vendas de carros importados em 2024. De janeiro a agosto foram vendidos 280 mil, 35% acima de 2023. Modelos chineses representaram 26% do total com 72,5 mil emplacamentos e expansão de 339% no 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

AUTODATA

Os patrocinadores desta edição

