

AUTO DATA

PERS
PECT
IVAS
2025

**A MAIOR
FENATRAN**

Evento soma RS 15 bi
em novos negócios

**TOYOTA INICIA
EXPANSÃO**

Fábrica de Sorocaba
dobrará de tamanho

**OS PRIMEIROS
BIO-HYBRID**

Fiat lança Fastback
e Pulse eletrificados

SURPRESA E CAUTELA



Após resultados melhores do que o esperado em 2024, a indústria já projeta desaceleração do crescimento em 2025, mas ainda no campo positivo



Paz no trânsito começa por você.

VW e-Delivery Entrega+Sus

- + Maior autonomia. Até 250 km sem necessidade de carga.
- + Melhor performance com maior capacidade de carga da categoria.
- + Conectividade RIO com monitoramento de fábrica 24h.



Acesse nosso QR Code
ou www.vwco.com.br para conhecer
o nosso VW e-Delivery.

 Volkswagen Caminhões e Ônibus

 Volkswagen Caminhões e Ônibus

 @vwcaminhoes

ententabilidade

para o seu negócio.

- + Disponibilidade de peças em qualquer lugar do país, com atendimento personalizado da melhor rede de concessionários do país.
- + Conforto e dirigibilidade de automóvel e robustez de caminhão que só a Volkswagen pode oferecer.



Escolher o Volkswagen e-Delivery é pensar no futuro.
No futuro do seu negócio e do nosso planeta.



Caminhões
Ônibus

FROM THE TOP
PRESIDENTES DE ENTIDADES 10

Entrevistas com os dirigentes de Anfavea, Sindipeças, Fenabrave, Anfir e Abraciclo vislumbram como será 2025 para a indústria fabricante de veículos e de autopeças, bem como o mercado de automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus, implementos rodoviários e motocicletas.

TENDÊNCIAS	30	80	RENAULT
PROJEÇÕES	38	82	STELLANTIS
MACROECONOMIA	48	84	TOYOTA
SISTEMISTAS	58	86	VOLKSWAGEN
IMPORTADOS	66	88	IVECO
BMW	70	90	MERCEDES-BENZ
GM	72	92	SCANIA
HONDA	74	94	VWCO
HYUNDAI	76	96	VOLVO
NISSAN	78	98	MÁQUINAS

FENATRAN 2024
BONS RESULTADOS 100

Todos os recordes batidos com R\$ 15 bi em negócios fechados

INVESTIMENTOS
PESADOS 114

Atualização dos aportes de fabricantes de caminhões e ônibus

SEMINÁRIO
BRASIL ELÉTRICO 116

Veículos eletrificados ganham mais peso no mercado brasileiro

TOYOTA
EXPANSÃO 124

Empresa dá início a obras para dobrar a fábrica de Sorocaba

STELLANTIS
BIO-HYBRID 128

Fiat lança Fastback e Pulse equipados com sistema híbrido leve

INVESTIMENTOS
LEVES 132

Treze fabricantes de automóveis e utilitários investem R\$ 106,4 bi

LANÇAMENTO
BYD SHARK 134

Com picape híbrida chinesa quer conquistar o agronegócio brasileiro

FORNECEDORES
PREMIAÇÕES 136

Randoncorp e Tupy MWM reconhecem as melhores práticas

WORK
STUDIO
AUTO DATA

46
FRASLE MOBILITY

56
GERDAU

64
WHB

6

LENTES

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

138

GENTE & NEGÓCIOS

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

146

FIM DE PAPO

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

Que venha mais um erro

Por Pedro Kutney, editor

autodata.com.br



autodataseminarios



autodataseminarios



AutoDataEditora



autodata-editora



Ao fechar mais uma edição Perspectivas, desta vez para tentar antecipar como será 2025, percebe-se que as projeções compartilhadas nesta edição de **AutoData** contém um certo déjà vu. Nos últimos dois anos quase todos erraram suas previsões – felizmente para resultados bem melhores – e esperamos que cometam o mesmo erro novamente.

Podemos encabeçar a lista de felizes erros pelas projeções do PIB, que aponta a intensidade do desempenho da economia e faz parte do planejamento das empresas. Com o cenário econômico há dois anos contaminado pelo mau humor atávico do mercado com o atual governo, no fim de 2022 economistas decretaram que o PIB brasileiro iria crescer não mais do que insignificante 0,5% em 2023 – mas cresceu 2,9%, ou quase seis vezes mais. História parecida no ano seguinte: projeção de expansão do PIB de 1,5% e chegamos ao fim de 2024 com o dobro disto, a 3,1%.

Pois para 2025 a projeção de crescimento é de 2%, em desaceleração justificada por inflação e juros em elevação, a despeito do desemprego ter descido a 6%, o menor nível em uma década, e com renda em elevação – coisa que os diretores do Banco Central independente do governo e vassalo do mercado, sem nenhuma vergonha, sempre apontam como algo danoso ao cumprimento da meta de inflação e punem o País com a taxa de juro mais alta do mundo, com explicações para tanto que ninguém entende direito ou apenas finge entender.

O pessimismo contamina as expectativas, tanto que este ano foi o mais difícil para saber das empresas suas projeções para 2025. Ninguém quer arriscar nada e a maioria endossa as projeções macroeconômicas do BC, calculadas semanalmente no Boletim Focus pela média de consultas a mais de cem empresas, predominantemente instituições financeiras.

Sob pressão de evolução na legislação de emissões para veículos leves, dólar especulativamente caro e juros em alta – que mesmo com a Selic em elevação poderiam ser mais baixos na ponta do consumo se não fosse a voracidade dos bancos –, tudo levando a preços ainda maiores do que já são, a maioria das entidades e empresas do setor automotivo nacional projeta um ano de baixo crescimento, com mercado doméstico em fraca expansão de 3% a 6% – não será desta vez ainda que voltaremos ao nível dos 3 milhões de emplacamentos.

Felizmente há quem enxergue o copo meio cheio, esperando que o bom embalo de 2024, um ano muito melhor do que era previsto, seja transmitido por inércia a 2025. Se o próximo ano repetir este, inclusive as projeções erradas, já terá sido bom. Em não mais do que um ano à frente veremos quem está certo.

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, Mário Sérgio Venditti,

Nicolas Borges, Rúbia Evangelinellis, Soraia Abreu Pedrozo **Projeto gráfico/arte** Romeu Bassi Neto **Fotografia** DR/divulgação **Capa** Arte

Sutthiphong Chandaeng/Shutterstock sobre foto divulgação/VW **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

TRANSPONDER

Estava, já, na rua de casa, caminho de todo o dia desde 2006. A 20 metros do portão de entrada do prédio, num canto da divisa Aclimação-Cambuci, em São Paulo, debruçada sobre o Parque da Aclimação. Estava com a maquininha de apertar o botão para abrir o portão nas mãos quando o carro para – simplesmente para, estaciona, breca, trava. Acionei o freio de mão. Meu Ford Focus 2019 de última série, bonitão, até imponente no seu formato hatchback, simplesmente não respondia a nenhum comando. Coloquei o câmbio na posição Neutro e consegui chegar até o portão. Igor e Rogério, trabalhadores do condomínio, me ajudaram a colocar o carro na vaga – por sorte no nível da rua apesar de ser considerada subsolo. Não entendi nada.

TRANSPONDER 2

Na concessionária CAO A Ford que utilizo arguíram a possibilidade de ser uma encrenca com a bomba de combustível, e que deveria acionar o guincho, por meio da seguradora, para levar o carro até lá. Desisti de qualquer atitude naquele dia, um fim de quarta-feira outonal depois de almoço com os integrantes do Gabinete de Velhinhos Sábios: já era muito para tomar uma atitude. Deixei tudo para o dia seguinte. Já na quinta-feira chamei o socorro mecânico garantido pela HDI. O profissional chegou, cumprimentou, olhou, perguntou pormenores da ocorrência e, boa gente, fechou com o diagnóstico do consultor da concessionária: chame o guincho e carregue o carro para lá: deve ser a bomba de combustível. Quem sabe algum problema com a qualidade do combustível? Não tinha mais o que fazer ali.

TRANSPONDER 3

Claro. Obedeci ao conselho e chamei o guincho, que chegou em 40 minutos. Seu Augusto chegou como príncipe saariano com beca da Liberty. Me disse bom dia, que era uma satisfação me atender – apesar da circunstância de um carro morto na vaga da garagem. Pediu que descrevesse os fatos e me ouviu com atenção. Pediu que o levasse até a minha jóia e sentou-se ao volante. Apertou o botão do start e a resposta foi a de engrenagens internas e mais sei lá o que num barulho estranhíssimo. Seu Augusto me perguntou onde estava a chave e eu estranhei o tom de sua voz ao dizer cha-ve. Entreguei a ele. Encostou-a no botão do start e deu a partida. Eureka!!!!!!

TRANSPONDER 4

Putá que os pariu!: o motor abriu como se fosse ronronar de gatinhos e estacionou no padrão da marcha lenta, 750 rpm. Sem rompantes nem sacudidelas. Simplesmente funcionou como de hábito, como aprendera desde a sua manufatura. Seu Augusto sugeriu darmos uma volta no quarteirão. E o bicho foi ganhando quilometragem como sempre, um baita motor prum baita carro. Uma perfeição. Eu já olhava para seu Augusto como mensageiro de boas notícias quando ele interrompeu minhas digressões para opinar a respeito da encrenca toda. Uma baita besteira, disse ele.



Por Vicente Alessi, filho

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

TRANSPONDER 5

Na verdade o carro não dispunha de uma chave. A tal chave tinha o nome de transponder, operador de três pequenos botões: abre portas, fecha portas e abre o porta-malas. O tal transponder faz o papel de intermediário com a central eletrônica do carro e – me segredou o seu Augusto –, se tiver sua bateria nos estertores simplesmente para de funcionar. Como aconteceu comigo. Síntese: nossa vida de motoristas está entregue a bicho esquisito de nome transponder que nos ferra se a bateria está no fim. E nem nos avisam. Chamem por Jesus.

TRANSPONDER 6

Isto pode acontecer com você.



Vic Alessi Saigardo

VOCÊ SABIA?

O Iedi, Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial, informa: o Brasil cresceu trinta posições no ranking mundial do avanço da produção industrial elaborado pela Unido, a Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial: chegou à quadragésima posição no meio de 116 países. Isto significa uma ascensão realmente significativa a partir do septuagésimo lugar alcançado em 2023. No segundo trimestre do ano o crescimento foi de 2,9% diante do mesmo período do ano anterior, acima da média global, que chegou a 2% no acumulado do primeiro semestre. Razões: economistas creditam o resultado a combinação de fatores políticos e econômicos, tendo a indústria de bens duráveis como principal responsável por este dinamismo.

Há mais: a criação de empregos com melhores salários mais o aumento do rendimento real mais a acomodação da inflação e programas públicos como o reajuste do salário-mínimo e a ampliação do Bolsa Família, como justificou Rafael Cagnin, economista chefe do Iedi.

VOCÊ SABIA? 2

Na mesma comparação o México caiu 1%, o Chile 0,6%, a Colômbia 3% e a Argentina 17,1%. E Estados Unidos 0,1%, Reino Unido 0,5% e França 1,5%.



RENAULT KARDIAN

eleito o melhor SUV da categoria pelos especialistas
o motor 1.0 turbo mais forte do Brasil* com 125 cv e 220 nm de torque
câmbio automático EDC com e-shifter
13 sistemas avançados de assistência de direção

faça um test drive e descubra

descubra



afirmação de motor mais forte do Brasil baseada na unidade Nissan micra, com base no Sistema Internacional de Unidades, o número oficial é 220Nm, sendo o motor 1.0 turbo com três cilindros e injeção direta com maior torque o valor correspondente à potência é de 125cv



Paz no trânsito começa por você.

renault.com.br

2025 no embalo de 2024

Anfavea ainda não divulga suas projeções para o ano que vem mas após a boa surpresa de 2024 as primeiras estimativas apontam para novo crescimento



Clique aqui para assistir à versão em videocast desta entrevista

Em 2023 a Anfavea tinha previsto expansão nas vendas domésticas de veículos de 6% e o ano acabou fechando com avanço de quase 10%, com 2,3 milhões de emplacamentos. Para este ano a entidade já revisou uma vez sua projeção, que era de crescimento de 6% e passou para quase 11%, estimando 2 milhões 560 mil. A entidade está errando novamente?

Errar desse jeito é bom. O mercado nos surpreendeu e tem surpreendendo. O setor já acumula crescimento importante em 2024, em torno de 14% a 15%. É um avanço expressivo, mas nada que fuja muito do que estimamos.

Com base no desempenho atual do mercado este impulso um pouco maior do que era esperado tem força para continuar em 2025?

Continuará sim, mas tem um fator que pode puxar a variação [para baixo]: a taxa de juros, que vinha em processo de queda e começa a ter elevação. Isto pode causar algum impacto mas a nossa análise é que continuaremos em expansão consistente. Nós ainda não consolidamos a projeção mas 2025 tem força para sustentar um novo crescimento vertiginoso.

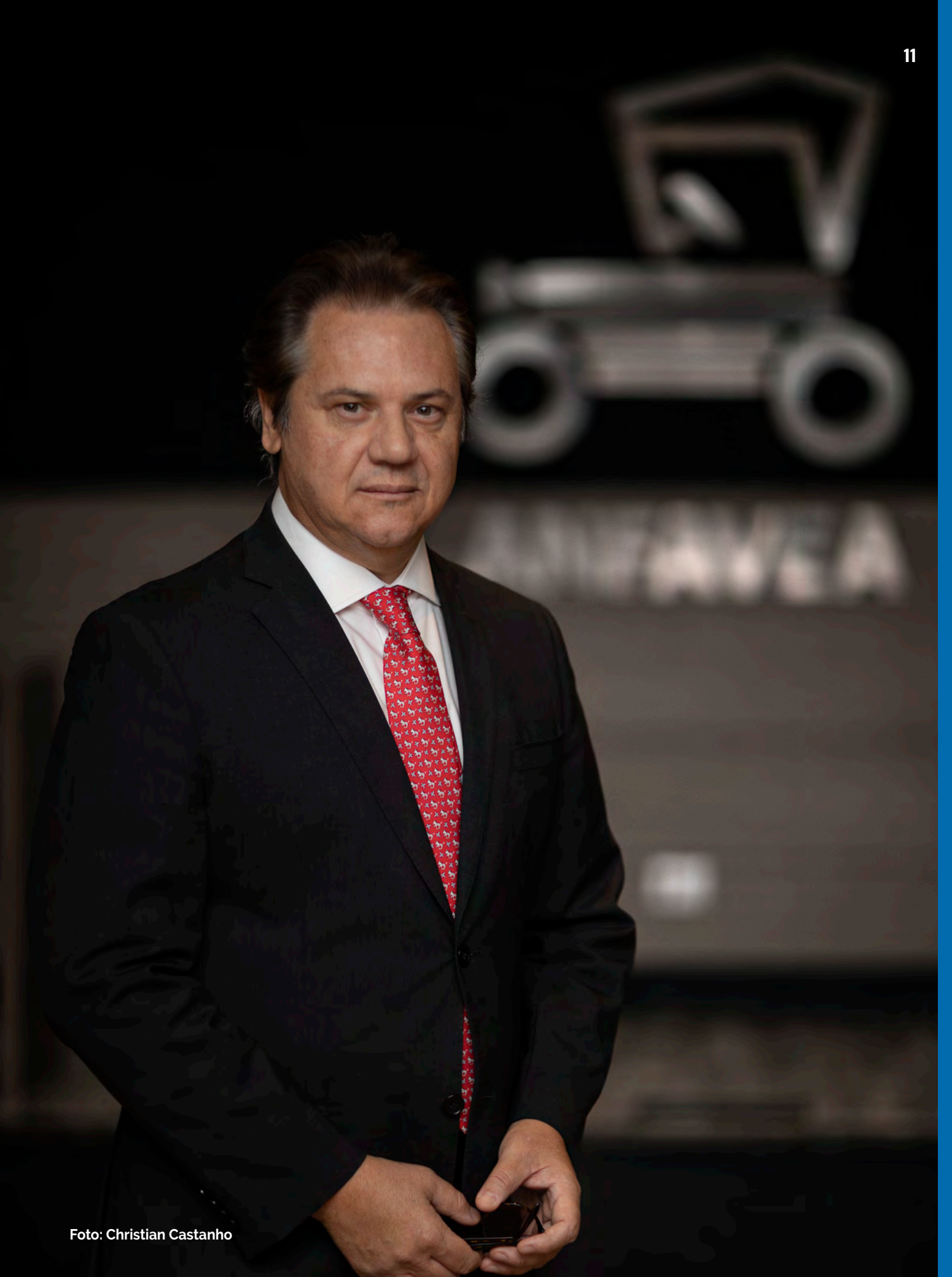
Este ano as importações já cresceram mais de 35%, e a produção nacional andou de lado, avançou só 7%. O cenário de vendas em alta e produção estável permanecerá em 2025?

Nós temos duas empresas [BYD e GWM] que emplacaram volumes significativos de veículos importados em 2024. E as duas produzirão no Brasil a partir do ano que vem. Então este é um sinal de que a indústria e os produtos fabricados no País tendem a crescer e que as importações tendem a ser reduzidas um pouco.

Este ano as exportações registram resultado muito ruim, acumulando forte queda sobre 2023, que já tinha apresentado tombo expressivo. Qual é o problema com as vendas externas do setor?

O desafio para as exportações é grande. Primeiro porque todos os principais destinos passam por quedas de vendas, então é natural que também ocorra retração nas nossas exportações. Além disto existe uma maior penetração de produtos de fora do Mercosul, principalmente asiáticos. Mas isto definitivamente não é uma sentença de morte. Mercados como Chile e Argentina devem voltar a crescer e o Brasil acompanhará. Haverá sim crescimento no próximo ano.





“Nós ainda não consolidamos a projeção mas 2025 tem força para sustentar um novo crescimento vertiginoso.”

Como ficam as importações em 2025? Produtos com origem na China continuarão a crescer?

Os chineses continuarão com forte presença no Brasil, primeiro porque as empresas que importaram a maior quantidade de veículos este ano produzirão aqui [a partir de 2025], mas outras empresas estão chegando ao País. Os chineses têm excesso de capacidade e houve desaquecimento do mercado local. Como a China enfrenta barreiras na Europa, nos Estados Unidos, no Canadá e na Índia o Brasil é um destino importante. Mesmo com a recomposição do imposto de importação [sobre elétricos e híbridos] sem dúvida em 2025 ainda receberemos muitos produtos da China.

Este ano foi marcado pela aprovação do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, com investimentos que a Anfavea estima em mais de R\$ 130 bilhões até 2030. Para onde estes aportes vão levar a indústria?

Do total de mais de R\$ 130 bilhões somente em pesquisa e desenvolvimento o setor vai investir R\$ 60 bilhões nos próximos cinco anos. Vamos ter novas tecnologias, com foco principal na transição energética e na descarbonização,

para atender o Brasil e outros mercados também. Todas as áreas devem receber recursos, menos para aumento da capacidade. Claro que algumas empresas [que estão começando a produzir no País] investirão em capacidade mas de forma geral os investimentos serão mais para [desenvolver] novos produtos, novas tecnologias, pesquisa, desenvolvimento.

No fim de 2025 o Salão do Automóvel volta a ser realizado. Por que o evento não voltou antes e por qual motivo voltará?

O evento nunca esteve morto na associação, mas esbarramos em dificuldades. Fizemos em 2018 e logo na sequência veio a pandemia, seguida pela crise de falta de semicondutores, então o foco estava em garantir a produção. Com o passar do tempo começamos a ter mais condições para olhar o Salão do Automóvel com a atenção necessária. É muito claro para nós que o consumidor quer e este é um espaço que os fabricantes de veículos têm de ocupar. Temos de apresentar nossos produtos para o mundo. Como aumentar as exportações se a gente não coloca os produtos na vitrine? O Salão do Automóvel é um momento de ouro para apresentarmos o que o Brasil tem, os biocombustíveis, as soluções para a mobilidade. E foi com muita alegria que a Anfavea anunciou o retorno do salão, com contrato assinado, para [abertura] dia 22 de novembro de 2025, depois entra no calendário com periodicidade a cada dois anos. O evento vai ser grande, esperamos mais de 1 milhão de pessoas no Anhembi. ■

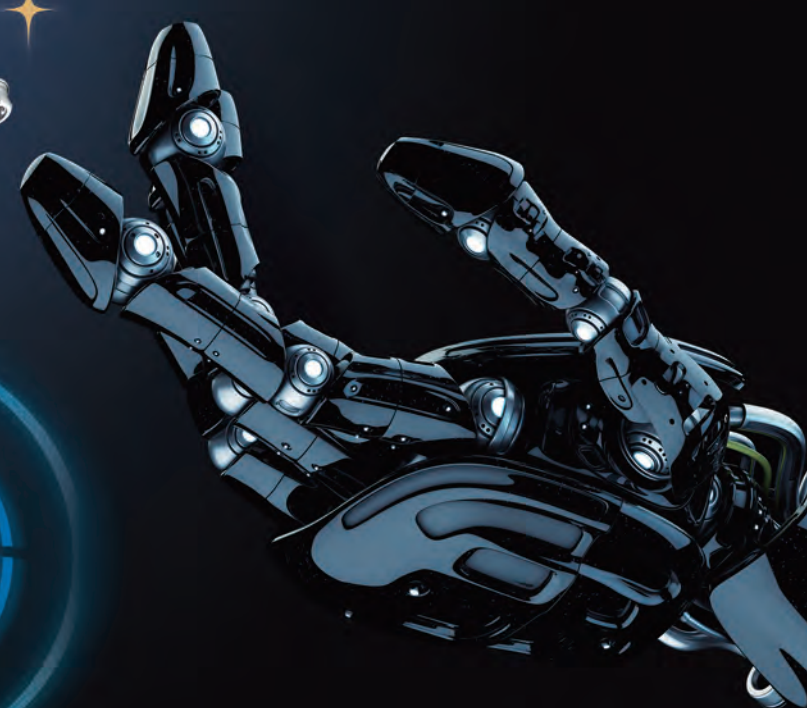




CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.



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
 youhui@youhui.com.tw



Descarbonização pauta os fornecedores

Presidente do Sindipeças, Cláudio Sahad, vislumbra caminho sem volta e trabalha para inserir empresas de autopeças na transição energética

Quais serão as principais tendências do mercado automotivo em 2025?

O caminho da descarbonização é imprescindível. O programa Mover apoia várias iniciativas neste sentido, como o desenvolvimento de baterias, com a participação de empresas locais como WEG e Moura. Outro aspecto sem volta é o aumento da presença dos veículos chineses no País. O início da produção local da BYD e GWM deve ocorrer em 2025 e outras montadoras chinesas estão de olho no mercado brasileiro.

Como a descarbonização se dá nas empresas menores da cadeia?

O Sindipeças realiza esforços intensos para qualificar e inserir as pequenas e médias empresas na rota tecnológica da descarbonização. Divulgamos e auxiliamos nossos associados a utilizar incentivos para investimento em inovação, a maioria deles no âmbito do Mover, e realizamos cursos de capacitação que levam luz a este tema. Em parceria com o Senai estamos treinando as PMEs para a realização do inventário de emissões.

Qual é o reflexo do Programa Mover nos fabricantes de autopeças?

Sabemos que estarão disponíveis créditos financeiros da ordem de R\$ 3,8 bilhões em 2025. Pelas limitações fiscais é pouco provável que o governo possa elevar este limite, porém, mantemos nosso otimismo. Note que este ano 93 fabricantes de autopeças já se habilitaram [projetos com incentivos] no Mover, enquanto no ciclo anterior, do Rota 2030, foram 55 em cinco anos.

Em meio ao processo de transição à eletrificação, especialmente à hibridização, como ficará a situação dos fornecedores?

As pequenas e médias empresas do setor também estão se preparando para os desafios que a eletrificação trará. Estão fazendo o dever de casa e estarão aptas a atender os rumos futuros do mercado. Basta haver a respectiva demanda por parte das montadoras, o que ainda não ocorreu. Além disto, como a frota brasileira é a sexta maior do planeta, com 47 milhões de veículos, as tecnologias atuais também continuarão presentes.





“As pequenas e médias empresas do setor de autopeças estão se preparando para os desafios da eletrificação. Estão fazendo o dever de casa para atender os rumos futuros do mercado. Basta haver demanda por parte das montadoras, o que ainda não ocorreu. Mas as tecnologias atuais continuarão presentes.”

Quais novas oportunidades de negócio são geradas a partir de fontes sustentáveis de energia que começam a ganhar força no País, a exemplo do hidrogênio?

O Brasil tem a matriz energética mais limpa do mundo. É uma vantagem competitiva que nenhum outro país possui. Nossa indústria estará pronta a atender ao desafio da produção do hidrogênio, sendo o único país capaz de produzi-lo a partir do etanol. Com isto superamos a necessidade de transportar hidrogênio, o que é caro e perigoso, bastará instalar reformador ao lado de uma bomba de etanol, utilizando a infraestrutura existente nos postos, como propõe projeto patrocinado por Raízen, Shell, Hytron, Senai e Toyota, no campus da USP.

Como o Sindipeças entende que será a oferta e a concessão de crédito para compras automotivas no varejo em 2025?

As condições tendem a ser mais apertadas. Esperamos que a Selic deva alcançar 12,25% na primeira reunião do Copom de 2025. É razoável esperar que se mantenha nesse patamar durante o primeiro semestre e que inicie novo ciclo de queda a partir do segundo, para encerrar o ano aos 11%, desde que sejam percebidos os efeitos de controle para a inflação, o que projetamos para 4%. O aumento dos juros, que se espelha em taxas maiores na ponta do consumo, deve afetar as decisões de compra dos consumidores. Além disso os bancos são cada vez mais cautelosos e passam a ser mais seletivos. Talvez a aprovação do Marco Legal das Garantias possa ajudar na liberação de crédito. Diante disso é inegável que os mercados de reposição de peças e reparação continuarão em alta.

Quais os principais desafios da cadeia de suprimentos para o ano que vem e o que é necessário para solucioná-los?

A nosso ver o maior desafio será a volatilidade do câmbio, caso não se alcance estabilidade da moeda. Acreditamos que as pressões recentes serão dissipadas e o dólar deverá oscilar de R\$ 5,30 a R\$ 5,40 em 2025, o que trará maior previsibilidade. Vale lembrar que, majoritariamente, as importações de autopeças são feitas pelas montadoras, mas há componentes não produzidos no País que os fornecedores também importam. Neste sentido, como incentivo à localização, precisamos reduzir a quantidade de ex-tarifários [redução de imposto de importação a 2% para componentes e sistemas sem produção nacional equivalente], com prazo de validade determinado às concessões. ■



JEEP COMPASS

COM NOVO
MOTOR TURBO
HURRICANE
DE 272 CV.

5 ANOS DE GARANTIA **Jeep**

TECNOLOGIAS
DE CONDUÇÃO
SEMIAUTÔNOMAS
DE NÍVEL II



SUPERTELA 10,1"
COM ALEXA
INTEGRADA



MOTOR TURBO
COM 272 CV E
400 NM DE TORQUE



J E E P C O M P A S S

► 0 a 100 km/h
em 6,3 s ◀



O SUV MÉDIO MAIS RÁPIDO
PRODUZIDO NO BRASIL.*

*Base: Pesquisa Stellantis baseada no tempo mínimo de 0-100 km/h dos SUVs médios atualmente produzidos no Brasil.

Jeep® é marca registrada da Stellantis-FCA US LLC.

Paz no trânsito começa por você.



JEEP.COM.BR
CAC 0800 703 7150
facebook.com/jeepdobrasil

Jeep®

Renovação de frota e acesso à base

Para a Fenabrave o mercado brasileiro precisa de políticas permanentes para renovar a frota e alcançar o consumidor da base da pirâmide

Qual a expectativa da Fenabrave para o mercado brasileiro de veículos em 2025? É possível falar em crescimento?

É difícil fazer projeções no Brasil, embora nos últimos anos a Fenabrave tenha sido bastante assertiva ao fazer as suas. O que podemos dizer para 2025, sem antecipar percentuais, é que o mercado de veículos demanda crescimento econômico, do PIB, do crédito, dos níveis de emprego e aumento da renda. Busca redução dos riscos, aumento da previsibilidade e, claro, a elevação nos índices de confiança, tanto de investidores como de consumidores. Sem isso e sem políticas permanentes para que possamos reduzir a idade média de nossa frota circulante – que no caso de automóveis supera os onze anos, para caminhões é maior de doze anos e passa dos onze para ônibus – não teremos o crescimento sustentável que precisamos.

O que fazer para reduzir a idade média desta frota circulante?

Investimentos em reciclagem, na inspeção veicular e a obtenção de recursos que permitirão a renovação da frota. A

Fenabrave realizou, em maio deste ano, um diagnóstico para saber quais os problemas a enfrentar para atingirmos os objetivos desta renovação permanente da frota brasileira. Talvez existam muitos caminhos a seguir, mas ao menos conseguimos extrair o diagnóstico que nos apontou os gargalos e entraves a superar.

O mercado de motocicletas está em expansão continuada. Quais as razões desta alta? É possível acreditar na manutenção do crescimento em 2025?

As motocicletas vêm experimentando um crescimento fantástico desde a pandemia, por razões diversas. Primeiramente por terem atuado nas entregas, que permanecem como uma forte atividade econômica, assim como por representarem segurança do transporte individual. As motos também se tornaram o segundo veículo da família, muitas vezes substituindo o automóvel em função dos custos de abastecimento.

Nos últimos anos a modalidade de venda direta cresceu bastante. O varejo vem perdendo espaço?





“O mercado de veículos demanda crescimento econômico, do PIB, crédito, níveis de emprego e aumento de renda, confiança e um programa de renovação de frota. Sem isso não teremos crescimento sustentável.”

De forma alguma! Primeiramente acho importante esclarecer que o que muitos chamam de vendas diretas são, na verdade, faturamento direto: ou seja, envolvem o concessionário, que acaba tendo trabalho ainda maior do que na venda de varejo simples, pois casos como PCD, produtores rurais, taxistas e outros demandam documentação e serviços maiores e levam mais tempo e trabalho, enquanto a montadora simplesmente emite a nota fiscal. O faturamento direto vem se mantendo em patamares equilibrados nos últimos anos, sofrendo leve oscilação porcentual em um mês ou outro, mas mantendo equilíbrio no acumulado dos anos.

Qual é a visão da Fenabrave para a oferta de crédito para veículos em 2025? Os efeitos do Marco das Garantias já foram contabilizados pelos bancos?

O Marco das Garantias é um importante estimulador de crédito, pois os bancos têm a segurança de, em caso de inadimplência, reaver o bem em curto espaço de tempo. Apesar de ser um dos

elementos importantes ao crédito não é o único: existem fatores como a geração de emprego e renda, a confiança e previsibilidade atreladas a um crescimento econômico sustentado por uma política fiscal disciplinada com relação aos gastos públicos, a implantação da reforma tributária, dentre outros temas que estão sendo avaliados pelo governo e pelo Congresso.

Os preços dos carros brasileiros cabem no bolso do consumidor? Como fazer para reduzir o preço do zero-quilômetro e atrair mais clientes para o mercado?

Durante a minha gestão na Fenabrave, que se encerra no fim deste ano, elaboramos e apresentamos ao governo uma sugestão de programa que permitiria o desenvolvimento de um carro com preço mais acessível, abrangendo mais camadas da população. Seria algo permanente, atrelado à política industrial, e que poderia ser adotado de acordo com o interesse de cada montadora. Esse plano não prosperou mas, quem sabe, a partir do diagnóstico que fizemos, possamos voltar a discutir o assunto, que agora ficará a cargo do meu sucessor, Arcélio Júnior.

O que o senhor acredita que precisa ser feito na agenda econômica brasileira para melhorar os negócios do setor automotivo?

Um programa permanente de renovação de frota, para todos os segmentos automotivos. Isso estimulará o setor, a economia, gerará empregos, riquezas, reduzirá o número de acidentes e mortes, além de promover a desejada e necessária descarbonização do nosso País. ■



Day by day we make it happen

GRUPO
ABG

DIA A DIA NÓS FAZEMOS ACONTECER

O Grupo ABG oferece ao mercado automotivo uma gama completa de soluções e produtos, adequados à necessidade de cada cliente. Sempre com agilidade, excelência e sustentabilidade, nós fazemos acontecer.



Bom resultado para ser mantido em 2025

Produção de implementos deve cair mas bom desempenho no aumento do consumo podem elevar as vendas em 3%, diz a Anfir

Os resultados esperados para 2024 estão de acordo com a projeção do ano passado, quando falavam em superar 100 mil unidades em implementos pesados?

Nossa indústria trabalha com pequeno estoque. Geralmente produzimos sob demanda. Este ano acho que produziremos um pouco mais do que nos anos anteriores. Devemos fechar em torno de 170 mil implementos. Mas não atingiremos resultado tão esperado nos pesados [semirreboques]. Por outro lado o setor de bens de consumo este ano foi bom. O furgão voltou com tudo. O pessoal está empregado, então consome. A grande virtude está no emprego, na geração de renda. O Brasil está batendo recorde de menor desemprego, números que nunca tivemos. Em 2025 isto continuará contribuindo com o nosso setor. Hoje o Bolsa Família tem valores mais relevantes. Quer girar a economia, põe o dinheiro na mão de quem precisa, porque quem já tem recursos ganha mais dinheiro e só fica aumentando sua poupança. Nesse contexto projetamos fechar 2024 com 150 mil implementos

negociados, 60 mil da linha leve [carrocerias sobre chassis] e 90 mil da linha pesada [carretas].

Qual o desempenho esperado de 2025?

Em 2025 a produção total deve ser em torno de 165 mil, um pouco menor por causa dos reflexos de alguns acontecimentos recentes, como as queimadas nas plantações de cana-de-açúcar. Se não houver chuva, para que a cana possa brotar rapidamente, teremos uma queda significativa [na safra]. Por isto acreditamos em vendas de 155 mil implementos no mercado interno e exportação de 3 mil unidades. Será um crescimento marginal, de 3,3%, mas temos algumas verticais e talvez a mais importante seria a retomada do basculante, para chegar perto dos 100 mil unidades produzidas, o que seria uma surpresa muito grande. Estamos cautelosos e trabalhamos com um resultado de 90 mil no segmento de implementos pesados. Nos implementos leves acreditamos na continuidade do crescimento. Este ano foi importante para os implementos frigorificados





“A grande virtude está no emprego, na geração de renda. O Brasil está batendo recorde de menor desemprego. Em 2025 isto continuará contribuindo com o nosso setor.”

porque houve muita movimentação de alimentos. E isto deve continuar ainda num ritmo bom ano que vem.

Como a Anfir avalia os números da macroeconomia brasileira?

Esperamos por um [avanço do] PIB um pouco menor no ano que vem. Acreditávamos até pouco tempo que poderia repetir o crescimento de 3% que deve se consolidar em 2024, mas agora notamos que a pressão na taxa de juros, com um aumento na taxa básica ainda este ano, pode prejudicar e desestimular um pouco os investimentos. Com isto cai o consumo, cai também o crescimento industrial. Nós apostamos no PIB 2,4% maior para 2025.

Além da Selic qual outro fator para esta redução do crescimento econômico?

A Selic fará sofrer bastante. Devemos levar até junho de 2025 uma taxa de 12,5%. É claramente uma pressão para conter e colocar a inflação nos eixos. Acreditamos que a inflação caia e fique de 3,96% a 4%, por causa da Selic alta, com o IPCA totalmente controlado a partir de julho. Neste cenário o câmbio

pode criar impactos nos negócios. Não tem quem acerte a relação real e dólar porque são muitas as variáveis. No Brasil tem muita gente pessimista falando em R\$ 6 [por dólar], ou até acima de R\$ 6. Não pensamos assim. Acho que haverá um recuo no segundo semestre para patamares melhores. Estou acreditando no câmbio de R\$ 5,40 o ano que vem, com a Selic terminando seu ciclo de alta e estabilizando em 11% no fim de 2025.

No ano que vem haverá investimentos no setor de implementos? O quanto é necessário investir em produção e aumento de capacidade? Como o Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, pode contribuir para incentivar o setor?

Hoje nossa capacidade de produção gira em torno de 200 mil implementos/ano. Então ainda temos ociosidade fabril que não demanda investimentos [em ampliação]. Os investimentos que todas as empresas estão fazendo são em melhorias tecnológicas, em aumento de produtividade e até, às vezes, para suprir a falta de mão de obra especializada, cada vez maior no País. Acho que é nisto que devemos continuar investindo. O governo traz o impacto da mobilidade verde, vem ao encontro do que a nossa indústria vem fazendo, oferecer melhores condições ao nosso operador logístico. Mas este ano o recurso do governo acabou muito rápido. Então temos que ver o quanto estará disponível pelo Mover. Porque é claro que isto aí impulsiona todos os processos de inovação dentro da cadeia industrial, como um recorde de empresas de autopeças se credenciando no Mover, bem diferente da Lei do Bem anteriormente. ■



NOVO CITROËN BASALT

ESPAÇO E ESTILO
COMO VOCÊ NUNCA VIU



CITROËN BASALT FEEL 1.0

A PARTIR DE

R\$ **89.990**,00

CONSULTE CONDIÇÕES NO SITE



Condição válida para o novo Citroën Basalt Feel 1.0, MT ano/modelo 24/25, no valor à vista de R\$ 89.990. Sujeito à aprovação de crédito. Não estão incluídos os preços dos acessórios adicionais, documentação, manutenção ou qualquer outro produto ou serviço ofertado pelo concessionário, 3 anos de garantia nos termos dos respectivos manuais. Consulte o prazo de entrega e os preços das revisões. Promoção válida de 02/10/2024 a 31/10/2024 ou enquanto durarem os estoques. Condição exclusiva para venda online, pessoa física, não contemplando outras modalidades de vendas. Imagem meramente ilustrativa. Consulte condições e preços praticados pela sua região no site www.citroen.com.br/ofertas.html e/ou uma concessionária CITROËN participante. Para mais informações, entre em contato com a Central de Relacionamento: 0800 011 8088. Paz no trânsito começa por você.



CITROËN



PAZ NO TRÂNSITO COMEÇA POR VOCÊ.

Motos de volta aos 2 milhões

Expectativa da Abraciclo é de que a demanda registre mais um ano de expansão

Quais são as principais tendências do mercado de motos em 2025?

Acreditamos que o segmento deve manter tendência de alta, consequência dos atributos da motocicleta, como economia, mobilidade urbana e utilização profissional, cada vez mais presente nas cidades. Se continuarmos no ritmo atual a indústria poderá voltar ao patamar de 2 milhões de unidades produzidas em breve. Porém, para isto, as empresas terão de investir na ampliação da capacidade.

Quais segmentos devem puxar o possível aumento das vendas em 2025?

Os modelos de baixa cilindrada, que representam 80% do mercado, continuarão com maior demanda, pois são utilizados pelas pessoas que acabaram de tirar a sua CNH e por profissionais nos serviços de entrega. Há hoje também clara tendência de aumento da procura por motos de média cilindrada. Nos primeiros nove meses deste ano este segmento registrou o maior crescimento, acima de 22%. Este é um movimento natural do consumidor, que opta por modelos com mais recursos tecnoló-

gicos e maior desempenho, passando a utilizar a motocicleta também para lazer e viagens.

Como será a oferta e a concessão de crédito para compras no varejo em 2025?

A expansão do crédito favorece o mercado como um todo, pois permite que mais brasileiros realizem o sonho de adquirir uma moto zero-quilômetro. Por isto a necessidade da estabilidade econômica que, por meio dos juros e inflação sob controle, assegura crédito mais acessível. Importante destacar que o consórcio continua a ser uma modalidade importante para o segmento, sendo responsável por um terço das vendas nacionais.

Haverá novos anúncios de motocicletas elétricas produzidas em Manaus?

Nossas associadas estão sempre atentas às tendências do mercado e trabalhando para atender o desejo dos consumidores. Sempre dissemos que o caminho do setor é a busca pela descarbonização, independente da tecnologia utilizada. Como exemplo podemos destacar a motorização flex fuel, capaz





“Se continuarmos no ritmo atual a indústria poderá voltar ao patamar de 2 milhões de unidades produzidas. Porém, para isto, as empresas terão de investir na ampliação da capacidade.”

de rodar tanto com gasolina como com etanol, e que já está presente em 65% da produção nacional de motos. Uma tecnologia 100% brasileira e que acaba de ser lançada também em um mercado externo importante como o da Índia. Acreditamos que os modelos elétricos complementarão de forma natural a ampla oferta de produtos disponíveis no Brasil. Porém lançamentos futuros dependerão dos planos individuais de cada fabricante.

Com as ações que foram adotadas para encarar a seca no Amazonas em 2024 a indústria de duas rodas sofreu menos do que em 2023. Em 2025 o plano será aplicado mais uma vez?

Sim, foi um projeto bem-sucedido e que deverá ser seguido e aperfeiçoado. Foi um plano de contingência setorial, que incluiu a revisão de fluxos logísticos e a antecipação de estoques de matérias-primas e da produção. Destaco também as importantes ações realizadas pelos governos federal e estadual, como medidas de desburocratização e dragagens que permitiram a melhoria da infraestrutura local.

Reforma tributária e imposto seletivo: como a indústria de motos está trabalhando com essas novas regras para o mercado nacional?

A Abraciclo e suas associadas trabalham para manutenção da competitividade e das garantias constitucionais da ZFM, Zona Franca de Manaus. É importante deixar claro que quem ganha com a isenção do IPI, imposto sobre produtos industrializados, é o consumidor. Este benefício não é para a indústria, e sim para o consumidor final, que passa a ter acesso a um produto mais competitivo.

Quais são as projeções macroeconômicas da Abraciclo para o fechamento de 2024 e 2025?

Apesar da recente volatilidade do dólar a expectativa do segmento é de que o cenário de elevação do PIB se concretize, assim como as demais medidas macroeconômicas que contribuem diretamente para o aumento da confiança no ambiente de negócios. Isto é fundamental para o consumidor se sentir mais seguro para investir em um bem de maior valor agregado. Nós trabalhamos com os dados do Boletim Focus, do Banco Central, que [no início de novembro] projetava crescimento do PIB de 3,1% em 2024 e 1,93% em 2025, câmbio de R\$ 5,50 e R\$ 5,43, Selic fechando este ano em 11,75% e 11,25% no próximo ano, e IPCA de 4,59% e 4%.

Quais as projeções para a indústria de duas rodas no fechamento de 2024?

Prevemos encerrar o ano com produção de 1 milhão 720 mil motos, com vendas domésticas de varejo de 1 milhão 810 mil e exportação de 35 mil unidades. ■





ArcelorMittal

O aço da ArcelorMittal está presente nos dez carros mais vendidos do Brasil e agora podemos contribuir para uma produção mais sustentável

Preocupada com a descarbonização do planeta, a ArcelorMittal criou o XCarb[®], um aço feito a partir de material 100% reciclado e energia 100% renovável.

Agora, o setor automotivo pode contar com a Barra Chata Mola XCarb[®], que reduz em até 63% a emissão de CO₂e, com a qualidade e segurança da ArcelorMittal. Sabe por quê?

Além de permitir a produção de suspensões de veículos de forma mais sustentável, a Barra Chata Mola XCarb[®] foi aprovada em todos os ensaios de qualidade* exigidos pelo mercado, garantindo conforto nas diversas estradas do nosso país, das mais difíceis às mais tranquilas.

Se a sua empresa busca sustentabilidade e qualidade superior, a escolha é XCarb[®].

Afinal... Aço não é tudo igual. XCarb[®] é só ArcelorMittal.

XCarb[®]
Rumo ao aço
carbono neutro





Divulgação/Fiat

A era dos híbridos nacionais

Mobilidade sustentável, com veículos híbridos e biocombustíveis, novas regulamentações e conectividade nortearão os rumos a indústria automotiva em 2025

Por Lucia Camargo Nunes

Enquanto o Brasil se prepara para uma nova onda de inovações no setor automotivo em 2025 e nos próximos anos, até a primeira quinzena de novembro uma importante incógnita ainda pairava sobre a velocidade dos investimentos e o desenvolvimento de tecnologias: a expectativa sobre regulamentações que ainda faltavam ser definidas no Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, incluindo metas de emissões, adoção de sistemas de segurança e exigências de reciclabilidade.

Mesmo sem estas diretrizes claras a Anfavea, que reúne os fabricantes de veículos, antecipa que o próximo ano será um marco significativo no lançamento de carros eletrificados, com destaque para híbridos que utilizam biocombustíveis, ou os híbridos flex. Henry Joseph Jr., diretor de sustentabilidade e parcerias estratégicas e institucionais da entidade, ressalta a importância de uma introdução antecipada desses modelos ao mercado num

momento em que a pressão por eficiência e redução de emissões se intensifica.

Com metas ambiciosas de diminuição de emissões de carbono a serem cumpridas até 2030 a indústria automotiva nacional enfrenta um desafio crucial: adaptar-se rapidamente a um futuro no qual a eletrificação e a conectividade serão fundamentais para a sustentabilidade e aceitação dos novos veículos.

EMISSÕES E ETANOL NO FOCO

Joseph Jr. destaca que, a partir de 2027, as empresas devem cumprir novas metas de eficiência baseadas na média de modelos vendidos nos doze meses anteriores. Para atender a estes objetivos, já nos próximos meses, serão lançados novos veículos híbridos que não necessitam de pontos de recarga, combinados com o uso de biocombustíveis em seus motores térmicos.

Nesse sentido algo que não depende do Mover já está definido: a partir de 2025 a nova fase do Proconve L8, para veículos leves, exigirá níveis de emissões de poluentes mais restritivos com base na média de vendas anuais das fabricantes. Modelos com emissões mais altas precisarão ser compensados por outros que emitem menos, o que pode ser alcançado com veículos eletrificados, como os híbridos flex.

Haverá também melhorias na eficiência dos sistemas de tratamento de emissões

e aumento gradativo do teor de etanol na gasolina, para a faixa mínima de 22% a 27% podendo chegar a 35%, conforme estabelece a Lei do Combustível do Futuro promulgada em outubro.

O programa Renovabio também ganha tração para incentivar o consumo de etanol, oferecendo créditos de carbono aos produtores: "É um meio de remunerar o produtor sem que ele dependa somente do valor da venda do produto e torne o preço mais competitivo. Sabemos que o consumidor vai muito pelo preço. À medida que há que esse diferencial para o etanol ele começará a ser mais utilizado", avalia Joseph Jr.

Uma possível redução de água no etanol hidratado, hoje em torno de 7%, poderia aumentar a eficiência dos veículos que usam o biocombustível em 2% a 3%, o que também incentivaria o uso na comparação com a gasolina. No entanto este é um tema complexo devido às diferenças tributárias e à necessidade de investimentos por parte dos produtores, como relata o diretor da Anfavea: "Esta discussão já se arrasta há algum tempo. No fim todo mundo poderia ganhar, porque se o consumidor ganha com uma melhor eficiência na nossa visão os produtores de etanol também ganhariam porque a logística de distribuição ficaria mais simples, poderia ser uma distribuição única".

INOVAÇÃO SEM SER JABUTICABA

Gábor Deák, diretor de tecnologia do Sindipeças, destaca que é necessário compreender os níveis de emissões no Brasil para definir soluções de mitigação, apontando uma transição para modelos híbridos: "Precisamos entender a médio e longo prazo quais são as alternativas. A posição do Sindipeças é bastante eclética".

O Brasil tem frota circulante de 47 milhões de veículos, sendo que 94% deles são automóveis e utilitários leves e a maioria deste contingente, mais de 80%, é de modelos flex bicombustível etanol-gasolina, que em tese emitem menos.

Os demais quase 2,6 milhões são modelos comerciais pesados, caminhões e



LanaElcova/shutterstock

ônibus que, apesar da menor representatividade no total, de 6%, têm impacto ambiental significativo com seus motores diesel, que estão vagarosamente ganhando alternativas aplicadas aos zero-quilômetro com biodiesel – de mistura obrigatória a 15% em 2025 que chegará a 20% até 2030 – gás natural ou biometano, diesel verde HVO, hidrogênio e eletrificação.

Deák alerta para a falta de inspeção nos veículos mais antigos, enfatizando que, embora novos veículos sejam mais limpos, é preciso considerar a idade média avançada da frota circulante, de quase onze anos: "Todos os veículos novos, em média, nascem cada vez mais limpos, mas não estamos olhando os sexagenários".

Ele acredita que a legislação atual oferece alternativas viáveis e que o País deve se preparar para o futuro, avançando na pesquisa e desenvolvimento de novas alternativas, citando iniciativas de empresas como a Toyota, em testes com veículo elétrico a hidrogênio extraído do etanol.

Deák reforça que o Brasil tem potencial para se tornar uma fonte de inovação,

propondo que não existe uma solução única, mas que a combinação de diferentes alternativas é essencial para o sucesso: "Outros países estão começando a copiar o nosso modelo. Se isso se perpetuar não seremos vistos como jabuticaba, mas como fonte de inovação, de alternativas que são adequadas. Se nossas soluções não são universais elas são adequadas para muitas regiões do mundo. E não há uma única solução. O caminho precisa ser combinando todas as alternativas para ter sucesso".

Paulo Cardamone, CEO da Bright Consulting, avalia que o Brasil seguirá uma pegada de eletrificação diferente com relação ao cenário global, que avançou em direção ao carro 100% elétrico e decretou o fim do motor a combustão: "Deram um pulo maior do que as pernas". Cardamone destaca que o País tem alternativas limpas mais viáveis e incentivos para adotá-las, como os do Rota 2030 e Mover.

Cardamone pondera: "Teremos que eletrificar devagar para que o mercado possa consumir este carro e atender à



Freepik



Eficiência operacional, inovação e sustentabilidade

Compromissos da Usiminas com clientes,
comunidades e com o fortalecimento da Indústria Nacional

USIMINAS

legislação. São dois aspectos: o consumidor e a capacidade de eletrificar dentro das plataformas existentes no Brasil. Sem dizer que não temos uma infraestrutura avançada e o governo não colocará dinheiro nisto”.

REDUÇÃO OBRIGATÓRIA DE EMISSÃO

O consultor independente Milad Kallume Neto estima uma redução de 50% nas emissões de carbono dos veículos novos até 2030 em comparação a 2011, com gasto energético caindo da média de 2,07 MJ/km para 1,03 MJ/km. Este índice está alinhado com as metas a serem regulamentadas do Mover, que dá continuidade ao Rota 2030, iniciado em 2018.

Em conjunto com o Mover o Proconve L8, vigente a partir de 2025, adota reduções de emissões cada vez mais restritivas em três etapas, a primeira até 2027, a segunda até 2029 e a terceira finalizando em 2031. O programa obrigará os fabricantes a colocar à venda modelos cada vez mais limpos, retirando de linha os equipados com motores mais antigos.

Uma das consequências desta legislação é a adoção crescente de eletrificação, sem o que não será possível enquadrar a frota vendida dentro dos limites impostos pelo L8. Com isto já a partir do segundo semestre de 2025 haverá aumento no número de veículos eletrificados, especialmente os mild hybrids, modelos com eletrificação leve que dominarão o mercado até 2035.

Marcus Ayres, CEO da Sensa Partners, concorda que a legislação empurra o Brasil para a dominância dos veículos híbridos, com investimentos paralelos em produção de baterias e restrição de motores térmicos tradicionais: “As pressões regulatórias do Proconve L8 fazem com que o mix de ofertas das montadoras se mova mais para algum nível de hibridização. Será virtualmente impossível atender aos níveis de emissões do L8 com motores tradicionais a combustão. A eletrificação, assim, é uma tendência tecnológica e deve continuar”.

Com as novas regras alguns motores conhecidos como o 1.4 Ecotec Turbo da

GM e o 1.6 THP Peugeot Citroën devem ser descontinuados, e modelos Fiat que ainda usam o motor Fire 1.0 e 1.4 incorporarão o Firefly 1.0 e 1.3, mais eficientes.

A demanda do consumidor por melhores eficiências no gasto com combustível é esperada, especialmente com o aumento da oferta de híbridos, observa Ayres: “O brasileiro não verá mais consumos de combustível do nível 10 ou 11 quilômetro por litro como algo vantajoso. O aumento da oferta de veículos híbridos, mesmo leves, fará o consumidor naturalmente olhar para os carros e demandar uma eficiência melhor para todos os segmentos”.

Ricardo Roa, líder do setor automotivo da KPMG no Brasil, também prevê para 2025 um aumento significativo na hibridização de modelos, com transição gradativa de híbridos leves para híbridos plug-in, especialmente com o início da produção de montadoras chinesas no País que prometem fazer aqui somente veículos híbridos e elétricos.

Já endossado pela legislação que criou o Mover a medição das emissões dos veículos no Brasil evoluirá do tanque à roda para do poço à roda e, futuramente, do berço ao túmulo, beneficiando assim biocombustíveis como o etanol, que tem suas emissões neutralizadas no ciclo completo de produção, distribuição e uso.

Alfonso Abrami, sócio-diretor da consultoria Pieracciani, avalia que as rotas de descarbonização adotadas pelo Brasil ampliam o leque de opções: “O programa Mover permitirá a avaliação do carbono desde a geração até o descarte, influenciando as escolhas tecnológicas, especialmente para fabricantes de autopeças, o que pode fortalecer a rede de fornecedores”.

Para Abrami o cenário abre a oportunidade para desenvolver motores 100% movidos a biocombustíveis, especialmente etanol: “A Stellantis prepara o lançamento de veículos 100% etanol”, ele revela, com desenvolvimento para aumentar a eficiência. “Existem já muitos estudos e testes do etanol com 1% de água em vez dos atuais 7% ou 8%, o que melhoraria muito seu rendimento”.



melamorworks/shutterstock

MAIS SEGURANÇA

Além da descarbonização crescente e obrigatória outra tendência para os próximos anos é a adoção de mais tecnologia a bordo, o que inclui de direção autônoma, conectividade 5G e sistemas ativos de segurança veicular obrigatórias a partir de 2025.

Roa projeta aumento gradual das exigências de sistemas de segurança, passando do uso de 65% de uma lista dispositivos para 75% em 2023, aumentando 5 pontos percentuais anualmente até 2026. Para Paulo Cardamone, da Bright, pelo menos dez tecnologias dos sistemas avançados de assistência ao motorista, os ADAS, devem ser integradas ao Mover.

Na visão de David Wong, diretor da área automotiva Corporate Transformation da Alvarez & Marsal, a segurança continuará a evoluir nos veículos vendidos no Brasil, mas dependerá de seu impacto no custo final do produto devido à alta dependência em tecnologias que ainda são importadas: "À medida que a localização aumenta estas terão a aplicação no produto acelerada".

Para Ayres, da Sensa Partners, conectividade e automação já se tornaram uma

expectativa básica na lista de desejos do consumidor, que coloca em sua lista de requisitos mínimos carros equipados com sistemas avançados de assistência ao motorista, os ADAS: "O carro se tornou um computador, um celular sobre rodas, e o usuário exige isso. Ele quer entrar no carro e o celular já estar conectado, a experiência dele a bordo é uma extensão natural da conectividade que já tinha fora do veículo. A automação também é um conforto que a partir de um certo ponto vira costume".

MAIS RECICLAGEM NO HORIZONTE

No aspecto de reciclabilidade o setor se concentrará em usar materiais com o maior grau possível de reaproveitamento, para atender metas de reciclagem de aproximadamente 50% estabelecidas pelo Mover, com dificuldades nesse processo, como ressalta Kalume Neto: "Ao longo dos anos uma lista de materiais altamente recicláveis será a base no processo de construção de novos projetos, elevando-se paulatinamente o potencial de reciclagem de um veículo. Entretanto não deixo de considerar que este será um grande desafio da indústria".

Ricardo Roa destaca que a principal novidade no Mover é a reciclabilidade, com foco em materiais dos veículos e tributação sustentável. Modelos de baixo volume não serão incluídos inicialmente nas métricas de reciclagem, cuja implementação começa em 1º de janeiro de 2027, levando à regularização de empresas de desmontagem: "Oficializaremos os desmanches".

A responsabilidade pelo fim da vida do veículo cabe às montadoras, que precisam colaborar com outros agentes para desenvolver soluções que o tornem reciclável. Um desafio importante é a rastreabilidade das peças, com necessidade de parcerias com startups e uso de tecnologias como blockchain para garantir mercado legal de peças recondicionadas.

ALTA RENDA PUXA O MERCADO

Todas as novas exigências, embora tornem os carros brasileiros mais eficientes, seguros e confortáveis contribuem para a eliminação total do conceito que algum dia foi chamado no Brasil de "carro popular", pois tecnologias antes consideradas premium agora são obrigatórias nos modelos de acesso, o que os tornam mais caros.

Na estimativa de Cardamone o mercado brasileiro deve alcançar 2 milhões 620 mil unidades em 2025, em alta discreta de 8% sobre 2024, com crescimento das vendas diretas para 48% do total, caminhando

para ultrapassar os 50%: "O mercado cresce pouco porque as taxas de juros são altas e a economia não anda. O problema não é a indústria".

Devido a limitações econômicas do País a transição para a propulsão elétrica será inicialmente concentrada nos modelos híbridos-leves, mais baratos, diz o consultor: "Esta rota acontece pela falta de renda".

A Bright trabalha com a projeção de que os carros elétricos representarão 2,8% do mercado brasileiro em 2024, subindo para 11% em 2030, demandando uma eletrificação gradual e investimentos em infraestrutura, que virá da iniciativa privada.

Cardamone também observa que todo o cenário está sendo construído por pessoas com nível de renda do topo da pirâmide social, das classes A e B: "Quem puxa o mercado hoje é o consumidor de alta renda, conectado, que quer tudo dentro do automóvel. Este consumidor é quem vai direcionar o mercado".

REVIRAVOLTA DE TENDÊNCIA

Alfonso Abrami, da Pieracciani, conversou com AutoData enquanto passava uma temporada de estudos na Europa. In loco ele observa ali uma queda nas vendas de veículos elétricos, indicando que o mercado real é diferente do planejado. Veículos elétricos mais acessíveis são predominantemente chineses, que agora enfrentam sobretaxações de importação.

"Temos de preparar o nosso mercado e mostrar que dispomos de uma grande oportunidade alternativa porque aquele elétrico com o qual se sonhava há dois ou três anos, estamos vendo, principalmente na Europa, não é tudo isso. Ou seja: está havendo uma reviravolta no mercado".

Graças às suas características singulares o Brasil, até agora, escapou desta armadilha e pode, com os incentivos a pesquisa e desenvolvimento do Mover, investir em diversas rotas tecnológicas de descarbonização mais viáveis para se adaptar mais facilmente ao novo cenário do mercado em que a demanda por veículos elétricos enfrenta desafios na Europa. ■



Benois/shutterstock



A força de um Grupo em MOVIMENTO

Somos o Grupo SADA, referência em soluções logísticas, tecnologia e serviços integrados. Além disso, somos líderes no transporte automotivo no Brasil e na América Latina. Atuamos em diversos setores da economia, como transporte e logística, indústria, concessionárias, comunicação, energia, silvicultura, reciclagem, serviços, esporte e terceiro setor.

Com uma trajetória de sucesso e uma visão de futuro, nos consolidamos como uma força em movimento, impulsionando o desenvolvimento e a prosperidade em nossas áreas de atuação.

Mais do que cargas, transportamos sonhos, soluções e oportunidades.



[f](#) [in](#) [@](#) [v](#) [g](#) [p](#) [g](#) [r](#) [u](#) [p](#) [o](#) [s](#) [a](#) [d](#) [a](#) [.c](#) [o](#) [m](#) [.b](#) [r](#)



Melhores Empresas Para Trabalhar[™] em Minas Gerais

Great Place To Work[™] BRASIL 2024



Surpresa em 2024 e cautela com 2025

Ano termina bem melhor do que era esperado mas analistas e empresas apontam fatores de desaceleração do crescimento no horizonte

Por Pedro Kutney

O humor das previsões neste fim de 2024 pode ser comparado ao do fim de 2023 nesta edição especial anual de **AutoData** que aponta as perspectivas para o próximo ano: ninguém espera que aconteça nada muito melhor do que já aconteceu. A diferença é que, um ano atrás, todos erraram para muito menos com relação ao bom resultado já contabilizado, que surpreendeu continuamente o mercado nos últimos onze meses.

Portanto, apesar dos ventos contrários na forma de juros e preços altos que inspiram cautela, pois podem de fato desacelerar o ritmo atual de crescimento do mercado brasileiro, caso apenas seja mantido o desempenho atual 2025 já poderá ser considerado bem melhor do que foram os últimos cinco anos, colocando o mercado brasileiro, finalmente, de volta aos anos pré-pandemia.

No início de 2024 os fabricantes de veículos representados pela Anfavea projetavam avanço geral das vendas, incluindo modelos leves e pesados, de não mais do que 6%, em torno de 2,4 milhões de unidades, mas a realidade atual já aponta para mais de 2,6 milhões e crescimento percentual maior que o dobro do inicialmente projetado, tendendo a alcançar acima de 12%,

conforme já revisou a entidade em julho.

A Fenabrave, que representa os concessionários e sente o ânimo dos clientes "com o umbigo no balcão", como gosta de dizer o presidente da entidade, José Maurício Andreta Júnior, já projetava crescimento de 12% no começo de 2024 e, a partir do meio do ano, subiu a expectativa para 15%, graças ao melhor desempenho das vendas de caminhões, que somadas com as de automóveis, comerciais leves e ônibus chegarão a 2 milhões 655 mil unidades, segundo calcula a entidade.

REVERSÃO DE EXPECTATIVAS

Após este ano que superou em 100% as expectativas de crescimento do mercado doméstico de veículos as apostas para 2025 voltaram a ficar mais comedidas.

Os fabricantes e consultores ouvidos por AutoData sustentam a expectativa de que o mercado de veículos leves, somando automóveis e utilitários, deve fechar este ano com vendas situadas de 2,4 milhões a 2 milhões 450 mil unidades, o que significará alta robusta de 10% a 12%. Mas para 2025 os mesmos executivos e analistas esperam por desempenho que vai da estabilidade, ou 0%, ao pequeno crescimento de 3% a 6%.

Projeções dos fabricantes de autopeças - Sindipeças

Produção de veículos e desempenho do setor

* Inclui automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus

	2024	2025
Produção de Veículos*	2,5 (+7,5%)	2,6 (+4%)
Faturamento (R\$)	259,1 bi (+8%)	269,5 bi (+4%)
Investimento (R\$)	6,2 bi (+6,5%)	6,3 bi (+1,6%)
Emprego (pessoas)	290,4 mil (+1%)	291,8 mil (+0,5%)
Exportação (US\$)	7,67 bi (-15%)	8,05 bi (+5%)
Importação (US\$)	20,1 bi (+7%)	19,5 bi (-2,9%)
Déficit Comercial (US\$)	12,4 bi (+27,4%)	11,4 bi (-7,8)

Alguns fatores sopram o contravenimento nas expectativas: o primeiro deles é a entrada em vigor da nova fase do programa brasileiro de controle de emissões para veículos leves, o Proconve L8, que impõe restrições mais rigorosas e obriga os fabricantes a adotar tecnologias que tornam os veículos ainda mais caros do que já são – o ticket médio dos modelos à venda no Brasil já supera os R\$ 150 mil.

Carros mais caros e juros que começaram a ser elevados novamente este ano pelo Banco Central para trazer a inflação de volta aos 4% não combinam com expansão de nenhum mercado: "A demanda por veículos leves no Brasil enfrenta desafios devido à restrição de crédito, resultante de altas taxas de juros e preços elevados em relação à renda média", resume Roberto Barros, analista sênior da consultoria S&P Global, que projeta para 2025 mercado de 2 milhões 520 mil automóveis e utilitários, uma insignificante alta de 2,8% sobre as 2 milhões 450 mil projetadas para 2024.

O cenário de crédito mais caro também fez o consultor independente Milad Kalume Neto puxar levemente para baixo suas expectativas, mas ele segue apostando

que bons indicadores macroeconômicos seguirão sustentando as vendas: "Para 2025 a elevação das taxas de juros será mais sentida mas as premissas sólidas da economia seguirão presentes. Minha previsão inicial de crescimento do mercado era de 8% mas tive de revisar para 6%. Ainda assim estamos falando de uma faixa que varia de 2 milhões 570 mil a 2,6 milhões de carros de passeio e comerciais leves ou do total de 2 milhões 730 mil a 2 milhões 760 mil incluindo os veículos pesados".

A Bright Consulting tem visão mais otimista e segue projetando alta de 6% nas vendas de veículos leves em 2025, para 2,6 milhões de unidades, após alcançar 2 milhões 460 mil este ano. Assim como outros participantes do mercado a consultoria confia que deverá sustentar o desempenho do mercado a elevação dos níveis de renda e emprego – com o menor índice de desemprego em uma década, na casa dos 6%.

Barros, da S&P, avalia que "os últimos meses mostraram crescimento forte e constante, impulsionado por uma significativa renovação de frota e um aumento no consumo, decorrente da estabilização da inflação dentro dos limites de meta e do

Projeções de vendas de veículos para 2025

Previsões de fabricantes (em milhões de unidades)

Fonte: Empresas / * Considera apenas veículos leves

GM	Hyundai*	Nissan*	Renault*	Stellantis*	Toyota
2,7 a 2,8 (+4% a 8%)	2,45 (+2%)	2,55 (+6%)	2,5 a 2,6 (+5% a 10%)	2,4 (0%)	2,6 a 2,7 (+5% a 10%)

desemprego em níveis mais seguros". Ele acredita que este embalo pode ser transferido para 2025: "Espera-se um cenário de crédito mais disponível, com leve diminuição nas taxas de juros [no decorrer do ano]".

Neste sentido pode começar a fazer efeito positivo sobre o mercado o Marco de Garantias aprovado no início de 2024, que torna mais fácil a retomada de bens pelos agentes financeiros em caso de inadimplência, o que em tese pode reduzir os juros cobrados dos consumidores.

CAMINHÕES PODEM SURPREENDER

Após um ano de superação do profundo tombo das vendas em 2023, por causa da nova fase do programa de controle de emissões para veículos pesados Proconve P8, que obrigou os fabricantes a adotar motores diesel Euro 6 com majorações de preços de 15% a 25%, o mercado de caminhões entrou em forte recuperação este ano, deve fechar o ano com alta de 12% a 15%, de 121 mil a 124 mil unidades vendidas.

Mas para 2025 os analistas projetam arrefecimento do mercado de caminhões, com crescimento contido pela alta dos juros e redução da atividade econômica, uma vez que a venda de veículos de carga está sempre engatada na expansão do PIB, que dizem os economistas deverá cair para não mais do que 2% em 2025. Resta a esperança que são estes mesmos analistas que, há um ano, diziam que o PIB de 2024 iria crescer só 1,5% e a realidade de renda e emprego em alta protagoniza crescimento de 3,1%, bastante descolado da má vontade atávica do mercado financeiro com o governo atual.

Especializada no segmento a Power

Systems Research prevê a venda de 115 mil caminhões acima de 6 toneladas de PBT este ano, em alta de 10% sobre 2023, e 119 mil no ano que vem, um leve aumento de 3,5%. Carlos Briganti, diretor da consultoria na América do Sul, observa que esta projeção não considera a adoção de um programa de renovação de frota, que há décadas vem sendo discutido com o governo e "poderia fazer o mercado de caminhões crescer bem mais".

Enquanto isto não acontece – e nem há sinal de que acontecerá no horizonte visível – o consultor afirma que o agronegócio continuará sendo a principal alavanca das vendas de caminhões no País. Briganti destaca que isto já faz bastante diferença, pois aumenta a demanda por modelos extrapesados de preço mais alto: "É importante notar que o mercado ainda está longe do pico de 2013, mas a rentabilidade cresceu muito. Dos 187 mil caminhões produzidos naquele ano 30% eram pesados e destes 75% extrapesados. Já este ano dos cerca de 130 mil fabricados 48% são pesados, sendo 85% destes extrapesados, que são muito mais caros".

Gregori Boschi, sócio da consultoria BIM, também especializada em veículos pesados de carga, avalia que a produção de caminhões parará de crescer a partir de 2025 e se estabilizará em 125 mil unidades/ano, volume 6,7% inferior ao deste ano, com mercado interno na casa de 114 mil/ano, em queda de 6% sobre 2024.

Boschi argumenta que os produtos se tornaram muito caros para os caminhoneiros autônomos, que estão à frente de 67% dos 2,2 milhões de veículos, com peso bru-

MOBILIDADE QUE TRANSFORMA VIDAS E IMPULSIONA SONHOS



HONDA
The Power of Dreams

How we move you.
CREATE ► TRANSCEND, AUGMENT

Projeções macroeconômicas para 2025

Fonte: Empresas/Entidades (primeira semana de novembro/2024)

Entidade/Empresa	PIB (%)	Selic (juro % aa)	Inflação (IPCA %)	Dólar (R\$)
Anfir	2,4	12,5	4	5,40
BMW	1,93	11,25	4	5,45
Fenabreve/Tereza Fernandez	2 a 2,2	10,5	4	5,30 a 5,50
General Motors	2	11,25	–	5,60 a 5,70
Hyundai	2	–	–	5,50
Iveco	1,93	11,25	4	5,40
Mercedes-Benz	1,5 a 2	11,5 a 11,75	4	5,40 a 5,50
Nissan	2	11	3,9	5,30
Renault	1,93	10,4	4	5,48
Scania	2	11	4,1	5,20
Toyota	1,9	10,45	4 a 4,3	5,40 a 5,50
Scania	2	11	4,1	5,20
Sindipeças	2 a 2,2	11	4 a 4,2	5,30 a 5,40
Stellantis	1,93	–	4,2	5,40
Volkswagen	1,9	11,5	4	5,43
Volvo	1,93	11,25	4	5,40
VWCO	1,93	11,25	4	5,40

to total superior a 3,5 toneladas, que rodam no País, com idade média acima de doze anos: "Sem um programa de renovação de frota que contemple este público e estes veículos antigos o mercado de caminhões não tem potencial de crescimento além do já alcançado, pois as compras de modelos novos ficam restritas aos grandes transportadores".

Contudo estas projeções foram feitas antes da Fenatran, feira dedicada ao transporte rodoviário de cargas que aconteceu no início de novembro (leia reportagem nas páginas seguintes desta edição). Os organizadores contabilizaram R\$ 15 bilhões em negócios fechados durante os cinco dias do evento, em vendas de caminhões e carretas, que segundo

INOVAÇÃO QUE IMPULSIONA A TRANSFORMAÇÃO NA MOBILIDADE.

Sempre buscamos criar produtos e experiências com as mais avançadas tecnologias.

Damos vida a soluções que conectam as pessoas umas às outras e ao futuro, transformando a mobilidade no mundo.

MARCOPOLO 75 ANOS
PROTAGONISTA
EM MOBILIDADE

Escaneie o
QR CODE e
saiba mais:



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

[in @marcopolo-sa](https://www.linkedin.com/company/marcopolo-sa)

[ig @marcopolo-s.a](https://www.instagram.com/marcopolo-sa)

Projeções das consultorias

	Vendas Domésticas (milhões)		Produção (milhões)		Exportação (mil)			
	2024	2025	2024	2025	2024	2025		
Veículos Leves								
Bright	2,46 (+12,8%)	2,61 (+6%)		2,4 (+8,9%)	2,57 (+7,1%)		359 (-8,6%)	379,2 (+5,6%)
S&P Global	2,45 (+12,4%)	2,52 (+2,8%)		2,34 (+6,2%)	2,45 (+4,7%)		409,5 (+7,2%)	447,4 (+9,2%)
Caminhões (milhares de unidades)								
BIM	116,6 (+8%)	114,3 (-2%)		134 (+32,7%)	125 (-6,7%)		15,3 (-9,5%)	14 (+8,5%)
Power Systems	115 (+10,2%)	119 (+3,5%)		130 (+29,3%)	139 (+6,9%)		-	-
Ônibus (milhares de unidades)								
Power Systems	21 (+3%)	24 (+14,3%)		29 (+40,8%)	30 (+3,5%)			

os fabricantes já toma parte da produção programada para 2025.

Com os bons resultados do evento alguns representantes dos fabricantes de caminhões já se animam em dizer que as vendas podem surpreender em 2025, como novo crescimento de 5% a 10%, quiçá até 12%.

ÔNIBUS TÊM POTENCIAL

Depois de quatro anos de severa crise, primeiro por causa da pandemia e depois pela transição provocada pelo Proconve P8 para modelos Euro 6, o mercado de ônibus entrou em forte recuperação em 2024, estimando fechar o ano com 21 mil a 22 mil unidades vendidas, em alta de 5% a 10% sobre 2023. Mas o segmento ainda está muito abaixo de seu potencial e do pico de quase 33 mil veículos vendidos em 2013.

Ainda que as condições não sejam as mesmas de mais de dez anos atrás existe potencial de crescimento no horizonte maior do que o verificado este ano. A Power Systems Research projeta a venda de 24

mil ônibus em 2025, alta de 14,3% sobre as projetadas 21 mil unidades de 2024, e produção de 30 mil, crescimento pequeno de 3,5% sobre o volume esperado para este ano, porque já houve expansão significativa de mais de 40% sobre 2023, quando as fábricas produziram pouco devido à transição para o Euro 6.

O principal foco de crescimento do mercado de ônibus em 2025 está relacionado a programas governamentais, como o Programa Caminho da Escola, que em 2023 licitou a compra de 16,3 mil modelos escolares com a maioria das entregas esperada para o ano que vem. O PAC, Programa de Aceleração do Crescimento, destinou R\$ 15 bilhões para renovações de frotas urbanas em todo o País com modelos elétricos e diesel.

Também segue na expectativa a evolução do plano da Prefeitura de São Paulo de comprar 2,6 mil ônibus elétricos, que por falta de infraestrutura e recarregamento ainda está muito abaixo do potencial, com a aquisição de quinhentas unidades em 2024.

SURPRESA NAS EXPORTAÇÕES

Até onde ninguém esperava errar houve uma inesperada recuperação. Com quedas nos principais mercados compradores como Argentina, Chile, Colômbia e México, no início deste ano a Anfavea já estimava que o resultado das exportações brasileiras de veículos fosse ser ainda pior do que em 2023, quando houve tombo de 16% sobre 2022. A projeção inicial era de estabilidade nas vendas externas, um zero-a-zero que, em julho, foi transformado em retração extrema de 21%, para 320 mil unidades.

Mas houve recuperação surpreendente nos últimos meses e, de janeiro a outubro, já foi superada a projeção com 327,8 mil veículos exportados. Embora reconheça que, felizmente, errou a previsão, em novembro a Anfavea ainda não havia refeito as contas. Então ficamos com a S&P Global, que projeta exportação total de 409,5 mil veículos leves em 2024, em alta 7,2% sobre 2023.

Embora o cenário não seja exatamente favorável a consultoria projeta nova alta em 2025, de 9,2%, estimando o embarque de 447,4 mil carros e comerciais leves. A recuperação do mercado argentino, que analistas do país vizinho estimam ser de alta nas vendas de 25%, é o principal fator de mudança de rota para melhor.

PRODUÇÃO EM TRAJETÓRIA POSITIVA

A alta do mercado brasileiro favoreceu mais as importações de veículos, principalmente elétricos e híbridos da China, do que a produção nacional, que andou de lado em 2024 e cresceu na metade do ritmo das vendas domésticas, prejudicada também pela retração das exportações.

Ao menos o ritmo segue no campo positivo de expansão, ainda que moderada. A Anfavea também não havia apresentado esta conta até novembro, mas juntando todas as projeções de consultorias dá para estimar que produção total de veículos no Brasil deve crescer em torno de 7,5% este ano sobre 2023, totalizando em torno de 2,5 milhões de unidades.

Só para veículos leves a S&P projeta a produção 2 milhões 340 mil unidades, em expansão de 6,2% sobre 2023, e nova e

leve alta de 4,7% em 2025, para 2 milhões 450 mil. Já a Brigh prevê resultados pouco melhores, com a montagem de 2,4 milhões de carros e utilitários este ano, crescimento de 8,9%, e 2 milhões 570 mil para 2025, volume 7,1% maior que o projetado para este ano.

Roberto Barros, da S&P, justifica a previsão de um ano melhor para as fábricas de veículos no País: "Apesar dos desafios importantes enfrentados em 2024, como alta nas importações, fraqueza das exportações e disrupções devido a eventos climáticos, a produção de veículos leves no Brasil continua em trajetória positiva, beneficiando-se essencialmente de uma melhora na demanda nacional, especialmente visível nos últimos meses. Para 2025 essa situação deve se consolidar com o contínuo progresso do mercado brasileiro e uma conjuntura de fluxos mais favorável, com montadoras chinesas começando a operar localmente e o mercado argentino em relativa recuperação".

IMPORTAÇÕES ARREFECIDAS

As importações, culpadas em grande medida pela Anfavea pelo ritmo mais lento nas fábricas do que a evolução do mercado, tendem a arrefecer em 2025 por alguns fatores: a nova escalada já prevista do imposto de importação sobre elétricos e híbridos, dólar que permanece na cotação elevada em torno de R\$ 5,50 e o início previsto da produção local da BYD e GWM.

A Bright projeta a importação de 422 mil veículos leves este ano, o que representará alta de 20% sobre as 352 mil unidades de 2023, que já tinham registrado crescimento anual expressivo de quase 30%. Já para 2025 a estimativa da consultoria é de insignificante expansão para 424 mil carros, diferença menor que 0,5% na comparação com o volume deste ano.

Se não é o que todos queriam o resumo de 2024 mostra um ano para economia e para o setor automotivo bem melhor do que os mais otimistas esperavam. A expectativa agora é por um novo e bom erro nas projeções de 2025, ano que poderá ser tão surpreendente como sempre é o Brasil. ■

Tecnologia disruptiva na Fenatran

Marca de compósitos estruturais da Frasle Mobility, a Composs fez grande sucesso no maior evento de veículos comerciais do país

Em meio a centenas de novidades de montadoras, implementadoras, autopeças e empresas de serviços ligadas ao ecossistema do transporte de cargas do país, a Frasle Mobility levou ao evento a sua nova linha da marca Composs, dedicada a desenvolver e produzir componentes a partir de materiais compósitos. E fez grande sucesso.

Os compósitos são resultado da junção de dois ou mais diferentes materiais, que sob a ação de um determinado processo, transformam-se em novo componente com características próprias – e que, geralmente, somam proporcionalmente as características técnicas dos materiais que o formaram. Eles começaram a ser utilizados para fins de construção de elementos estruturais de forma pioneira pela Frasle Mobility, na substituição de peças em que um único material não atendia aos pré-requisitos de custo, peso, durabilidade e design – pela primeira vez vê-se o emprego dessa tecnologia em veículos comerciais no Brasil.

As peças patenteadas sob a marca Composs têm a missão de substituir componentes estruturais, tipicamente confeccionados em materiais metálicos, por compósitos produzidos a partir de resinas poliméricas, fibras e aditivos. Dos componentes que mais chamaram a atenção do público



Mola de Suspensão para caminhão



Opção de mola em formato de parábola para veículos pesados

na Fenatran foram as molas para suspensão de caminhões, implementos e reboques. As exibidas no estande da marca podem substituir as tradicionais lâminas empregadas desde os primórdios da indústria automotiva nas suspensões desses veículos.

O diretor de Engenharia e Vendas OEM da Frasle Mobility, Luciano Matozo, explica que, neste caso, a vantagem da mola Composs reside na massa. “A lâmina é bem mais leve, o que impacta na redução de peso das massas suspensas do conjunto mecânico. Mas não é só isso: outra característica que pode ser adicionada é o design. Com isso, nós podemos desenvolver lâminas já sob a forma de parábola, com seções variáveis e com diferentes propriedades, o que dinamicamente pode suprir o funcionamento da suspensão com um menor número de lâminas”, explica. E, por não sofrer soldas ou dobras como o aço, o risco de falhas por fadiga também é bem menor.

Para chegar a esse estágio, a Frasle Mobility empreendeu milhares de horas de testes em bancada de laboratório e nas pistas de teste, sob condições reais de uso, nos últimos cinco anos. E continua trabalhando. Matozo exemplifica uma das aplicações práticas da mola Composs. “Estamos trabalhando junto a um cliente norte-americano



Suporte de para-lama para caminhão

que produz reboques para barcos. Esse reboque precisa entrar na água para desacoplar a embarcação, em uma operação que é repetida inúmeras vezes. Pois a mola tradicional sofria oxidação, o que já não ocorre com o nosso produto”, esclarece. A empresa também trabalha em um projeto híbrido, em que o feixe seria composto alternadamente com lâminas tradicionais e lâminas de compósitos, para uso em caminhões.

As aplicações são diversas

A linha Composs que esteve na Fenatran também trazia outros componentes, como o suporte de placa e para-lama de implementos da Randon e caminhões da Iveco, uma proposta de travessa de chassi para automóveis e um para-lama dedicado a implementos off-road, em razão de o material ser altamente resistente a impactos (choque com a roda ou queda de cargas em terrenos muito acidentados).

Além de possibilitar ganhos de massa de até 60% e aprimoramentos estilísticos – o compósito dá maior liberdade ao designer –, esses componentes se traduzem em maior economia, uma vez que contribuem para a redução do consumo de combustível dos veículos. “E isso sem contar a reciclabilidade, que vai impactar diretamente na redução da geração de carbono na cadeia de suprimentos da indústria. Em comparação com o aço, alguns produtos da Composs já reduzem cerca de 16% a emissão de carbono no processo produtivo em alguns”, lembra o executivo.



Mola utilizada na suspensão de veículo recreativo



Travessa de chassi para automóvel

Economia em alta resiliente

Analistas apontam aceleração de até 3,5% no PIB de 2024, mas projetam redução do patamar em 2025 com a chegada de ventos contrários dos juros e da inflação

Por Rúbia Evangelinellis

A economia brasileira em 2024 passa longe das previsões iniciais do fim de 2023, quando analistas apontavam para crescimento do PIB ao redor de 1,5%. Com as portas do ano quase fechadas o desempenho econômico indica ser o dobro do que era projetado nas salas da Faria Lima, com expansão de 3% a 3,5%. Este patamar mostra resiliência do País para vencer o impacto de crises externas e força para manter a seta da retomada apontada mais para o alto do que muitos esperavam – isto depois de fechar 2022 e 2023 com crescimentos consecutivo de 2,9% em cada ano, o que também surpreendeu os economistas mais céticos.

O desempenho ganhou fôlego em razão de muitos fatores encadeados, a começar pelo aquecimento do mercado de trabalho com queda substancial do desemprego, gerando aumento da demanda por bens de consumo, pari passu com a elevação da renda média dos brasileiros e dos gastos públicos, que alimentam incremento de programas sociais e a política de valorização do salário mínimo, hoje de R\$ 1 mil 412, ou quase 7% acima do valor de 2023.

O desemprego caiu para 6,4% no ter-



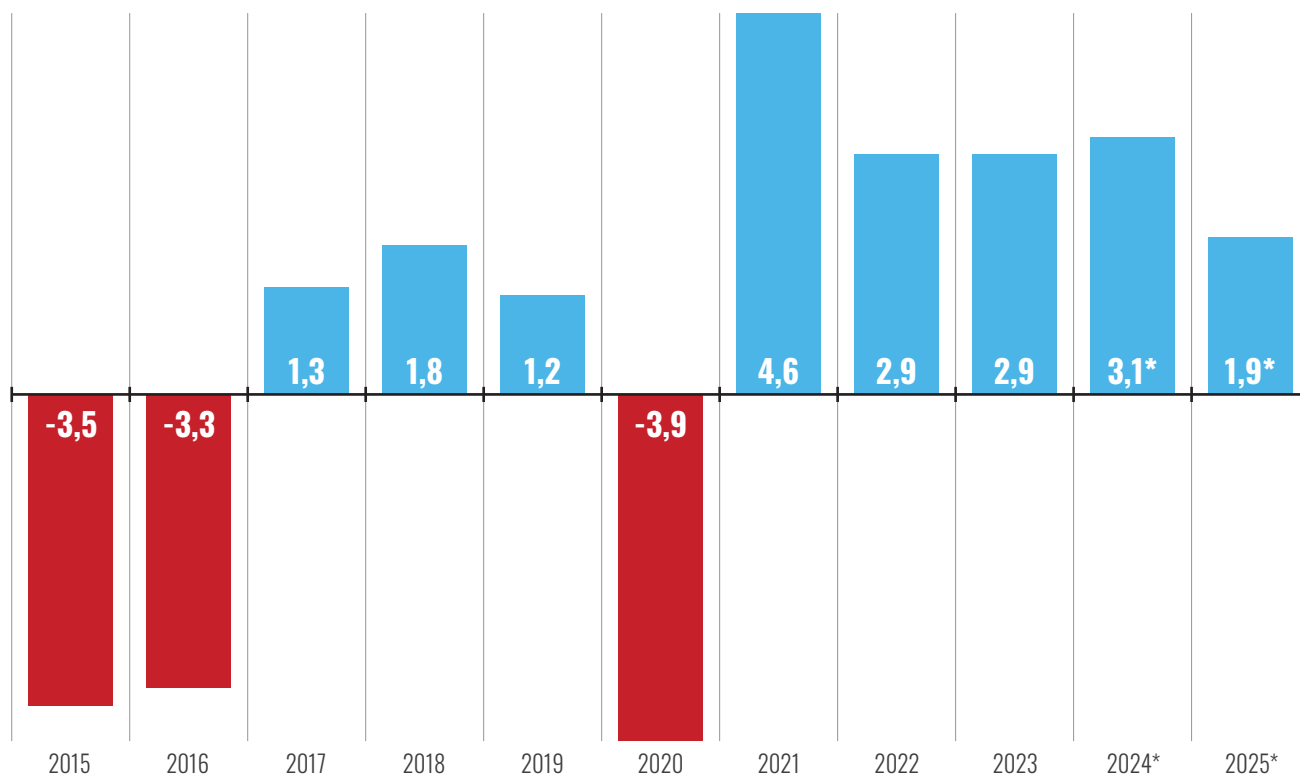
Divulgação/Banco BV

“A percepção de risco deve aumentar e os bancos controlarão a oferta [de crédito]. Com isto setores dependentes de crédito, como o automotivo, devem desacelerar em 2025.”

Roberto Padovani, Banco BV

PIB engata crescimento (%)

* Projeções Focus/BC nov/2023 Fonte: IBGE



ceiro trimestre do ano, a segunda menor taxa apurada de desocupação da série histórica da PNAD, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, iniciada em 2012. Perde somente para o período de outubro a dezembro de 2013, quando estava em 6,3%. Em números absolutos a falta de emprego alcança atualmente 7 milhões de pessoas.

VENTOS CONTRÁRIOS BATEM NAS PROJEÇÕES

Apesar dos indicadores positivos as perspectivas apontam para impactos na economia a serem enfrentados em 2025 e, conseqüentemente, a redução da taxa de crescimento. Pesam, sobretudo, possíveis medidas protecionistas comerciais e a oscilação dos juros nos Estados Unidos, a partir de um novo plano do governo Trump. No campo político-econômico o temor é, recorrentemente, o aumento dos gastos públicos que compromete o arcabouço fiscal.

Baseado na média de projeções de mais de cem empresas, principalmente de instituições financeiras, o Boletim Focus, do Banco Central, apontava no início de novembro incremento do PIB de 3,1% em 2024, baixando para 1,9% em 2025.

O desaquecimento está sendo promovido pelo BC para conter a inflação, que na primeira semana de novembro teve a projeção do IPCA inflada pelo mercado para 4,59% este ano, em alta pouco acima do teto máximo de 4,5% da meta oficial: de 3% ao ano com intervalo de tolerância de 1,5 ponto porcentual para cima ou para baixo. O Boletim Focus expõe que a expectativa para o IPCA de 2025 é de 4,03%.

Com estas expectativas o BC interrompeu os cortes que vinha promovendo na taxa básica de juros, a Selic, que já sofreu duas elevações este ano, de 10,5% para 10,75% no fim de setembro e agora, no começo de novembro, com nova puxada de 0,5 ponto para 11,25% ao ano.

O mercado já espera por nova elevação da Selic na última reunião deste ano do Copom, Comitê de Política Monetária, agendada para 10 e 11 de dezembro, estimando que a taxa fechará o ano a 11,75%, baixando levemente a 11,5% em 2025.

Para o câmbio, que apresentou sua face mais volátil às vésperas da corrida presidencial nos Estados Unidos e chegou a bater em quase R\$ 5,80, à espera de um pacote de corte de gastos do governo federal, as apostas são de cotação de R\$ 5,50 ao fim deste ano e de R\$ 5,43 para o próximo.

Quanto à dívida líquida do setor público os economistas preveem que seja equivalente a 63,5% do PIB este ano, subindo a 66,66% em 2025.

JURO SEGURA PIB E INFLAÇÃO

Roberto Padovani, economista-chefe do Banco BV, faz projeções que acompanham de perto o Focus: pela ele a econo-

mia brasileira cresce 3,1% este ano e 1,9% em 2025. Desde 2023 Padovani considera que a retomada está em patamar "muito forte", para além da sua capacidade de crescimento, estimada em 2% a 2,5%.

"No ano que vem a alta dos juros e a redução do aumento das despesas públicas segurarão a taxa de crescimento do PIB."

Na atual conjuntura, ele observa, o baixo desemprego e as condições de renda favoráveis estimulam consumo e reduzem o risco de crédito: "Mas também torna a inflação resistente, de 4% a 4,5%, com destaque para o custo de serviços, num patamar de 5%".

O economista estima taxa básica de juros de 11,25% no fechamento de 2024 e de 12% em janeiro próximo, encerrando 2025 com 11,75%. Padovani alerta para o impacto desta elevação, por encarecer o crédito em um ambiente em que as famílias seguem endividadas.

"A percepção de risco deve aumentar e, no nosso entendimento, os bancos, de maneira geral, controlarão a oferta [de crédito]. Com isto setores dependentes de crédito, como o automotivo, devem desacelerar ao longo de 2025."

Ele recorda que o financiamento de veículos registra queda nos últimos anos, e que o aperto monetário reforça a pressão exercida nesta modalidade.

Padovani também espera por possível impacto negativo no mercado de trabalho, interrompendo a queda do desemprego. Existe ainda a expectativa de redução no ritmo de aumento dos gastos públicos: "Desde 2023 houve grande expansão fiscal. A estimativa de menor impulso fiscal, combinada com a desaceleração de emprego, pode fazer com que a renda cresça em ritmo menor".

No quadro geral, para 2024 e 2025, o economista-chefe do BV prevê, respectivamente, inflação de 4,4% e de 3,5%, com câmbio de R\$ 5,30 e R\$ 5,40.

SEM CRISE CAMBIAL

Pelo olhar de Tereza Fernandez, consultora econômica da Fenabreve, o PIB



Divulgação/Fenabreve

“O Brasil tem reservas internacionais suficientes, de US\$ 372 bilhões, para impedir um ataque cambial.”

Tereza Fernandez, Fenabreve

Avançando para a mobilidade mais limpa

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

BORGWARNER

As principais projeções do mercado

Fonte: Relatório de Mercado Focus/BC 18/nov/2024 // *IBGE/Pine



	2024	2025
PIB (%)	3,10	1,94
Inflação IPCA (%)	4,64	4,12
Inflação IGP-M (%)	5,45	4,00
Juro Selic (% aa)	11,75	12,00
Dólar (R\$)	5,60	5,50
Taxa média anual de desemprego (%)*	7,50	6,80
Dívida pública líquida (% PIB)	63,50	66,65
Saldo conta corrente externa (US\$ bi)	-46,47	-48,00
Balança comercial (US\$ bi)	76,99	76,65
Investimento Estrangeiro Direto (US\$ bi)	71,50	73,56

crece 3,1% em 2024 e, para ela, o cenário permite expansão da economia pouco maior do que a média das previsões em 2025, de 2% a 2,2%, enquanto o IPCA bate agora nos 4,8% e desacelera para 4% no próximo ano, e a taxa Selic, no mesmo intervalo de tempo, será de 11,75% e 10,5%, com câmbio oscilando pouco, de R\$ 5,50 a R\$ 5,30.

"O cenário é de aumento dos gastos públicos e da demanda e com inflação pressionada pelo reajuste de alimentos, da energia elétrica e de parte de serviços", ela avalia, ao mesmo tempo em que não vê grande risco de disparada do dólar: "Acredito que o Brasil tem reservas internacionais suficientes, de US\$ 372 bilhões, para impedir um ataque cambial, sendo que a balança comercial garante o mínimo de crescimento."

Na opinião da economista a volatilidade cambial atual reflete, sobretudo, a insegurança gerada pelo aumento dos gastos públicos e por fatores externos, como a condução da economia dos Estados Unidos: "Não existe aspectos estruturais que justifiquem uma crise cambial e entendo que deve ser feito ajuste imediato de corte de gastos públicos, ainda que seja com medidas pontuais no primeiro momento, para sustentar o arcabouço fiscal, condição essencial para baixar juros".

Para ela a acomodação do preço do petróleo é fator que pode ajudar a segurar a inflação, que permanecerá pressionada de janeiro a março, principalmente pelo reajuste dos alimentos.

Com relação ao crédito, com uma possível queda da taxa básica de juro, Fernandez prevê a possibilidade de ampliação da oferta, na faixa de 5%, para pessoa física no âmbito geral: "Para as empresas é mais complicado projetar o crescimento do financiamento, em razão da forte inadimplência".

Ela acrescenta que, atualmente, o spread bancário carrega a insegurança com relação ao rumo da economia e à alta da Selic, e leva a uma análise mais rigorosa do perfil de quem busca o crédito.



Rompemos **barreiras** para construir **pontes**

Reconhecida como líder global em componentes automotivos, a **Dana** também se destaca pela inclusão social. Há mais de 10 anos, o **Programa de Inclusão de Pessoas com Deficiência Intelectual** oferece oportunidades reais de integração em nossas operações, para que este grupo possa desenvolver conhecimentos e habilidades, promovendo um ambiente de trabalho adaptado e acolhedor. Dessa forma, asseguramos a estabilidade e a inserção desses colaboradores no mercado de trabalho.

É assim que criamos oportunidades e transformamos vidas.



Conheça mais sobre este programa



Mas é bom lembrar: a taxa média anual de juro de 25,5% ao ano para financiamentos de veículos para pessoas físicas, segundo último levantamento do BC em setembro, embute spread de 14,25 pontos com relação à Selic atual de 11,25%, o que é maior do que os 13 pontos de spread cobrados quando a taxa básica estava bem mais elevada, em 13,75%, um ano atrás.

FALTA BASE SÓLIDA

A economista Juliana Inhasz, professora do Instituto de Ensino e Pesquisa Insper, espera crescimento do PIB de 3% este ano e de 1,8% a 2% para o próximo, recuo proveniente de aumento de juros



Divulgação/Insper

“O Brasil precisa de um plano de crescimento sustentável de longo prazo, com capacitação de mão-de-obra, melhoria da qualificação para pesquisadores e especialistas em tecnologia para incentivar a capacidade de produção.”

Juliana Inhasz, Insper

e da pressão inflacionária. O câmbio, para ela, deve permanecer em R\$ 5,50 nos dois períodos, a inflação em 4,65% em 2024 e em 4,5% em 2025 por causa da estiagem, custo de produção, queda da demanda e de gastos públicos. O cenário deve impactar o mercado de trabalho. Já a Selic encerra este ano em 11,75% e o próximo em 11,5%.

Ela justifica: “Temos um governo ativo na concessão de auxílios e benefícios sociais, da folha de pagamento, antecipação de pagamento de precatórios e até do salário mínimo. Só que é uma economia que carece de aumento da capacidade produtiva significativa e de investimentos”.

Embora o PIB apresente crescimento de 3% a 3,5% a especialista lamenta a falta de elementos sustentáveis no campo minado da economia, marcada pela desigualdade social, incertezas e inflação alta, sentida especialmente pela população de baixa renda.

Para a analista os investidores temem injetar recursos em setores produtivos em um País com perspectiva de crescimento baixo e incerto e com orientação que muda a cada novo governo. Ela lembra que a dívida bruta está em torno de 80% do PIB e atrai um capital interessado em ganhos financeiros.

“O Brasil precisa de um plano de crescimento sustentável de longo prazo, que contenha capacitação de mão-de-obra, melhoria inclusive da qualificação para ter um contingente de pesquisadores e especialistas em tecnologia para incentivar a capacidade de produção. Mas a luta para ter um país melhor tem de ser cooperativa, com o Estado gerando condições, com controle fiscal, e a iniciativa privada fazendo a sua parte.”

Haroldo Silva, conselheiro do Corecon SP, Conselho Regional de Economia de São Paulo, reforça o coro em defesa de medidas estruturais para a economia.

Por ora ele olha para movimentos nos Estados Unidos que podem trazer algumas complicações para cá. O presidente eleito Donald Trump tende a aumentar protecionismo comercial e acirrar a dis-



Divulgação/BMW

“Apesar do recente aumento dos juros ainda temos uma taxa ao consumidor inferior à da praticada no ano passado.”

Haroldo Silva, Corecon SP

puta comercial com a China, ao mesmo tempo em que promete deportações e barreiras a imigrantes. Ambos são fatores de aumentos de custos inflacionários no país que sinalizam uma política econômica mais restritiva, com aumento de juros e impacto no câmbio e nos preços praticados no Brasil.

ECONOMIA REAL VAI MELHOR

O economista traça um retrato da economia brasileira considerando que o governo, de característica desenvolvimentista, é mais condescendente com a alta da inflação, desde que seja acompanhada do crescimento do PIB. Tanto que ele espera por crescimento da economia acima de 3,5% este ano, com base no desempenho do setor produtivo, impactado positivamente em patamares maiores.

Silva admite, no entanto, ser notório que indústria e serviços sentem a aceleração da economia antes das instituições

financeiras e consultorias. Como exemplo ele cita o incremento das vendas de veículos no País de janeiro a outubro, de 15% na comparação com o mesmo período de 2023, acompanhado de ingresso de investimentos estrangeiros e eletrificação: “O dinamismo dessa nova demanda não está totalmente capturado pelo Focus. A economia real, em especial, pode trazer crescimento adicional. O Banco Central está corrigindo um pouco essa situação com o lançamento da pesquisa Firmus [ainda em fase piloto], ouvindo economistas e empresas do setor produtivo. O levantamento deve trazer benefícios a longo prazo”.

Haroldo Silva destaca ainda, como aspecto positivo, o aumento do trabalho formal, permitindo que as pessoas assumissem financiamentos a longo prazo e a renovação de frotas das locadoras: “Apesar do recente aumento dos juros ainda temos uma taxa ao consumidor inferior à praticada no ano passado”.

Ele alerta, porém, para o risco de armadilhas, com a prática de juros futuros “impagáveis”. E caso ocorra queda da Selic os juros reais assumem patamar ainda maior: “Considero a atual taxa injustificável. É semelhante à da Rússia. E não estamos em guerra”.

O câmbio, projetado a R\$ 5,50 para os dois anos, não terá grande impacto, ele avalia, uma vez que o mercado já precipitou o afrouxamento da política fiscal.

Silva entende que, juntamente com o aumento do consumo das famílias, também são positivos para manter a economia aquecida os recursos para investimentos do BNDES destravados pelo PAC, Programa de Aceleração do Crescimento, bem como outras linhas públicas que estão financiando inovações e a descarbonização de processos.

O economista projeta PIB com alta de 2,1% em 2025, Selic de 11,75% este ano e de 11,5% no próximo exercício, inflação de 4,5% ao fim de 2024 declinando para 4,1% no ano seguinte, com impacto de preços agrícolas e os administrados, como tarifas de energia. ■

A solução de usinagem sustentável da Gerdau



Maior fabricante brasileira de aço apresenta o Gerdau Tech Ecomachining, linha de produtos com utilização de ligas atóxicas, voltada para clientes que utilizam processos de usinagem na fabricação de seus componentes.

A Gerdau, maior fabricante brasileira de aço, apresenta o Gerdau Tech Ecomachining, uma linha de produtos com ligas atóxicas, voltada para clientes que utilizam processos de usinagem na fabricação de seus componentes.

Para a Gerdau, a sustentabilidade é um pilar estratégico do seu negócio, refletido em suas novas linhas de produtos. A empresa busca incansavelmente unir as melhores práticas e inovações para que os clientes percebam a performance antes, durante e após o seu processo produtivo.

A usinagem de materiais é essencial para a indústria, pois permite fabricar peças complexas

com alta precisão e qualidade, garantindo que componentes como motores, eixos e sistemas de transmissão funcionem corretamente. Ela possibilita a produção em larga escala e com tolerâncias exatas, fundamentais para a segurança, durabilidade e eficiência dos veículos.

A criação do Gerdau Tech Ecomachining foi orientada para atender às necessidades das empresas do setor automotivo, agrícola e indústrias diversas, mercados que tradicionalmente utilizam outras soluções para melhorar a usinabilidade, como por exemplo, o aço ao chumbo, que exige diversos controles ambientais e cuidados no manuseio. O diferencial do produto da Gerdau é o

uso de ligas atóxicas que garantem a eficiência da produção sem comprometer o desempenho final dos componentes, com menor impacto ambiental. Uma dessas inovações é o uso de bismuto na composição química dos aços, uma alternativa sustentável que melhora a usinabilidade.

Segundo Luis Augusto Colembergue Klujso, Gerente Geral de Tecnologia de Aços Especiais Brasil da Gerdau, este novo produto é notável sob o ponto de vista da sustentabilidade, lembrando que o “compliance ambiental” é uma demanda corporativa cada vez mais presente nas empresas automotivas. “Nosso objetivo é agregar valor real aos produtos de nossos clientes, ajudando a aumentar sua competitividade no mercado automotivo. Trabalhando com foco em inovação e excelência em qualidade, nos posicionamos como parceiros estratégicos para nossos clientes, fornecendo não apenas aços, mas soluções que impulsionam seus negócios. Queremos que nossos clientes saibam

exatamente por que devem escolher a Gerdau: porque estamos comprometidos com o futuro, tanto na performance quanto na sustentabilidade”, afirma.

Com 123 anos de história, a Gerdau é a maior empresa brasileira produtora de aço e uma das principais fornecedoras de aços longos nas Américas e de aços especiais no mundo. Além de oferecer aços de alta performance e sustentáveis para usinagem, a Gerdau entrega soluções que aumentam a competitividade dos clientes de forma concreta. Em parceria com instituto SENAI São José dos Campos, o benefício da solução foi validado com testes de usinabilidade, que demonstraram incremento de até 40% de aumento na vida útil das ferramentas de corte e até 30% de redução nas trocas de ferramentas em comparação com aços tradicionais. Esses resultados refletem um avanço significativo em produtividade e otimização de recursos, reafirmando o compromisso da Gerdau com a inovação e sustentabilidade.



Ameaça da alta competitividade da China



Divulgação

Grandes fornecedores estão preocupados com a vinda de autopeças chinesas junto com as novas fabricantes e há quem defenda medidas de proteção

Por Lucia Camargo Nunes

Os maiores fornecedores de componentes e sistemas automotivos do País têm expectativas positivas para 2025, apostando em crescimento de produção, vendas e exportações, apesar dos desafios que já existem no horizonte dos próximos meses.

O Grupo ABG, que controla fornecedores de rodas, estruturas de bancos e diversos componentes de aço e plástico, está neste grupo: o CEO Alexandre Abage

projeta alta da ordem de 6,3% na produção de automóveis, comerciais leves e veículos pesados – 6,4% para leves e 3,9% para caminhões e ônibus. Já as vendas de carros e utilitários devem subir em patamar de 5% a 6% e as de pesados avança de 2% a 3%.

As exportações, após dois anos de retração, devem apresentar uma leve recuperação em 2025 em leves e pesados, puxando um pouco a produção para cima, na avaliação de Abage: "A ocupação da

capacidade instalada nas autopeças em geral deve se manter em torno de 75%, segundo acompanhamento que fazemos com o Sindipeças”.

Contudo o executivo expressa preocupação com incertezas econômicas e políticas, tanto locais como internacionais, e propõe a adoção de programa de renovação da frota de leves e pesados, como plano para o fortalecimento das vendas, aumento da segurança viária e alternativa impactante nos cenários da descarbonização.

ABG PEDE IMPOSTO A PEÇA CHINESA

Abage também é a favor de medidas de proteção do setor automotivo contra invasão de peças produzidas na China, que seriam trazidas pelas montadoras que estão se instalando no Brasil: “Seria polêmica mas garantiria a igualdade de condições de produção e concorrência para as novas montadoras, que podem e devem contar com a capacidade dos fornecedores locais para fabricar seus veículos aqui”.

Ele justifica a preocupação: “Verificamos recentemente que foi feita uma série de pedidos [ainda em análise] de ex-tarifários [redução da tarifa de importação a 2%] para produtos chineses, para peças e conjuntos que poderiam claramente ser fabricados no Brasil. Além das vantagens já conhecidas da China, que conta com economia de escala e custos subsidiados pelo governo, conceder redução de imposto



Divulgação/Grupo ABG

“Seria polêmica [uma medida de proteção contra peças chinesas] mas garantiria a igualdade de condições de produção e concorrência para as novas montadoras.”

Alexandre Abage, Grupo ABG

Projeções dos sistemistas para 2025

Fonte: Empresas

Empresa	Produção (milhões)	Vendas domésticas (milhões)	Exportações (milhares)	Capacidade utilizada
Grupo ABG	2,7	2,7	–	75%
Continental	2,9	2,7	–	–
ZF	2,7	2,5	450	55%
Bosch	2,57	2,62	335	64%

de importação nesses casos prejudicará em dobro a indústria local de autopeças e sistemas automotivos, que estão em momento de investimento devido às novas tecnologias fomentadas pelo Mover”.

CONTINENTAL PREVÊ AVANÇO DO MADE IN CHINA

Aumento da confiança do consumidor, aliado a uma certa estabilidade e redução do desemprego, são fatores que ajudarão na venda de carros, segundo Ricardo Rodrigues, diretor da unidade de negócios de sistemas automotivos da Continental no Brasil.

Há clientes que falam em alta de 10% mas Rodrigues é mais conservador ao projetar avanço menor, da ordem de 5%, baseado principalmente no aumento da presença de chineses: “A tarifação deve segurar as vendas no próximo ano, mas eles pensam no longo prazo, inclusive em trazer alguns dos seus parceiros para o Brasil”.

A empresa trabalha com projeção de produção de veículos leves e pesados na casa dos 2,9 milhões em 2025, com exportações dependentes da recuperação do mercado argentino.

Para o diretor da Continental o avanço dos chineses é irreversível. Ele cita que Europa já sofre com isso e os Estados Unidos, mesmo criando bloqueio significativo, não poderá evitar. Ele reflete: “O movimento chinês é sem volta no Brasil. Os produtos que eles trazem beneficiam o consumidor final, mas eles não podem aniquilar a nossa indústria. O próximo passo deles é trazer os parceiros. Por isto temos de desenvolver um conceito também de parceria com a indústria local”.

A preocupação da Continental é justamente ver os chineses tomando participação nos seus clientes, para os quais a companhia desenvolveu produtos, o que consequentemente pode derrubar seus volumes. Para contornar este inevitável momento a Continental investe na diversificação, como no aftermarket: “A reposição é o mercado-chave para sobreviver de uma maneira sustentável quando a oscilação do mercado for negativa”.

Rodrigues ainda cita o desenvolvimento de soluções de mobilidade, como sistemas de gestão de frota, de rastreamento, digitalização, conexão com a nuvem e conceitos de inteligência artificial para predição de dados – os bancos que financiam veículos tornaram-se potenciais clientes dessas facilidades tecnológicas.

Aumentar o nível de localização também é importante porque seus clientes querem comprar localmente: “Este ano foi muito positivo para aprovar a localização de novos itens, que acabam de ser lançados na Europa, por exemplo. Este intervalo, antes, era de cinco a sete anos. Agora estamos falando em até dois anos para chegar aqui. Temos conquistado o apoio da matriz [na Alemanha] para localizar, o que tem efeito bastante positivo



Divulgação/Bridgestone

“Nossas solicitações incluem a busca por políticas que garantam um equilíbrio justo dos interesses dos fabricantes locais com os dos importadores, incentivando o investimento no Brasil.”

Damian Seltzer, Bridgestone

para nacionalizar produtos que nós não produzíamos”.

BRIDGESTONE ESPERA REEQUILÍBRIO

A fabricante de pneus Bridgestone também observa uma redução na demanda por causa da entrada massiva dos pneus importados da China e de outros países asiáticos, que em alguns casos já ultrapassa os 60% do mercado brasileiro. O imposto de importação de pneus de carga, de 16%, que havia sido zerado em 2021, foi retomado em abril do ano passado, mas o mercado segue desbalanceado – exemplo disto é que há produtos importados acabados entrando no País com preço abaixo do custo da matéria-prima.

Com 25% da produção destinada aos fabricantes de veículos OEM e outros 50% para o mercado de reposição Damian Seltzer, presidente da Bridgestone Brasil, diz que este é um momento importante para oferecer produtos que atendam às demandas existentes e àquelas que serão criadas com o novo ciclo de investimentos, “um dos motivos pelos quais também estamos investindo nas nossas plantas”.

Com expectativa de crescimento da economia, e aumento de 16% para 25% na alíquota de importação de pneus de passeio, a Bridgestone espera por um reequilíbrio do mercado: “Estamos em constante diálogo com o governo, buscando um ambiente regulatório que promova a competitividade e o desenvolvimento sustentável da indústria nacional de pneus. Nossas solicitações incluem a busca por políticas que garantam um equilíbrio justo dos interesses dos fabricantes locais com os dos importadores, incentivando à inovação e o investimento no Brasil. Vale reforçar que não somos contra importar: apenas buscamos um ambiente de competição justa”.

ZF INVESTE COM PERSPECTIVAS

Carlos Delich, presidente da ZF América do Sul, tem perspectivas otimistas em mente: a produção total deverá ficar em 2,7 milhões de unidades em 2025, ou cerca de 5% a 6% sobre este ano, que no



Divulgação/ZF

“O setor automotivo vem respondendo positivamente e de maneira sustentável em 2024. Somente neste ano mais de R\$ 60 bilhões em investimentos foram anunciados para P&D.”

Carlos Delich, ZF

rito atual aponta para a produção de 2,5 milhões a 2,6 milhões de veículos.

“O setor automotivo vem respondendo positivamente e de maneira sustentável em 2024. Somente neste ano mais de R\$ 60 bilhões em investimentos foram anunciados para P&D pelas empresas do setor para ampliação de produção e desenvolvimento de novas tecnologias. O terceiro trimestre do ano apresentou melhor resultado desde 2019, período pré-pandemia. Também vale ressaltar a chegada de novas montadoras de veículos leves [BYD e GWM].”

O executivo está mais cauteloso com as vendas domésticas: 2,5 milhões de unidades. Em sua visão os juros para financiamento de veículos ainda não caíram na mesma proporção que a taxa Selic, com tendência de fechar o ano em 11,75%.

embora exista a possibilidade de não haver repasse total ao consumidor final, facilitando o crédito.

"Estamos prevendo que esteja próximo dos patamares de 2018, quando foram emplacados mais de 2,5 milhões de veículos, e de 2019, que atingiu mais de 2,7 milhões."

Nas exportações as de 450 mil veículos leves e pesados parece uma projeção factível, considerando o crescimento do mercado mexicano e queda em mercados importantes, projeta Delich: "Em 2024 as exportações de veículos enfrentaram alguns desafios, com queda significativa em comparação ao ano anterior. Dentre as principais causas estão as crises enfrentadas por parceiros comerciais como Argentina, Chile e Colômbia. Estes são países que têm sido mercados-chave para a indústria automotiva brasileira. Essa queda nas exportações refletiu também o aumento da concorrência internacional, principalmente de veículos chineses, que ganhou espaço em mercados da América Latina".

Na avaliação do presidente da ZF América do Sul as perspectivas de vendas externas dependerão da recuperação econômica dos mercados parceiros e de projetos de diversificação caso as montadoras brasileiras busquem aumentar suas exportações para outros destinos.

Sobre a capacidade utilizada Delich estima que a indústria automotiva tenha uma ocupação de 55%. "Apesar da recuperação sustentável da produção e emplacamentos, verificada desde 2022, ainda levará muito tempo para que a capacidade utilizada chegue ao patamar verificado de 2010 a 2012".

Neste período o mercado produzia acima de 3 milhões de unidades/ano, com 75% da capacidade utilizada.

BOSCH FOCA NO CRESCIMENTO

A Bosch projeta bom crescimento nas vendas do ano que vem no Brasil, impulsionado pelo desempenho sólido em todos os segmentos em que atua. Ao mesmo tempo em que a volatilidade econômica pode representar desafios, o presidente da Robert Bosch América

Latina, Gastón Díaz Perez, afirma que a companhia está estrategicamente preparada para responder com agilidade, ajustando o foco e explorando novas oportunidades à medida que surgem com muita inovação.

As principais preocupações para 2025 estão focadas em saber qual a extensão da oscilação mais acentuada da variação do real com relação ao dólar e ao euro, o comportamento da taxa de juros e o controle da inflação, assim como qual será o resultado primário do governo.

"Uma das pautas das indústrias brasileiras com a Alemanha, por exemplo, é a negociação de um acordo para evitar a dupla tributação [ADT], com o objetivo de aumentar a segurança jurídica nos negócios e os investimentos e exportações, além de estimular a aquisição de tecnolo-



Divulgação/Bosch

“Um ajuste no Mover [para aumentar incentivos a P&D] poderia oferecer mais segurança nas tomadas de decisão do setor, promovendo ambiente mais atraente para investimentos.”

Gastón Díaz Perez, Bosch

gia e empréstimos internacionais."

Para o executivo as oportunidades estão no desenvolvimento de soluções conectadas, digitalização e uso da inteligência artificial em processos que permitam esta aplicação: "A Bosch no Brasil tem potencial de continuar crescendo nesses segmentos para se tornar uma referência em digitalização e automação".

Embora as expectativas sejam positivas com o Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, Perez aponta que o volume de recursos destinados à pesquisa e desenvolvimento tem se mostrado insuficiente, especialmente devido ao aumento do número de empresas participantes: "Um ajuste nesse aspecto poderia oferecer mais segurança nas tomadas de decisão do setor, promovendo um ambiente mais atraente para novos investimentos no País".

DANA PREVÊ AGRO FORTE

Crescimento do PIB estimado em 1,9%, melhoria nas condições de crédito, com a diminuição nas provisões de perdas dos grandes bancos, forte produção na safra de grãos, na casa de 322 milhões de toneladas, e alguma expectativa de investimentos do governo federal, principalmente em obras de infraestrutura, são fatores favoráveis para a Dana enxergar cenário positivo em 2025.

De acordo com o diretor de vendas OEM, Eduardo Buchaim, o segmento de comerciais pesados ficará estável no próximo ano, estimando produção de 164 mil unidades: "Há a possibilidade de 2025 ser melhor para os ônibus por causa do programa Caminhos da Escola, a depender das compras dos municípios interessados".

Júlio Harada, diretor financeiro da Dana, acredita que para a indústria tornar-se mais competitiva é preciso simplificar o sistema tributário, flexibilizar custos de mão-de-obra e realizar maiores investimentos em infraestrutura.

CUMMINS PROJETA ALTAS E BAIXAS

Para a Cummins o segmento de ônibus em 2025 terá queda de cerca de 30% em comparação com este ano, reflexo



Divulgação/Cummins

“A perspectiva [de aumentar em 4,5% a produção de motores em 2025] está alicerçada no fortalecimento da participação de mercado em caminhões médios e semipesados.”

Mariana Pivetta, Cummins.

de pedidos governamentais já feitos e conclusão do ciclo de reposição de estoques. A produção de motores para caminhões, com meta de crescer 40% este ano, ganhará novo impulso de 4,5% em 2025, acima da média do mercado, projetada em 3%.

"Esta perspectiva está alicerçada no fortalecimento da participação de mercado de clientes estratégicos, especialmente nos segmentos de caminhões médios e semipesados", afirma Mariana Pivetta, diretora de vendas e marketing da Cummins.

Nas exportações a consolidação do Euro 6 no México deve ser considerada, além da Cummins Brasil ter desenvolvido uma nova versão do motor QSF 3.8 para atender clientes que visam o mercado externo. ■

WHB ESTÁ PRONTA PARA OS DESAFIOS DO FUTURO

Reorganizada, a empresa agregou mais eficiência em seus processos produtivos e mais qualidade em seus produtos conquistando mais clientes tanto no Brasil como, também, no exterior

Qual o balanço que a senhora faz de sua gestão, desde quando assumiu o cargo, em 2022?

Quando assumi o cargo em 2022, a empresa estava em um momento delicado, e ficou claro que mudanças rápidas eram essenciais para restabelecer a competitividade. Com o apoio do Conselho, iniciamos um processo de reestruturação abrangente em diversas áreas, principalmente nas operações fabris e no comercial. O foco foi “olhar para dentro”: fortalecer nossas bases internas, ajustar nossos objetivos e garantir que toda a equipe estivesse alinhada com essa nova direção. A partir dessa reorganização, nossa prioridade foi criar uma base sólida e robusta que pudesse sustentar o crescimento futuro, permitindo que a empresa se reconectasse ao mercado com um posicionamento mais forte e sustentável.

Quais os grandes desafios atualmente para a WHB?

Com a reorganização operacional concentramos as fábricas em um único site, hoje temos a Fundação de Ferro, Fundação de Alumínio, Forjaria e Usinagem juntas o que nos assegura

a otimização dos recursos e a sinergia entre as plantas garantindo maior eficiência, agilidade, qualidade e competitividade em nossos produtos. Paralelo a isso com o processo de Recuperação Judicial, conseguimos devolver a empresa o equilíbrio econômico-financeiro. Com um planejamento sólido, eficaz e consistente, encerraremos esse processo em breve, o qual posso dizer que foi nosso maior desafio.

Se tivesse que citar um o motivo de orgulho da empresa, qual seria?

O maior motivo de orgulho certamente é a solidez e o legado construído ao longo de 30 anos, consolidando-se como referência entre as maiores e melhores empresas no ramo. Como exemplo de nossa capacidade técnica cito a conquista do 5º C dentro do portfólio de peças automotivas, fornecemos Biela (Connecting Rod), Bloco (Cylinder Block), Cabeçote (Cylinder Head), Virabrequim (Crankshaft) e o Eixo de Comando (Camshaft).

Como a empresa está preparada para atender as novas exigências e demandas da indústria automotiva no Brasil, como, por exemplo, a produção de veículos mais sustentáveis e movidos a combustíveis não fósseis?

A nossa empresa é reconhecida pela agilidade nos desenvolvimentos, impulsionada por uma equipe de profissionais de excelência – muitos dos quais cresceram conosco ao longo de nossa trajetória. Estamos em constante evolução, refi-



**-Magaly Hübner
Busato, CEO da WHB**

Quais as perspectivas da WHB para o mercado automotivo nacional no próximo ano?

Segundo a Anfavea, o mercado automotivo brasileiro deve retomar os níveis pré-pandemia até 2025, com uma previsão de crescimento de aproximadamente 11%. A eletrificação e os veículos híbridos serão consolidados como um dos pilares da evolução automotiva, e, até 2026, essas tecnologias estarão em produção no Brasil, impulsionadas por investimentos substanciais das montadoras. Nos próximos anos, esperamos um aumento significativo na produção desses veículos elétricos e híbridos, o que certamente abrirá novas oportunidades para fornecedores nacionais. Estamos prontos e bem posicionados para fazer parte desse mercado promissor, contribuindo com nossa expertise de mais de 30 anos no mercado e uma estrutura robusta para atender às demandas de um setor em transformação.

Há planos e investimentos previstos para novas máquinas e equipamentos que podem aperfeiçoar a produtividade?

A WHB em sua essência sempre foi vista como parceiro estratégico para os clientes investindo em novos projetos dos mesmos. Temos sim planos para expansão da Fundação de Alumínio, automações na Usinagem e novas tecnologias nas engenharias. Essa visão de crescimento estruturado reforça nosso compromisso com a qualidade e com a capacidade de atender às demandas dos nossos clientes, tanto atuais quanto futuros.

nando cada um dos processos do nosso portfólio, o que nos posiciona entre as maiores empresas do setor. Guiados pelo lema da melhoria contínua, temos a capacidade de atender nossos clientes, tanto nos veículos a combustão quanto nos elétricos e híbridos. A excelência em tudo o que fazemos é uma marca que nos define e, acima de tudo, representa o maior legado deixado por meu pai, que inspira nossa trajetória e nosso compromisso com a qualidade.

E como a WHB vem se preparando para seguir com seus planos de exportações? Quais são os planos para aumentar ainda mais as exportações dos produtos manufaturados no Brasil?

A WHB sempre teve uma presença forte no mercado internacional. Estamos expandindo ainda mais essa atuação. Nossos altos índices de qualidade, competitividade e pontualidade nas entregas nos destacam no mercado externo. Para apoiar esse crescimento, estamos reforçando nosso time comercial, com o objetivo de atender nossos clientes globais com mais eficiência e ampliando nossa carteira internacional.

Estrangeiros ainda podem crescer mais

Para entidades a escalada do imposto de importação para eletrificados, se mantida no plano atual, não afetará tanto o segmento, que continua recebendo novas marcas. Mas há quem já preveja leve queda.

Por Nicolas Borges

Se, há exatamente um ano, o maior temor dos importadores de veículos era a possibilidade da retomada do imposto de importação para os veículos eletrificados hoje a escalada gradual da tarifa em quatro fases, de janeiro de 2024 a julho de 2026, é uma realidade que pode ficar mais desafiadora se a alíquota integral de 35% voltar a ser aplicada antes do previsto, como propôs a Anfavea, a entidade dos fabricantes de veículos instalados no País que solicita ao governo federal a antecipação imediata da taxa máxima.

Ricardo Bastos, presidente da ABVE, Associação Brasileira do Veículo Elétrico, confia em que as regras serão mantidas: “Estamos acompanhando, trabalhando, mas acho que isto não vai acontecer porque existe bom senso dentro do governo. Fazer uma regra e em menos de um ano mudá-la não faz sentido nenhum”.

Mesmo se o governo não ceder à pressão da indústria nacional o efeito do apetite fiscal na retração das importações é algo já tomado como certo, tamanha a dominação de híbridos e elétricos no segmento de importados. Veja só: a Abeifa, Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos, afirma que no mercado de modelos premium estrangeiros no Brasil – cerca de 50 mil carros/ano – 82% têm algum nível de eletrificação.



Arquivo Pessoal

“Estamos acompanhando mas acho que não acontecerá já [a retomada do imposto de importação de 35% sobre elétrico e híbridos].”

Ricardo Bastos, presidente ABVE



Divulgação/Abeifa

“Estimamos uma alta nas vendas de importados [das associadas] de 8% a 10% em 2025.”

Marcelo Godoy, presidente Abeifa

O universo de alta voltagem importado aumenta muito se forem contabilizadas as vendas das chinesas generalistas BYD e GWM, que trazem apenas híbridos e elétricos e já emplacaram juntas mais de 80 mil unidades de janeiro a outubro. De toda forma entidades ligadas a este nicho apostam que a mordida do imposto será sentida em algum momento, mas não tão cedo.

ALTA DAS VENDAS EM 2025

Com relação às empresas que fazem parte da Abeifa o presidente Marcelo Godoy, também presidente da Volvo Cars Brasil, acredita que o mercado de importados ainda crescerá em 2025: “Estimamos uma alta de 8% a 10% sobre 2024, que deve ser de 95 mil a 97 mil unidades”.

Ainda mais otimista é Bastos, também diretor de relações institucionais e governamentais da GWM Brasil. Segundo ele as importações de eletrificados devem continuar relevantes e alcançar em torno

de 150 mil exemplares no ano que vem, mais do que a metade da previsão para o mercado brasileiro total de híbridos e elétricos, de 270 mil veículos – aqui, um forte crescimento de quase 64% sobre os 165 mil esperados para o fechamento de 2024.

“Agora que estamos perto da virada do ano começa a surgir um volume maior de micro-híbridos, principalmente nacionais, motivados pela entrada da fase L8 do Proconve, em janeiro”, observa Bastos sobre a principal causa desta alta na eletrificação.

O executivo destaca outro aspecto da nacionalização dos eletrificados, que será o início da produção local, em 2025, de modelos plugáveis – leia-se BYD e GWM que estão com suas fábricas em fase final de conclusão.

Bastos acrescenta que “estas montadoras também trarão novos modelos para o mercado e o volume de importação certamente vai deixar de crescer no ritmo de hoje, até pelo aumento do imposto de importação, mas não deve cair e, sim, reduzir a proporção sobre a produção nacional”.

Em contrapartida o consultor automotivo independente Milad Kalume Neto prevê que o mercado de importados já terá uma pequena queda no ano que vem, mesmo com o início das operações no Brasil de mais marcas chinesas importadas como Neta Auto e Zeekr, já neste ano, e da GAC, prevista para 2025, fator que pode colaborar com a manutenção do aquecimento do setor de importados.

“O ano que vem deverá apresentar uma redução, mesmo que leve, no volume das importações, mas o maior problema para o segmento deverá acontecer a partir de 2026”, observa Kalume Neto. De acordo com ele até investimentos futuros, recém-anunciados por fabricantes que estão a caminho do País, correm o risco de ser revisados: “A insegurança jurídica local é algo que pode afetar decisões já tomadas”.

Na opinião do consultor medidas protecionistas repentinas, como a escalada da alíquota de importação, não causam aumentos significativos na produção: “Além disto os modelos importados são importantes para puxar o avanço da indústria local”.

Ricardo Bastos ressalta que a grande movimentação de veículos elétricos e híbridos plug-in chineses no ano passado e neste trouxe aos consumidores a possibilidade de provar da mais moderna tecnologia disponível no mundo: "E não apenas com modelos premium mas em todas as categorias, desde hatches subcompactos até SUVs de luxo".

O presidente da Abeifa acredita que este tipo de ação governamental, como a do aumento do imposto de importação, tem efetividade nula a curto prazo e ainda pode ser danosa a médio e longo prazos: "O que o Brasil precisa mesmo é de uma política industrial abrangente e bem pensada".

Sob este prisma o executivo da ABVE e GWM imagina que, da mesma forma que a competitividade dos eletrificados de marcas da China geraram grandes reduções de preço de montadoras estabelecidas há mais tempo no País, o contrário poderá ocorrer quando o imposto de importação dos híbridos e elétricos chegar a 35%: "Será inviável para alguns modelos manter valores competitivos e isto poderá puxar de novo para cima a tabela de produtos de outras marcas".

FATORES MACROECONÔMICOS

Com relação ao cenário da economia brasileira Kalume Neto avalia que a oferta de crédito é um fator que deve afetar o mercado como um todo em 2025, contudo nem tanto os importados: "Era algo que vinha com um bom ritmo até os juros começarem a subir, mas é na venda dos veículos nacionais que se sente mais".

Para Marcelo Godoy a atual volatilidade cambial é a variável que mais prejudica o segmento: "O câmbio está pressionado e tem de ser melhor direcionado. Se o dólar ficar nesta cotação alta, perto de R\$ 6, por muito tempo ficará insustentável para a importação".

Ao menos quanto à inflação Bastos vê momento mais favorável: "Se os níveis deste ano se mantiverem já será excelente". Godoy acrescenta: "Não vejo a inflação tendo grandes oscilações, mas o PIB deverá crescer menos, algo de 1,5% a 2%".



Divulgação/ABVE

“O ano que vem deverá apresentar uma redução, mesmo que leve, no volume das importações, mas o maior problema para o segmento deverá acontecer a partir de 2026.”

Milad Kalume Neto, consultor

Quanto ao Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, o dirigente da ABVE estima que haverá definições importantes ainda em 2024: "Nós trabalhamos com a hipótese de que até o fim deste ano deveremos conhecer não sei se toda regulamentação que está pendente, mas uma parte boa dela".

Para ele dificilmente será o caso ainda no que resta deste ano de conhecer como funcionará o IPI Verde, mas outros pontos têm boas possibilidades de receber as definições finais, como a nacionalização e a bonificação dentro do Mover: "Por exemplo: o que são aquelas tecnologias novas que serão premiadas ou pelo menos tratadas de forma a serem atraídas para o Brasil? São medidas que podem ajudar mas precisam ser bem calibradas".

Power Onward™



HOUSERSOCKET

JORNADA DESTINO AO ZERO

ACELERANDO PARA UM
FUTURO SUSTENTÁVEL

IMPULSIONADOS PELA INOVAÇÃO

Estamos em uma missão contínua para descobrir novas e melhores maneiras de manter o mundo funcionando. Dando um passo importante em nossa *Jornada Destino ao Zero*, estamos comprometidos a alcançar um futuro com zero emissões até 2050.

Como líder no mercado de motores e soluções de energia, nosso compromisso é reduzir as emissões e investir em tecnologias que impactam diretamente o meio ambiente e os negócios. Nossa estratégia é focada em:

- Combustíveis de baixo carbono
- Rede descarbonizada
- Economia de hidrogênio verde
- Motores avançados e soluções inovadoras

**A TRANSFORMAÇÃO COMEÇA AGORA, E A AÇÃO
DEVE SER COLETIVA. VAMOS JUNTOS CONSTRUIR
UM FUTURO MAIS SUSTENTÁVEL!**



Cada vez mais ligados na tomada

Na visão da BMW os carros eletrificados continuarão em forte ascensão no Brasil mesmo com os aumentos progressivos da taxaço sobre a importação

Por Nicolas Borges

Marca que vem liderando o nicho premium do mercado nacional pelos últimos seis anos a BMW confia que os veículos eletrificados seguirão ganhando espaço no País com base na tendência apontada por estudos recentes e pela previsão da ABVE, Associação Brasileira do Veículo Elétrico. De acordo com a CEO do Grupo BMW Brasil, Maru Escobedo, 2025 verá um crescimento substancial do número de híbridos e elétricos no mercado brasileiro. Inclusive com mais opções do grupo, que já conta com nove modelos diferentes de BEVs, veículos elétricos a bateria, à venda por aqui.

Mas o otimismo também está atrelado à manutenção da programação tributária: "O governo demonstra a intenção de continuar aumentando o imposto de importação sobre os veículos eletrificados, mas a aceleração do cronograma anteriormente publicado seria um erro estratégico". Na opinião dela o segmento dos carros híbridos e elétricos ainda é incipiente no Brasil, por mais que esteja crescendo nos últimos anos: "É importante que o consumidor tenha acesso às tecnologias de eletrificação, para que possa decidir pela que melhor lhe atende em relação à mobilidade sustentável".

Com relação aos indicadores macroeconômicos a BMW enxerga o próximo



Divulgação/BMW

ano com relativa estabilidade, prevendo inflação ligeiramente menor, de 4%, ante 4,55% previstos no fechamento para este ano. Além disto a taxa Selic deve cair meio ponto percentual, de 11,75% ao fim de 2024 para 11,25% ao fim de 2025.

Ainda assim é um nível elevado de juros, o que representa um sinal de alerta, de acordo com Escobedo, mesmo que a oferta do crédito seja uma variável menos impactante dentro do mercado premium: "O segredo é a criatividade e a oferta de produtos diferenciados, para oferecer novas e customizadas soluções financeiras". Ela aponta como exemplo o

novo programa de seguros para os carros BMW e Mini, além das motos BMW.

Fator preponderante para o segmento de importação como um todo, o câmbio deve se manter estável, com ligeira tendência de queda, segundo as estimativas com as quais ela trabalha, o que significa dólar a R\$ 5,45 em 2025, contra R\$ 5,40 este ano. Já o PIB brasileiro deve crescer menos: 1,93% contra 3,1% em 2024.

NOVOS MODELOS NACIONAIS

De todo o modo a líder da BMW reafirma o compromisso recém-anunciado, de investir R\$ 1,1 bilhão no período 2025-2028. Os recursos serão aplicados para a fabricação de novos produtos na fábrica de Araquari, SC, que acaba de completar dez anos de atividade. Mas antes mesmo deste aporte, ainda em 2024, será iniciada a montagem do primeiro híbrido plug-in na América do Sul, uma versão do utilitário-esportivo X5.

Maru Escobedo também se mostra confiante quanto às definições finais de regulamentações do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, ao longo do ano que vem: "Ainda faltam regulamentos e ajustes no regime, que estamos otimistas para serem concluídos em 2025. Quando todas as diretrizes estiverem claras e definidas será possível a confirmação dos investimentos previamente anunciados pelas empresas".

“Ainda faltam regulamentos e ajustes no Mover, que estamos otimistas para serem concluídos em 2025. Quando todas as diretrizes estiverem claras e definidas será possível a confirmação dos investimentos.”

Maru Escobedo, CEO BMW Group Brasil

Mais: "Pelo número de empresas que aderiram ao programa é preciso ampliar os recursos do Mover para pesquisa e desenvolvimento para que seja possível garantir os créditos financeiros gerados. A definição do IPI Verde é outro ponto de grande expectativa".

Para além do Mover há vários outros pontos a serem esclarecidos, na visão da executiva, caso da negociação com a Argentina do ACE 14 e a redução a 2% do imposto de importação sobre componentes e sistemas classificados como ex-tarifários – sem produção equivalente no País. Outro aspecto que a executiva destaca é a regulamentação dos aportes no FNDIT, Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico, que poderá impulsionar ainda mais a pesquisa e desenvolvimento no setor.

ATENÇÃO AO IMPOSTO SELETIVO

Uma análise mais cuidadosa do panorama tributário é mais uma questão relevante, de acordo com Maru Escobedo, principalmente no que diz respeito ao imposto seletivo, que pode mexer muito com os preços dos veículos eletrificados.

Para a presidente do Grupo BMW Brasil "vale frisar que o imposto seletivo tem dois objetivos: o de aumentar a carga tributária para desincentivar o consumo, mas pode também ser reduzido para incentivar", diz a executiva. "Neste conceito entendemos que todas as tecnologias veiculares deveriam estar contidas no imposto seletivo, para que veículos eficientes, seguros e sustentáveis possam ter a carga tributária reduzida ou zerada".

Maru Escobedo propõe maior cuidado ao taxar elétricos: "Veículos eletrificados trazem mais tecnologias, eficiência energética, conectividade e segurança veicular. Entretanto têm maior potência, pela característica dos motores elétricos com torque imediato. Portanto a potência não deveria ser um critério punitivo [para os elétricos]. A definição dos parâmetros para o imposto seletivo deve levar em conta o longo prazo da transição energética e tecnológica".

Cinco novidades no centenário

Ciclo de investimentos no Brasil muda a rota da GM do elétrico para o híbrido

Por Leandro Alves

Prestes a completar 100 anos no Brasil a General Motors está confiante no futuro em seu maior mercado do Hemisfério Sul. A partir de 26 de janeiro, dia em que comemora seu centenário, a subsidiária brasileira começará a preparação para revelar os produtos do ciclo de investimento de R\$ 7 bilhões até 2028. Serão cinco lançamentos em 2025, “alguns importados, mas claramente teremos novidades de modelos NEV, ou New Energy Vehicles, como eu chamo, feitos no Brasil”, diz Santiago Chamorro, presidente da GM América do Sul.

Mesmo que os efeitos da tragédia das enchentes no Rio Grande do Sul tenham dificultado o desempenho da GM este ano – pois lá se encontra a fábrica de Gravataí que produz os modelos Chevrolet mais vendidos do País – Chamorro está otimista com o resultado de vendas: “Imaginamos que em 2024 sejam negociados algo de 2,6 milhões a 2 milhões 650 mil unidades, um volume superior ao ano passado. Boa parte deste impulso tem a ver com os fundamentos da economia, que estão um pouco melhores”.

Ele acredita que a pouca variação da taxa básica de juros – iniciou o ano em 11,25%, caiu um pouco ao longo do período e retornou a este percentual em novembro – também fez com que a inflação fosse controlada, melhorando o cenário para o consumo e os financiamentos automoti-



Divulgação/GM

vos: “Este movimento é importante para nós porque 60% das vendas são financiadas”.

Desta forma Chamorro acompanha a leitura do mercado em termos de evolução do PIB este ano, aproximando-se de um crescimento de 3%. Com este impulso em 2024 outros fundamentos, estes de natureza política interna e geopolítica internacional, deverão estar à mesa para definir como será o desempenho em 2025

O presidente da GM América do Sul espera mais por clareza do governo sobre o planejamento fiscal e o seu comprometimento com os gastos. E, também, mais informações de qual será a influência na

economia global de uma mudança de poder nos Estados Unidos. Tudo isto terá impacto nos juros e no câmbio no ano que vem. Mesmo assim Chamorro projeta que em 2025 o Brasil tenha um crescimento econômico de “quase 2%” no seu Produto Interno Bruto.

“Acreditamos que é preciso aproveitar o impulso dos fundamentos que levaram o Brasil a crescer este ano. Este será o caminho em 2025, com a expectativa de que os juros voltem a uma tendência de queda e que o câmbio fique em R\$ 5,60 a R\$ 5,70. Temos a perspectiva de uma indústria que continua crescendo, na nossa opinião, de 3% a 5%, atingindo um nível de 2,7 milhões a 2,8 milhões de unidades vendidas.”

CRESCIMENTO IMPORTADO

Um ponto de atenção levantado por Chamorro é justamente sobre a participação dos importados nas vendas este ano. Pelos seus cálculos o incremento nas vendas é de 200 mil unidades sobre o ano passado, quase o mesmo volume de modelos importados este ano.

“Boa parte do crescimento das vendas do Brasil veio dos produtos importados, fundamentalmente da China. Então, o que esperamos para o ano que vem é uma fotografia um pouquinho diferente”, afirma.

“Imaginamos que em 2024 sejam negociados algo como 2,6 milhões a 2 milhões 650 mil, um volume superior ao ano passado. Boa parte desse impulso tem a ver com os fundamentos da economia, que estão um pouco melhores.”

Santiago Chamorro, presidente GM América do Sul

“Estamos pedindo ao governo para subir rapidamente o imposto de importação para 35% para fortalecermos a indústria e proporcionar que o crescimento das vendas venha a partir do incremento da produção local, que não evoluiu tanto assim em 2024.”

Outro fator que pode melhorar o desempenho da produção no ano que vem é a recuperação dos mercados regionais. Mesmo com o crescimento da participação dos veículos chineses nos países vizinhos Chamorro acredita ser possível recuperar as exportações: “Com exceção do Brasil todos os mercados da América do Sul caíram em 2024. Para 2025 confiamos que esses mercados comecem a ser retomados, parece ser o indicador na Argentina, no Chile e no Peru. Desta forma temos o prognóstico de crescer as nossas exportações em cerca de 10%”.

PRÓXIMOS PASSOS

Em meio ao centenário e aos desafios nos mercados regionais a GM trabalha intensamente no seu ciclo de investimentos, que terá um modelo global inédito em seu portfólio desenvolvido aqui até 2028. Este veículo será produzido em Gravataí, RS, que recebeu R\$ 1,2 bilhão.

Dos R\$ 5,5 bilhões que foram destinados para as fábricas paulistas está incluído o trabalho da engenharia local no desenvolvimento do sistema híbrido flex. Trata-se de um feito inédito no universo da GM, que até pouco tempo dizia que o seu futuro seria exclusivamente elétrico.

Serão dois veículos híbridos flex lançados em 2025 e 2026, provavelmente com eletrificação leve. A GM também está pesquisando no Brasil sistema híbrido plug-in aliado ao motor flex.

Sobre estes próximos passos Chamorro está aguardando as definições do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação: “Está faltando a regulamentação para que possamos ter um pouco mais de clareza. Fala-se bastante do IPI verde, que nos parece um mecanismo interessante, mas também queremos ver como ficará, finalmente, a regulamentação”.

Aposta em crescimento com híbrido flex

Honda prepara ampliação do portfólio no País com ciclo de investimento de R\$ 4,2 bilhões que vai nacionalizar sistema e:HEV

Por Márcio Stéfani

A Honda projeta cenário otimista para 2025, com foco em crescimento e inovação. A empresa aposta em estratégias comerciais, renovação do portfólio e investimentos em novas tecnologias, como o desenvolvimento de sistema híbrido flex, exclusivo para o mercado brasileiro. Segundo Arata Ichinose, presidente da Honda do Brasil, a empresa está atenta às tendências globais e locais, valorizando o etanol como alternativa sustentável e avançando na conectividade dos seus veículos.

A Honda considera as previsões de grandes instituições financeiras para balizar suas estratégias. Em um cenário econômico instável, com inflação volátil e variações na taxa Selic e no câmbio, a montadora adequa suas operações para oferecer produtos que atendam às novas realidades do Brasil, analisa Ichinose: "A recuperação gradual do mercado de trabalho e o crescimento moderado na produção e vendas de veículos sinalizam um panorama promissor em 2025".

INVESTIMENTO COM ETANOL

Como parte de sua visão para um setor automotivo cada vez mais sustentável, a Honda aposta no potencial do etanol como solução estratégica para o Brasil, devido ao seu status de combustível renovável, e acessível, alinhado com os



Divulgação/Honda

princípios de uma economia de baixo carbono. A empresa entende que, embora a eletrificação seja uma tendência global, as tecnologias híbridas representam uma resposta viável e de transição para o momento atual do País.

Em abril a Honda anunciou investimento de R\$ 4,2 bilhões que em parte será destinado à nacionalização de seu sistema híbrido e:HEV com uso de motor a combustão flex: "Esta aposta reitera o compromisso da marca com soluções que atendam às especificidades do País e ao desejo do consumidor por produtos modernos, eficientes e ambientalmente responsáveis".

A empresa também está avaliando a viabilidade de lançar veículos 100% elétricos no Brasil à medida que o mercado e a infraestrutura de recarga evoluam o suficiente para absorver estes modelos no futuro.

Também como parte de seu pacote de investimento para o período 2024-2030 a Honda está intensificando a modernização da linha de produção brasileira e expansão do seu portfólio local. O novo WR-V, SUV de entrada previsto para ser lançado no segundo semestre de 2025, representará um dos lançamentos mais importantes da marca, atendendo um público que busca tecnologia e acessibilidade em um veículo com padrão elevado de qualidade.

Ichinose explica que, com isto, a Honda responderá não apenas aos desafios atuais, mas também antecipará as demandas do futuro, fortalecendo sua presença no maior mercado da América Latina.

DEFESA DA PRODUÇÃO NACIONAL

Um ponto que merece especial atenção em 2025, na opinião do presidente da Honda, é a recente elevação gradual do imposto de importação sobre veículos elétricos e híbridos, previsto para voltar aos 35% em julho de 2026. A expectativa da empresa é que o governo adote

medidas ágeis para fortalecer a indústria nacional, incentivando a produção local e estimulando a competitividade, o que atrairia investimentos e geraria empregos no Brasil, protegendo o mercado local.

Ichinose defende a criação de políticas que incentivem a produção doméstica de veículos, para fomentar a criação de empregos e fortalecer a indústria nacional. Para ele a fabricação de veículos híbridos e elétricos no Brasil representa uma oportunidade estratégica que, se bem explorada, poderá posicionar o País como um líder regional no setor.

A regulamentação do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, é outro tema prioritário para a Honda. Ichinose acredita que o programa representa uma chance de impulsionar a mobilidade sustentável no Brasil e espera que o governo defina suas diretrizes em breve: "Uma regulamentação bem estruturada pode impulsionar investimentos e a transição para uma frota mais eficiente".

A reforma tributária e a proposta de criação do Imposto Seletivo sobre produtos considerados supérfluos, que pode recair sobre carros e afetar o setor automotivo, também são fontes de preocupação para a Honda e seu presidente, pois a implementação de taxa adicional pode desestimular a compra de veículos com maior segurança e eficiência energética, comprometendo não apenas o crescimento do setor automotivo, mas também o PIB nacional e o emprego.

Para a Honda é essencial que o governo considere o impacto de tais mudanças e avalie alternativas que permitam a continuidade do desenvolvimento do mercado automotivo nacional, mantendo-o competitivo e acessível ao consumidor brasileiro.

"O setor automotivo é estratégico para a economia brasileira e, com políticas de incentivo adequadas, pode contribuir significativamente para o crescimento sustentável do País, gerando empregos e impulsionando inovações tecnológicas que beneficiarão toda a sociedade", ensina o presidente da Honda. ■

“O setor automotivo é estratégico para a economia brasileira e, com políticas de incentivo adequadas, pode contribuir significativamente para o crescimento sustentável do País, gerando empregos e impulsionando inovações tecnológicas.”

Arata Ichinose, presidente Honda do Brasil

Nova regra de emissões pode reduzir mercado

Para presidente da Hyundai aumento dos preços, juros em elevação e taxa de câmbio em alta podem afastar o consumidor

Por Leandro Alves

Após um novo acordo com o Grupo Cooa, celebrado em março, que permite à Hyundai decidir sozinha seus planos comerciais no País, além da possibilidade de utilizar a fábrica da parceira em Goiás para produzir mais veículos e aumentar a oferta, o futuro está cheio de novidades. Os HB20 produzidos em Piracicaba, SP, serão exportados para a Argentina em 2025 e no Brasil serão lançados seis novos modelos.

"Nosso planejamento é para que a marca cresça ainda mais e que tenhamos melhores opções para nossos clientes", afirma Airton Cousseau, presidente e CEO da Hyundai Motor Américas Central e do Sul. Entretanto, além do cenário econômico desafiador no ano que vem, outra preocupação leva o executivo a projetar crescimento pequeno na venda de automóveis em 2025: "Ninguém está olhando com muita atenção para o impacto da nova legislação de emissões, a L8, que entra em vigor a partir de janeiro de 2025. Os investimentos para cumprir essa resolução foram enormes e esses custos seguramente serão repassados para os preços. Isto pode limitar o crescimento das vendas no ano que vem".

Mesmo acreditando no crescimento da economia brasileira acima de 3% este ano, com arrefecimento da expansão do PIB para quase 2% em 2025, Cousseau espera



Divulgação/Toyota

que o volume do mercado interno este ano será, considerando apenas os veículos leves, de 2,4 milhões de unidades: "Em 2024 devemos crescer 10% sobre o ano passado, mas a inflação, que deve ficar em 4%, talvez seja o grande ponto de atenção. Isto impacta nos juros e será o principal fator da redução do crescimento do mercado em 2025, que pode evoluir em 50 mil unidades, passando a 2 milhões 450 mil".

No tripé de fatores que colocam a indústria andando de lado no ano que vem também está o câmbio. A projeção da Hyundai é que este ano e no próximo a média de cotação do dólar seja de R\$

5,50: "É preciso tomar cuidado com a [legislação de emissões] L8, os juros e a flutuação do câmbio. A percepção é que estes três fatores não vão ajudar no crescimento contínuo que a indústria automotiva merece aqui no Brasil".

Há oportunidades para evoluir na negociação com os clientes, principalmente na modalidade financiamento, de acordo com o executivo. A carteira da Hyundai está dividida em 45% de vendas financiadas e 55% de pagamentos à vista: "Em 2012, 2013, que foi nosso recorde no mercado brasileiro, tínhamos 70% das vendas por financiamento. Então percebemos o potencial de crescimento, mas o acesso ao crédito, as altas taxas de juros, tudo isso inibe bastante o consumidor na decisão de tomar empréstimos para a compra de veículos".

PRODUÇÃO COM MAIS EXPORTAÇÃO

Com relação aos planos de produção para 2025 a Hyundai fará muitas contas para definir qual será o mix ao longo do ano. Isto porque, além da chegada de nova geração do SUV Creta, que pode atrair ainda mais clientes, haverá programa de exportação do HB20 para o mercado argentino.

A fábrica de Piracicaba está trabalhando em três turnos ocupando toda a capacidade de 200 mil unidades por ano, produzindo as carrocerias sedã e hatch

“É preciso tomar cuidado com a [legislação de emissões] L8, os juros e a flutuação do câmbio. Estes três fatores não ajudarão o crescimento contínuo que a indústria automotiva merece aqui no Brasil.”

Airton Cousseau, presidente Hyundai

América do Sul e Central

do HB20 além do Creta. Deste volume 14 mil são destinados à exportação para Colômbia, Paraguai, Uruguai e Argentina – que recebe até este ano apenas o Creta.

"No ano que vem ampliaremos o volume de exportação com o início da venda do HB20 na Argentina", assinala Cousseau. "O HB20 é um produto bastante esperado por lá, mas iremos com cautela porque o importador precisa ter dólar para levar nossos carros e, também, temos de equilibrar a demanda do mercado interno. Acho que teremos disponível algo entre 1,5 mil e 1,8 mil unidades para os argentinos em 2025."

Mais: "A exportação é muito importante porque possibilita um equilíbrio natural em nossas operações em dólar".

LANÇAMENTOS

Dentre as seis novidades que a Hyundai prepara para 2025 duas podem ser montadas pelo parceiro Caoa em Anápolis, GO. Nesta nova fase da sociedade das duas empresas muita coisa mudou, facilitando a tomada de decisão da Hyundai sobre quais produtos comercializar e produzir no País. Ainda não foi revelado quais serão os modelos nacionalizados, no entanto está confirmado que a produção será em regime CKD, com kits importados da Coreia do Sul para serem montados aqui.

Com relação à utilização de novas tecnologias de propulsão Cousseau garante que a Hyundai será uma das protagonistas. A regulamentação do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, considerada "uma política espetacular que trará um avanço muito grande para a indústria automotiva brasileira", será utilizada em "tudo aquilo que a gente puder".

Cousseau destaca a utilização do hidrogênio, combustível com o qual a Hyundai tem larga experiência: "O Brasil tem todas as condições de gerar hidrogênio verde a partir do etanol. Já temos caminhões que rodaram mais de 10 milhões de quilômetros e também automóveis que utilizam o hidrogênio. Esta tecnologia reúne no Brasil o poder público, a universidade, a iniciativa privada e os donos de postos em um futuro que eu vejo ser totalmente possível". ■

Mercado 6% maior no próximo ano

Expectativa da montadora é de que as vendas de automóveis e comerciais leves superem a marca de 2,5 milhões de unidades

Por Caio Bednarski

Ao contrário da maioria das montadoras a Nissan já tem sua projeção de vendas para 2025 definida, esperando por um mercado de automóveis e comerciais leves 6,2% maior do que em 2024, chegando a 2 milhões 550 mil unidades, contra 2,4 milhões que deverão ser registrados até o último dia de dezembro. A expectativa foi divulgada por Gonzalo Ibarzábal, presidente da Nissan no Brasil, que no entanto não projeta números de produção ou exportação para a indústria no ano que vem porque, segundo ele, depende muito do plano de cada montadora e da realidade de outros países que importam os veículos produzidos no Brasil.

"Nós, da Nissan, aumentaremos tanto a produção quanto as vendas na casa dos dois dígitos, acima da média do mercado, como estamos fazendo nos últimos anos", afirma Ibarzábal. "Lembro que a Nissan é a montadora consolidada no País que teve o maior crescimento de vendas em 2023, com alta de 35%, e no primeiro semestre de 2024, com expansão de 33%."

Projetando um mercado maior no ano que vem o executivo acredita que as tendências serão parecidas com as de 2024, com os SUVs representando a maior demanda dos clientes, o que é importante para o volume produtivo da empresa, mas também representa o segmento mais disputado do País.



Com relação ao mix de vendas Ibarzábal avalia que as vendas diretas e no varejo seguirão divididas em meia-a-meio para cada modalidade, como já vem ocorrendo nos últimos anos.

NOVA FASE NO BRASIL

A Nissan entrará em uma nova fase no Brasil a partir de 2025, com novos produtos originados no ciclo de investimento de R\$ 2,8 bilhões no Brasil até o fim de 2025, incluindo nova geração do SUV compacto Kicks e mais outro SUV ainda sem nome divulgado, ambos produzidos em Resende, RJ. Segundo Ibarzábal a unidade já

está 90% pronta para receber os dois modelos, com novos equipamentos e novos processos, além da equipe toda treinada.

O presidente afirma que o desenvolvimento está seguindo o cronograma definido: "Ainda não posso revelar a data de lançamento do novo Kicks, mas acontecerá em 2025 como já foi divulgado. Temos certeza de que o novo modelo impactará o mercado, como a primeira geração fez e segue fazendo desde que foi lançada no mercado brasileiro".

Ibarzábal reconhece que o desempenho da Nissan no Brasil tende a melhorar com os lançamentos, mas ele assinala que os resultados já são bons com a linha atual de produtos, mesmo com apenas um modelo nacional: "O nosso otimismo vai além dos novos produtos. Estamos muito felizes com o desempenho da atual geração do Kicks, que conviverá com a nova no Brasil. O modelo produzido em Resende segue sendo um forte competidor no seu segmento, superando todas as expectativas de vendas".

Com relação ao segundo modelo que será fabricado em Resende como parte do investimento sabe-se apenas que será um SUV, os pormenores seguem sob sigilo, mas Ibarzábal confirma que o carro será exportado para mais de vinte países. Sobre o novo motor turbo, que será usado nos dois novos SUVs, o mistério também foi mantido.

Para além dos lançamentos, diz Ibarzábal, a ideia é também seguir investindo em pós-vendas e atendimento das concessionárias para melhorar a experiência dos clientes e se aproximar cada vez mais deles, com o objetivo de construir fidelidade à marca.

Finalizando seu investimento e esperando por um mercado maior a Nissan trabalha com mais um fator que ajudará na alta das vendas: a concessão de crédito, com a perspectiva de que a taxa de juros no País deverá recuar um pouco. Com isto a expectativa é de que a oferta de financiamentos deve ser maior, puxada pela economia estável e pelo crescimento da renda dos brasileiros. Ainda assim os primeiros meses de 2025 serão decisivos para definir o cenário ao longo do ano, dependendo muito de como a economia do País se comportará.

A regulamentação do Mover, Programa de Mobilidade Verde e Inovação, também é esperada com atenção para o ano que vem e considerada fundamental por Ibarzábal, porque garante previsibilidade para toda a cadeia automotiva, que poderá definir seu planejamento em médio e longo prazo, além de tornar o Brasil mais competitivo: "A Nissan foi uma das primeiras habilitadas no programa para projetos de pesquisa e desenvolvimento. Já estamos desenvolvendo produtos e projetos de manufatura. Mais importante do que pontos específicos, no geral, é um programa que busca trazer melhorias para a indústria local".

O retorno integral e imediato do imposto de importação de 35% para carros híbridos e elétricos, um pedido da Anfavea ao governo, também está sendo monitorado pela Nissan e, segundo seu presidente, esta é uma questão muito estratégica para cada fabricante instalado no País, porque cada empresa tem seus planos e objetivos no mercado brasileiro e é isso que vai direcionar as decisões futuras. Mas o executivo ressaltou que a decisão de produzir um veículo localmente sempre leva mais tempo do que iniciar a operação de importação. ■

“Nós, da Nissan, aumentaremos tanto a produção quanto as vendas na casa dos dois dígitos, acima da média do mercado. Temos certeza de que o novo Kicks impactará o mercado, assim como a primeira geração.”

Gonzalo Ibarzábal, presidente Nissan Brasil

Ano de mais um SUV brasileiro

Depois do Kardian outro SUV Renault tem o Brasil como seu mercado de estreia em 2025, agora em segmento uma prateleira acima

Por André Barros

Se 2024, para a Renault, foi marcado pelo lançamento do Kardian, que deu o início à segunda fase do plano de negócios Renaulution, a Renovation, para 2025 a expectativa é consolidar o SUV produzido em São José dos Pinhais, PR, no mercado brasileiro e apresentar aos consumidores mais um utilitário esportivo, que competirá em um segmento superior.

Com nome ainda em segredo o SUV do segmento C é o segundo modelo produzido sobre a RGMP, Renault Group Modular Platform, antiga CMF-B, plataforma que serve como base da atual gama de veículos programados pela companhia para a fábrica do Paraná.

Segundo o presidente da Renault do Brasil, Ricardo Gondo, o desenvolvimento do novo SUV está na fase final: "É fruto de um investimento de R\$ 2 bilhões, parte dos R\$ 5,1 bilhões que estamos investindo no País de 2021 a 2025. A primeira industrialização do modelo no mundo será no Brasil".

O Kardian virou a página de uma Renault no Brasil baseada em veículos desenvolvidos pela romena Dacia, adquirida pela Renault no início do século e tornada uma divisão. Logan, Sandero e Duster fizeram bom volume de vendas, mas não tinham o toque Renault que é visto no Kardian, com mais cuidado no acabamento, por exemplo. O SUV compacto também trouxe uma nova máxima para os negócios



Divulgação/ Renault

da companhia: privilegiar a lucratividade em vez dos volumes, uma diretriz global do grupo desde 2021.

Por esta razão o crescimento registrado nas vendas da marca em 2024, 6% de janeiro a setembro sobre os primeiros nove meses de 2023, abaixo da média de um mercado em alta de 14%, não preocupa Gondo. Mas ele aponta para um movimento que vem acontecendo e que prejudica a indústria nacional como um todo: o aumento das importações, especialmente dos 100% elétricos.

"É importante destacar que em 2024 os emplacements não crescem no mesmo ritmo da produção. O crescimento de

vendas está em 14%, mas a produção só cresce 7% em função das importações. Em 2024 as importações cresceram 36% de janeiro a setembro, na comparação com o mesmo período do ano passado. Este é um ponto de preocupação porque o mercado brasileiro está crescendo e a produção deveria crescer, no mínimo, no mesmo nível."

O presidente da Renault propõe, como a Anfavea, o retorno imediato do imposto de importação de veículos eletrificados aos 35%. "Os maiores mercados do mundo aumentaram o imposto de importação para veículos elétricos, como Estados Unidos a 102%, Canadá a 106% e Europa chegando até 45%. A retomada imediata do imposto de importação no Brasil a 35% é necessária, com cotas para quem fabrica no Brasil. O que nós queremos é uma competição em igualdade de condições".

PERSPECTIVAS DE MERCADO

No ano passado, em entrevista à edição Perspectivas de AutoData, Gondo projetou crescimento mais modesto do mercado em 2024, na casa dos 5%. Com o desempenho registrado nos primeiros meses corrigiu sua expectativa para 11% até dezembro, somando 2 milhões 420 mil automóveis e comerciais leves vendidos no País.

O desempenho do PIB brasileiro foi fator decisivo: ao fim do ano passado a

“A boa notícia é que em 2025 o mercado deverá continuar crescendo, em torno de 5% a 10% sobre 2024, em função da retomada da confiança do consumidor, motivada pela baixa taxa de desemprego. A taxa Selic é um ponto de atenção.”

Ricardo Gondo, presidente Renault do Brasil

Renault trabalhava com alta de 1,5% em 2024. A expectativa, após a revisão e o desempenho dos primeiros meses, mudou para 3,08%. E para 2025 a projeção, por enquanto, é de novo incremento de quase 2%.

"A boa notícia é que em 2025 o mercado deverá continuar crescendo, em torno de 5% a 10% sobre 2024, em função da retomada da confiança do consumidor, motivada pela baixa taxa de desemprego. O controle da inflação também contribuirá positivamente e a taxa Selic é um ponto de atenção."

Gondo chama atenção, porém, para as condições da oferta de crédito no País. Embora as condições macroeconômicas – crescimento do PIB, controle da inflação, baixa taxa de desemprego – sejam positivas para 2025 a Selic não tem o mesmo viés: "Havia uma tendência de redução que na metade do ano se inverteu. A taxa atual não favorece o crescimento do mercado, considerando os veículos financiados".

Para a taxa básica de juros a Renault projeta redução, da média anual, de 11,4% em 2024 para 10,4% em 2025. Câmbio, no mesmo cálculo, de R\$ 5,32 em 2024 para R\$ 5,48 em 2025. E a inflação de 4,55% para 4%.

OLHO NA BASE

Ainda sem os pormenores da regulamentação do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, Gondo chamou a atenção para o tema eficiência energética. Embora considere importante a melhora na eficiência e da segurança nos veículos ele teme que as novas exigências possam puxar para cima o preço dos automóveis: "Não podemos tornar inviável o segmento de entrada do mercado brasileiro, o que poderia causar uma redução no mercado nos próximos anos".

Para a Renault, especialmente, a faixa de entrada de mercado é relevante: dos 92,5 mil veículos da marca emplacados de janeiro a setembro 38,9 mil foram do subcompacto Kwid, modelo que rivaliza com o Fiat Mobi o posto de zero-quilômetro mais barato do mercado.

Na rota das tecnologias limpas mais acessíveis

Apresentados este ano os primeiros modelos Bio-Hybrid, com arquitetura que une eletrificação com motor flex etanol-gasolina, a Stellantis deu um passo importante no seu planejamento de difundir as tecnologias de propulsão mais limpas no mercado brasileiro. Fiat Pulse e Fastback com preços iniciando em cerca de R\$ 120 mil tornaram o sistema mais acessível, embora ainda estejam longe da base do mercado, só presentes em versões topo de linha.

Por André Barros

Com o lançamento, em novembro, dos primeiros veículos dotados do sistema Bio-Hybrid, que combina eletrificação com motor flex etanol-gasolina, a Stellantis deu um passo importante no seu planejamento de difundir as tecnologias de propulsão mais limpas no mercado brasileiro. Fiat Pulse e Fastback com preços iniciando em cerca de R\$ 120 mil tornaram o sistema mais acessível, embora ainda estejam longe da base do mercado, só presentes em versões topo de linha.

Na opinião do presidente da corporação na América do Sul, Emanuele Cappellano, a adoção de tecnologias limpas terá uma crescente a partir do ano que vem, sendo uma das principais tendências para o mercado brasileiro: "As tecnologias híbridas no Brasil passarão a ser cada vez mais acessíveis aos consumidores".

Mas Cappellano mais não diz sobre os planos futuros para o sistema Bio-Hybrid em 2025, deixando no ar se serão lançados modelos mais baratos tipo mild hybrids, ou híbridos leves com bateria de 12V, como é o caso dos Fiat Pulse e Fastback, ou carros com grau maior de eletrificação, na parte de cima da prateleira, que também são opções da nova arquitetura de propulsão híbrida desenvolvida pela empresa no País.

A plataforma Bio-Hybrid tem opções de todos os sistemas, incluindo híbrido



Divulgação/Stellantis

fechado, plug-in ou 100% elétrica, que deverão chegar mais à frente.

Quem chega antes, e para competir com os modelos de entrada da BYD, é a Leapmotor, mais uma marca do grupo a fincar seus pés no mercado brasileiro. Importados da China os carros elétricos devem desembarcar no primeiro semestre de 2025 embora o prazo não tenha sido confirmado por Cappellano, que também mantém mistério com relação ao seu portfólio. Certo mesmo é que a Leapmotor terá rede própria e independente das demais marcas da Stellantis – Citroën, Fiat, Jeep, Peugeot e Ram.

MERCADO EM 2025

A Stellantis projeta um breque no crescimento do mercado no ano que vem, embora não pense em volumes menores do que os atuais. Se em 2024, segundo Cappellano, a estimativa é a mesma da Anfavea de 11% de crescimento, para algo em torno de 2,4 milhões de automóveis e comerciais leves, "para 2025 nossa projeção é que a indústria continue se recuperando e possa ultrapassar as 2,4 milhões de unidades vendidas no Brasil este ano".

O que sustenta esta estimativa menos otimista do presidente da Stellantis América do Sul é a visão que a companhia tem da economia brasileira. Os indicadores Superaram as expectativas em 2024 mas o movimento de alta da Selic, iniciado nos últimos meses pelo Banco Central, terá influência negativa no crescimento econômico.

A Stellantis trabalha com alta de 1,93% do PIB brasileiro em 2025, após um avanço de 3,08% em 2024, em linha com as projeções do Boletim Focus, do Banco Central. O primeiro semestre deverá ser mais complicado, pois a companhia projeta elevação de juros nos primeiros três meses para, a partir do segundo semestre, começar novo ciclo de redução na Selic, "devido à redução da atividade econômica e da inflação".

O IPCA, que em 2024 foi pressionado pelas enchentes do Rio Grande do Sul, pelas secas em boa parte do País e pelo

câmbio, a Stellantis projeta fechar este ano em 4,47% e tende a se acomodar em 2025. A aposta é 4,2% na inflação do ano que vem: "Acreditamos que os efeitos climáticos se dissiparão e que a atividade econômica desacelerará, apoiando a queda da inflação".

Já o câmbio, que disparou em novembro, também tende a recuar em 2025, segundo espera Cappellano: "Trabalhamos com dólar próximo a R\$ 5,40 para 2025 baseado na expectativa de aumento de juros no Brasil, enquanto boa parte das economias desenvolvidas estão em processo de corte dos juros".

PRODUÇÃO DE VEÍCULOS

Cappellano diz que a produção de veículos da Stellantis nas fábricas de Betim, MG, Goiana, PE, e Porto Real, RJ, alcançará 761,7 mil unidades este ano. A programação para 2025 é expandir em 3% este volume, para 782 mil.

"Este ano foi marcante para a Stellantis, que atingiu números importantes como o melhor mês de produção desde a sua criação: 88 mil 709 veículos produzidos na América do Sul em agosto. No mesmo mês o Polo Automotivo de Betim alcançou o maior volume de produção desde 2021, com pouco mais de 45,5 mil."

Afora o mercado doméstico menos aquecido o cenário externo também preocupa o presidente, mesmo com os sinais de recuperação em alguns mercados da região: "O cenário ainda representa um desafio significativo para o ano que vem, exigindo esforços para equilibrar a balança comercial e fortalecer o desempenho externo".

De toda forma a crença de Cappellano e da Stellantis no Brasil e na região segue inquestionável: são R\$ 32 bilhões em investimentos programados, R\$ 30 bilhões no Brasil e R\$ 2 bilhões na Argentina, de 2025 a 2030, com quarenta lançamentos, quatro plataformas e oito powertrains diferentes. É o maior investimento de todas as fabricantes no País, que se justifica por sua liderança: 30% das vendas do mercado brasileiro são suas. ■

“Para 2025 nossa projeção é que a indústria continue se recuperando e possa ultrapassar os 2,4 milhões de veículos leves vendidos.”

Emanuele Cappellano, presidente Stellantis América do Sul

Capacidade já está totalmente ocupada

Toyota prepara um novo capítulo da sua história no País, com nova fábrica, veículos inéditos e crescimento das exportações

Por Leandro Alves

Ao mesmo tempo em que seguem o cronograma das atividades de expansão industrial e de concentração de toda a produção no País em uma só planta, com a transferência das atividades de Indaiatuba para Sorocaba, no Interior paulista, a subsidiária brasileira da Toyota planeja ampliar seus negócios fora do País e ainda participar de um segmento inédito, o de SUVs compactos, a partir de 2025.

Trata-se de momento agitado na história de mais de 60 anos da Toyota em território brasileiro, que está sendo estimulado pelo programa de investimento de R\$ 11 bilhões até 2030, segundo Evandro Maggio, presidente no Brasil. Com as obras a todo vapor da nova unidade de produção em Sorocaba, os preparativos para o novo produto e o crescimento na região a Toyota espera obter bons resultados em 2025.

E o bom desempenho esperado não está restrito ao País mas, sim, a todos os 22 mercados nos quais atua na América Latina e Caribe: "Temos previsão de exportar 67 mil unidades para a região, equivalente a 34% da nossa produção. No total esperamos vender 200 mil veículos na região. Olhando para o mercado total do Brasil acreditamos que seja de 2,6 milhões de veículos este ano, o melhor resultado desde a pandemia".



Divulgação/Toyota

O presidente da Toyota entende que o PIB brasileiro "será um pouco melhor do que esperávamos inicialmente". Renovação de ativos em vários setores, investimentos e um movimento positivo na renovação da frota circulante puxou a atividade econômica, na avaliação de Maggio: "No fim do ano esperamos que o PIB brasileiro tenha alta de 2,8%. Para o ano que vem, por causa das incertezas do que vêm ocorrendo, principalmente nos Estados Unidos, projetamos crescimento moderado de 1,9% para o PIB".

A taxa de câmbio, mesmo apresentando volatilidade por causa das mesmas

incertezas e "por falta da definição sobre a questão dos gastos federais", não afetará o processo de exportação, segundo Maggio, para não comprometer a presença uniforme da marca nos países da região. Na avaliação dele entrar e sair de um mercado por causa da volatilidade cambial cria uma perda de credibilidade com o consumidor: "Este processo está demorando um pouquinho, isto está gerando pressão, fazendo com que o câmbio oscile. Há, também, as incertezas com a economia dos Estados Unidos".

Mas o executivo espera mitigar a volatilidade cambial: "Tomaremos outras medidas internas para equilibrar as variações do câmbio. A ideia é seguir o plano de produção e o plano de exportação normalmente. Esta é uma variável que forçará nossa administração interna além do ter impacto negativo no atendimento aos nossos clientes e aos nossos distribuidores".

A Toyota tem a expectativa do dólar fechar a R\$ 5,40 este ano – ainda que no começo de novembro a moeda estivesse sendo comprada a R\$ 5,79. No ano que vem a expectativa é de estabilidade, variando de R\$ 5,40 a R\$ 5,50.

A taxa básica de juros, igualmente, será influenciada pelo esperado anúncio do ajuste dos gastos do governo. À medida que os cortes forem mais contundentes

"isto impactará na taxa de juro futura", endossa Maggio. A projeção assumida pela Toyota é de que, partir do segundo semestre de 2025, a taxa deve iniciar um movimento de queda, o que deve alavancar os financiamentos.

Se tudo ocorrer como vem sendo apontado pelos agentes econômicos Maggio estima a Selic caindo de 11,5% para 10,45% ao fim de 2025. E a inflação estará sob controle na faixa de 4% a 4,3%.

"Tudo isto é importante para a Toyota porque em 2025 teremos um novo veículo compacto, numa faixa de preço que o consumidor necessita ainda mais de crédito para financiar sua compra."

CRESCIMENTO

Para a Toyota o desempenho do mercado interno no último trimestre foi muito bom. Em outubro os 11,5 mil veículos emplacados por dia útil, superando setembro que teve média diária de 11,2 mil unidades, fizeram a projeção para 2024 passar de 2,4 milhões do início do ano para 2,6 milhões.

Para 2025, no entanto, é esperado crescimento moderado, na esteira da redução da atividade econômica: "Acompanhamos as projeções iniciais de mercado interno de 2 milhões 650 mil unidades, e até chegar a 2,7 milhões. A produção pode, talvez, crescer um pouco por causa da exportação, mas o crescimento das vendas domésticas seguramente será maior do que o avanço da produção, pois existe o componente dos importados aí, que é significativo".

Mesmo considerando um primeiro semestre mais lento, com a economia sentindo os impactos de novos fatos, a Toyota estará bastante ocupada para conseguir atender os pedidos. O mercado argentino está respondendo melhor, então a perspectiva torna-se mais positiva para a exportação, voltando ao patamar de 2023, de 82 mil unidades, ou 40% da produção da Toyota no País: "Devemos produzir 211 mil unidades. É o que temos de capacidade produtiva, o máximo que somos capazes de entregar em três turnos".

“Projetamos mercado interno de até 2,7 milhões [em 2025]. A produção pode crescer um pouco por causa da exportação, mas o crescimento das vendas domésticas vai ser maior, pois existe o componente dos importados aí, que é significativo.”

Evandro Maggio, presidente Toyota do Brasil

Meta é crescer acima da média

Volkswagen projeta continuar crescendo mais do que os concorrentes em 2025

Por Caio Bednarski

A Volkswagen ainda aguarda as projeções da Anfavea para 2025, uma vez que usa os dados da entidade como base ao longo do ano, mas a meta para as suas vendas já foi definida pelo CEO, Ciro Possobom, e sua equipe: continuar crescendo acima do percentual de alta do mercado, como ocorreu em 2023 e 2024.

De janeiro a outubro a empresa vendeu 318,8 mil veículos, ou 47 mil 457 unidades a mais do que em igual período do ano passado, com alta de 17,5%, contra 15% de expansão do mercado nos mesmos meses, conquistando 15,9% de participação nas vendas totais de modelos leves no Brasil.

Ainda sem saber quanto o mercado pode crescer no ano que vem Possobom destaca algumas tendências que deverão avançar: "Temas como transição energética, descarbonização, novos modelos de negócios e evolução da tecnologia, conectividade, digitalização e sustentabilidade em produtos e processos seguem acelerando, assim como a chegada de novos players".

O executivo afirma que a missão da Volkswagen do Brasil é oferecer soluções de mobilidade limpa para todos, ressaltando a chegada de modelos híbridos e flex em breve: "Nós lançamos a tecnologia Total Flex em 2003 e incentivamos o uso



Divulgação/VW

do etanol, um combustível de baixo carbono que representa uma solução pronta de descarbonização para o Brasil e com forte potencial de exportação".

O processo de descarbonização das operações no Brasil também envolve as fábricas, que estão adotando tecnologias para reduzir a pegada de carbono por veículo produzido. As unidades paulistas da Anchieta, em São Bernardo do Campo, e de Taubaté já utilizam em seus processos biometano em substituição ao gás natural, principalmente no de pintura, em ação que reduziu em 99% as emissões de CO₂. Todas as unidades no País também são

certificadas com I-REC, Certificado Internacional de Energia Renovável.

LANÇAMENTOS

Os lançamentos previstos para 2025 fazem parte do plano de investimento de R\$ 16 milhões que a montadora anunciou no País até 2028 e, no mesmo prazo, dezesseis novos produtos serão apresentados, sempre com objetivo associado à descarbonização. O valor também será usado para bancar a chegada de uma nova plataforma, a MQB Hybrid, e de um novo motor mais eficiente para modelos híbridos.

Dos dezesseis modelos que fazem parte do plano três já foram apresentados este ano: as atualizações de Amarok, T-Cross e Nivus. Para 2025 a Volkswagen já confirmou a chegada do Tera, SUV compacto que abrirá um novo segmento para a companhia, 100% desenvolvido no Brasil, a ser produzido na fábrica de Taubaté. Também estão na lista de lançamentos do ano que vem o Nivus GTS e Golf GTI MK 8,5 – este último importado.

O CEO também confirmou várias vezes em 2024 a chegada de uma nova picape que será fabricada em São José dos Pinhais, PR, mas esta ainda não tem data definida para estreitar.

DE OLHO NO CRÉDITO

Com esta série de lançamentos para o ano que vem e o objetivo de avançar

mais do que o mercado a Volkswagen está de olho na oferta e na concessão de crédito para os financiamentos em 2025, projetando que o cenário seguirá em ritmo positivo, como ocorreu em 2024, com o crescimento do número de contratos aprovados para modelos novos e usados.

“Claro que a taxa de inadimplência precisa ser monitorada e pode eventualmente ser um gatilho para que os bancos reduzam um pouco a concessão, levando instituições financeiras a adotarem critérios mais rigorosos e dificultando o acesso ao financiamento para muitos consumidores”, pondera Possobom. “Mas na nossa visão, neste momento, não há nenhum movimento do mercado ou macroeconômico que nos leve a ver a concessão de crédito mais restrita no próximo ano.”

O CEO também lembrou de outros fatores que podem influenciar a liberação de créditos no ano que vem, caso do cenário macroeconômico como crescimento do PIB, níveis de emprego e renda que afetam diretamente a capacidade e a disposição dos consumidores de contrair dívidas para a compra de automóveis, uma vez que 49% dos veículos comercializados no País são financiados. A taxa de juros também é vista como um ponto de atenção pois impacta diretamente no custo do crédito e, conseqüentemente, na demanda.

Outros pontos também são monitorados pela Volkswagen, caso do retorno gradual do imposto de importação cheio para veículos eletrificados: a montadora pretende que seja retomada imediatamente a tarifa de 35%, sem cotas de isenção para nenhuma montadora, para garantir isonomia do setor e fortalecer os desenvolvimentos nacionais.

A reforma tributária também é vista como necessária para reduzir e simplificar os impostos: “Precisamos reduzir impostos com urgência para impulsionar o setor automotivo. No Brasil os impostos sobre veículos já estão dentre os mais altos do mundo, passando de 40%, um número nove vezes maior do que na China, por exemplo”.

“Temas como transição energética, novos modelos de negócios, conectividade, digitalização e sustentabilidade em produtos e processos seguem acelerando, assim como a chegada de novos players.”

Ciro Possobom, CEO Volkswagen do Brasil

Ano novo com investimento novo

Grupo Iveco aposta no avanço da descarbonização, faz aportes em pesquisa de biocombustíveis e poderá ampliar capacidade da fábrica de Sete Lagoas

Por Soraia Abreu Pedrozo

A despeito do desafio trazido pela elevação das taxas de juros, que não deverão baixar como se esperava tornando, assim, o custo do crédito um contravento que limita o crescimento do segmento de transportes em 2025 o Grupo Iveco segue otimista para o ano que vem. Na esteira do Mover, Programa de Mobilidade Verde e Inovação, anunciou investimentos de mais R\$ 510 milhões na engenharia de sua fábrica de caminhões e chassis de ônibus em Sete Lagoas, MG, de 2024 a 2028, antes mesmo de terminar os aportes do programa de R\$ 1 bilhão de 2022 a 2025.

O foco do investimento será o desenvolvimento de pesquisa em bicombustíveis, engenheirando veículos para rodar com biometano, biodiesel e etanol, a fim de avançar na descarbonização como instrumento de competitividade. O aporte se soma a R\$ 127 milhões que a FPT, fabricante de motores do grupo, reservou no mesmo período para investir com o mesmo objetivo: desenvolver propulsão alternativa com biocombustíveis.

No ano que vem será concluído o aporte de R\$ 1 bilhão que incluiu o desenvolvimento de veículos Euro 6, o caminhão extrapesado S-Way movido a gás natural ou biometano e R\$ 100 milhões adicionais para trazer o furgão elétrico eDaily ao País. E o presidente do Grupo Iveco na América



Divulgação/Iveco

do Sul, Márcio Querichelli, afirma que um novo ciclo de investimentos na região para a segunda metade da década ainda será anunciado "em momento oportuno".

Um dos pontos que podem motivar a nova injeção de recursos é o fato de que a capacidade de produção na linha de pesados em Sete Lagoas está chegando ao teto de 26 unidades por dia em dois turnos. Portanto, para avançar e ganhar participação de mercado, será preciso investir na operação fabril.

Outro provável ponto de investimento é a nova geração de caminhões, já apresentada este ano no IAA de Hannover, Ale-

manha. A nacionalização dos modelos está em fase de pré-projeto, para lançamento no mercado brasileiro em 2027 ou 2028.

PLANO DE CRESCIMENTO

"Após a adaptação ao Euro 6 as perspectivas da Iveco para o mercado são positivas. Temos um plano estratégico de crescimento na América Latina e seguiremos firmes e focados em realizá-lo."

O executivo relata que a empresa está firmando parcerias estratégicas para o desenvolvimento regional de produtos, a exemplo de unidade da Iveco dentro do campus do Senai MG, que deve ser inaugurada em 2025: "O resultado deste trabalho e destes investimentos será percebido em quatro ou cinco anos. Temos uma visão clara de onde queremos chegar no Brasil e o desenvolvimento da engenharia local é peça fundamental neste plano".

Alinhado à tendência de descarbonização Querichelli prevê o aumento do uso de combustíveis alternativos no mix de vendas, uma vez que os biocombustíveis como biodiesel e HVO deverão ganhar força com o incremento gradual da mistura ao diesel fóssil, assim como o biometano que deve se tornar mais disponível.

O plano é, em até dois anos, zerar a diferença atual de 20% nos preços do caminhão a gás e do similar a diesel. Em toda a América Latina a Iveco já tem 2 mil caminhões em circulação que podem

rodar com gás natural fóssil ou biometano, e a perspectiva é a de que mais cem unidades semipesadas e pesadas a gás sejam emplacadas na região em 2025.

MERCADO

Querichelli projeta que as vendas de veículos comerciais acima de 3,5 toneladas no Brasil, em 2025, deverão crescer em torno de 5% sobre 2024. O desempenho da produção deverá acompanhar o crescimento do mercado doméstico e de leve alta das exportações.

"O setor agropecuário deve retomar o crescimento em 2025 e o PIB deverá apresentar avanço de cerca de 2%, apesar da taxa de juros que não deve ceder", afirma o executivo. "Assim o mercado deverá manter-se nos mesmos patamares deste ano. Embora haja demanda reprimida as condições financeiras não são favoráveis para projetar um aumento significativo dos negócios."

O Grupo Iveco repete para si as projeções macroeconômicas do Relatório Focus, do Banco Central, que na primeira semana de novembro indicava alta do PIB de 3,1% este ano e de 1,93% em 2025, câmbio variando de R\$ 5,50 para R\$ 5,40 no ano que vem, taxa Selic fechando dezembro próximo a 11,75% e a 11,25% um ano depois, para inflação IPCA de 4,59% e 4,03%.

Querichelli justifica: "Estamos acompanhando as tendências apontadas pelos analistas. O PIB deverá apresentar alta menor em 2025 em comparação a 2024, mas continuará positivo. A taxa de juros e o cenário externo global são pontos de atenção".

Para o ano que vem Querichelli acredita que a regulamentação do Mover deve avançar, ainda que demore algum tempo para ser totalmente adotada: "A definição das metas de eficiência energética para veículos pesados é o ponto que merece nossa maior atenção. Trata-se de tema novo não apenas no Brasil mas em todo o mundo. Será necessário desenvolver metodologia para calcular a eficiência dos produtos comercializados e estabelecer as metas de eficiência".

"Após a adaptação ao Euro 6 as perspectivas da Iveco para o mercado são positivas. Temos um plano estratégico de crescimento na América Latina e seguiremos firmes e focados em realizá-lo."

Márcio Querichelli, presidente Iveco América do Sul

Novo ciclo em preparação: investimento até 2030.

Mercedes-Benz projeta com otimismo seu mercado de caminhões e ônibus em 2025, com confiança no crescimento do agronegócio

Por Soraia Abreu Pedrozo

Achim Puchert, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e na América Latina, segue otimista para 2025, ainda que o crescimento do PIB reduza seu crescimento para algo de 1,5% a 2% em 2025, por causa da elevação das taxas de juro com a Selic estacionada em dois dígitos, de 11,5% a 11,75%, para conter a inflação anual na casa de 4%, com dólar de R\$ 5,40 a R\$ 5,50.

O executivo, que após passar quase três anos no Brasil, a partir de 1º de dezembro, assume o cargo de CEO global da Mercedes-Benz Trucks, chegou ao País em 2022 com a amarga missão de enxugar gastos e elevar o retorno financeiro do negócio. Para tanto ele deu início, já no seu primeiro ano aqui, a processo de desverticalização seguida de terceirização de algumas atividades na fábrica brasileira de São Bernardo do Campo, SP, como serviços de logística, produção de eixos dianteiros e transmissão média. A reestruturação impactou 1,8 mil empregados efetivos, aos quais foi ofertado PDV, Programa de Demissão Voluntária, e outros 1,4 mil temporários.

Segundo Puchert, dois anos depois, o processo está correndo conforme o previsto e, para 2025, serão concluídas as etapas de terceirização da produção de eixos e transmissões. Diante disto tornou-se possível voltar a discutir com a Alemanha



Divulgação/Mercedes-Benz

um novo ciclo de investimentos até 2030. O executivo chegou a declarar, no início deste ano, que estava sendo aventada a possibilidade de injeção de recursos a partir do ano que vem, mas agora preferiu não estimar data nem valor. Apenas a projeção final.

"Adianto que esses novos investimentos estarão direcionados ao desenvolvimento de motores a combustão, buscando mais eficiência tanto para diesel quanto biodiesel e, também, para eletrificação e novos serviços. Além disso também estamos investindo na capacitação permanente dos nossos colaboradores."

RAZÕES PARA O CRESCIMENTO

O ânimo do executivo para o ano que vem deriva do desempenho da empresa na Fenatran, feira realizada no início de novembro, quando já vendeu parte da produção de 2025, com encomendas planejadas de grandes frotistas, e também pela perspectiva de investimentos no País em setores como agronegócio, infraestrutura, construção civil e mineração. Não à toa Puchert espera crescimento do mercado de caminhões acima dos 15% este ano, e de 15% a 20% nas vendas de chassis de ônibus.

"Apesar da perspectiva da manutenção ou aumento da taxa de juros a economia brasileira vem crescendo. O agronegócio, aliás, deve continuar sendo o grande puxador de vendas de caminhões, especialmente da nossa linha Actros. Também existe a intenção do governo federal de investir em veículos para defesa civil, o que pode movimentar o mercado."

Puchert disse que o consumo no varejo continua forte, demandando veículos tanto para o abastecimento de centros de distribuição e logística quanto unidades de última milha. Em sua visão caminhões pesados e extrapesados continuarão demandando bastante volume, respondendo por mais da metade das vendas totais. Os outros segmentos devem se manter equilibrados, em torno de 20% a 25%.

Para o mercado de ônibus o ramo que mais deve se expandir é o de ônibus esco-

lares – embalado pelo programa Caminho da Escola –, em torno de 50%, seguido de modelos urbanos, de 15% a 20%. Com isto o mix deverá ser urbanos com 40% do mercado, escolares com 24% e o restante dividido em micro-ônibus e modelos rodoviários para viagens e fretamento.

ELETRIFICAÇÃO EM CURSO

Para cumprir com seu quinhão na redução de emissões a Mercedes-Benz segue apostando no aperfeiçoamento dos motores diesel BlueTec 6 já empregados em sua linha de caminhões e ônibus, mas também busca a eletrificação. Desde 2023 já fabrica ônibus elétricos em São Bernardo, caso do modelo urbano eO500U e, a partir de 2026, o articulado eO500UA.

Agora está iniciando testes com oito clientes selecionados, por um ou dois anos, em operações urbanas com quinze unidades de dois modelos de caminhões elétricos, sendo cinco pesados eActros importados da Alemanha e dez do leve eCanter que vêm da Fuso – marca japonesa que pertence ao Grupo Daimler Trucks.

O plano, em 2025, é expandir os testes para trinta empresas e comparar o desempenho dos veículos com outros que já rodam na Europa e no Japão, assim como testar carregadores compatíveis. Antes disso dificilmente os modelos serão vendidos. Além dos caminhões em testes outros dois eActros 400 virão para a fábrica do ABC Paulista, para rodar na sua logística interna.

Ainda no seu plano de descarbonização a empresa inicia em breve testes com caminhões para uso específico abastecidos com 100% de biodiesel, o B100: "Nossos caminhões já estão preparados para utilizar diesel verde e biodiesel até o B20, em linha com os novos limites previstos na Lei dos Combustíveis do Futuro".

Puchert ressalta que a pretensão é, a partir dos incentivos do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, investir em pesquisa e desenvolvimento que revertam em redução de consumo, eletrificação, conectividade, tecnologias de automação e segurança veicular. ■

“Novos investimentos estarão direcionados ao desenvolvimento de motores a combustão, buscando mais eficiência tanto para diesel quanto biodiesel e, também, para eletrificação e novos serviços.”

Achim Puchert, presidente Mercedes-Benz do Brasil

Descarbonização competitiva

Investimentos da Scania priorizam novas tecnologias para redução de emissões de seus produtos com apostas em diversas alternativas

Por Mário Sérgio Venditti

O desenvolvimento de novas tecnologias para dar continuidade à sua jornada de descarbonização do ecossistema de transportes, mas sem deixar de levar em conta a sua competitividade comercial. É este que continua sendo o foco da Scania em 2025 e nos anos seguintes. Em junho a empresa foi a primeira fabricante de caminhões e ônibus a anunciar um novo ciclo de investimentos no Brasil, de R\$ 2 bilhões no período 2025-2028. O valor dá sequência ao aporte anterior, de R\$ 1,4 bilhão, que custeou projetos programados de 2021 até 2024.

Ao justificar o destino do importante investimento o diretor de vendas da Scania Operações Comerciais Brasil, Alex Nucci, afirma que a empresa se encontra na vanguarda de uma indústria cada vez mais sustentável: "Somos líderes na busca pela descarbonização, com veículos elétricos, a gás e biodiesel. E não abrimos mão da competitividade, produzindo diariamente 115 caminhões pesados e ônibus".

O investimento faz a Scania mergulhar ainda mais fundo na pauta da sustentabilidade competitiva. Para tanto, do novo plano de investimento, já destinou o desembolso de R\$ 60 milhões para preparar parte da fábrica de São Bernardo do Campo, SP, para produzir chassis para ônibus elétricos, que se juntarão às



Divulgação/Scania

outras soluções já disponíveis, como os motores a gás natural ou biometano e 100% biodiesel.

O plano da Scania é manter a fabricação atual de 11 chassis de ônibus por dia, três deles dos modelos 4x2 eletrificados, com 12 metros de comprimento. Segundo Nucci estes chassis, destinados ao mercado brasileiro, serão idênticos aos vendidos na Europa e produzidos na unidade da Scania na Polônia: "O sistema de produção global modular da Scania incorpora tecnologias às novas plataformas de produto, como é o caso de chassis para ônibus elétricos".

2025 NO MÍNIMO IGUAL A 2024

Nucci não vislumbra para 2025 nenhum grande salto nos níveis de produção. A Scania deverá encerrar 2024 com aproximadamente 30 mil caminhões e ônibus fabricados, com 35% destinados à exportação: "No ano que vem a meta é sustentar este mesmo ritmo de produção e exportação".

A Scania projeta negociar 20 mil caminhões em 2024: "Estamos otimistas para 2025, embora não tenhamos ainda uma projeção fechada do mercado e do volume de vendas. De toda forma não acredito numa perspectiva de retração para a indústria de veículos comerciais".

Hoje a Scania detém 15,8% do mercado brasileiro de caminhões e 2,9% do de ônibus.

Para, no mínimo, repetir o desempenho de 2024, a Scania espera que o cenário macroeconômico seja um aliado do setor automotivo: "Com PIB crescente o mercado evolui. No pior cenário vemos 2025 igual a 2024".

Mas o executivo admite que o ano será repleto de desafios a depender dos indicadores macroeconômicos: a Scania trabalha com evolução do PIB em cerca de 3% em 2024, com previsão de queda na aceleração para 2% no próximo ano: "Nossa expectativa para 2025 é trabalhar com o dólar a R\$ 5,20, inflação de não mais do que 4,1% e taxa Selic de 11%. Es-

pero por constantes reduções dos juros para deixar o mercado aquecido. Quanto menor a taxa maior a procura por caminhões em diversos segmentos, pois os clientes continuarão investindo e confiando no potencial do transporte".

O executivo acredita que o agronegócio seguirá impulsionando as aquisições de caminhões no País: "Particularmente estou animado com as vendas da nossa principal solução para o agro, o Super 560 R 6x4, que internamente chamamos de 'caminhão do agro". Para ajudar a atrair os clientes ele confia no portfólio de soluções oferecidas, como Serviços do Scania PRO, opções financeiras via Scania Banco, consórcio e o novo modelo de negócio Scania Locação.

"Vamos continuar oferecendo crédito por meio do Scania Banco, dono de um amplo leque de ofertas de produtos financeiros para apoiar nossos clientes nas aquisições. Temos diversas modalidades de CDC, além das tradicionais operações de Finame por meio do BNDES."

Segundo Nucci os resultados obtidos em 2024 guardam relação direta com a expansão da oferta de produtos: "O reposicionamento da família Plus, lançada em 2023, com as potências de 450 cv e 540 cv, foi um passo certo e este modelo já vendeu quase 10 mil unidades. A gama Super está chegando perto de 20 mil unidades comercializadas, com apenas dois anos de mercado".

Ele pondera que a linha Super oferece ganhos significativos no consumo de combustível, com economia de 28% em comparação à geração anterior. Para Nucci os modelos semipesados deverão continuar na onda de crescimento: "Com as novas potências de 250 cv e 280 cv nos motores de 7 litros teremos um mix completo. Os pesados continuarão a ser a maior parte da nossa produção".

Além dos investimentos na linha de caminhões mais sustentáveis Nucci avalia que os modelos fora-de-estrada também terão crescimento em 2025, graças ao P 280 6x4 XT, novo veículo destinado à construção leve. ■

“Com PIB crescente o mercado evolui. No pior cenário vemos 2025 igual a 2024. Espero por constantes reduções dos juros para deixar o mercado aquecido. Quanto menor a taxa maior a procura por caminhões.”

Alex Nucci, diretor de vendas Scania Brasil

Expectativa de mais crescimento

Volkswagen Caminhões e Ônibus lança novas tecnologias e foca em permanecer no topo do mercado

Por Pedro Kutney

Assim como a maioria das empresas ouvidas este ano a Volkswagen Caminhões e Ônibus evita cravar projeções para 2025, mas o presidente Roberto Cortes e seus executivos confiam na continuação do bom desempenho de 2024, quando o segmento de veículos comerciais pesados parece finalmente superar os maus momentos de baixos volumes por impacto da pandemia, em 2020 e 2021, e depois com a adoção da motorização Euro 6, em 2023, para atender o Proconve P8.

"Superamos a pandemia e o Euro 6 e voltamos a crescer com o embalo da expansão do PIB", comemora Cortes. "Também nos ajudam os programas de desenvolvimento como o PAC [Programa de Aceleração do Crescimento], Mover [Mobilidade Verde e Inovação] e a depreciação acelerada de máquinas e equipamentos."

Ele continua: "Estamos otimistas em função da estabilidade econômica com inflação controlada e das perspectivas de o agronegócio continuar aquecido, assim como os segmentos de construção civil e entregas urbanas. Investimentos em infraestrutura e os programas governamentais, além do Caminho da Escola, devem favorecer os negócios".

O presidente da VWCO afirma que suas projeções estão alinhadas com as da Anfa-vea, que prevê para este ano o crescimen-



Divulgação/VWCO

to de 12% do mercado de caminhões sobre o deprimido 2023, para 121 mil unidades, e expansão de 7,6% para chassis de ônibus, perfazendo 22 mil vendas. Para 2025 Cortes evita se antecipar às estimativas da entidade, mas executivos da VWCO já falam em repetir o crescimento de dois dígitos percentuais de 10% a 12%.

"Ao mesmo tempo acreditamos que o mercado seguirá interessado em novas formas de comercialização e venda, como o aluguel", pontua Cortes. "E ainda haverá um volume de vendas gerado pela demanda reprimida devido às últimas crises e à necessidade de renovação da frota."

Seja como for Cortes avalia que a companhia está preparada para sustentar sua posição de liderança do mercado brasileiro de caminhões e a segunda colocação nas vendas de chassis de ônibus. A fabricante está no bom caminho para tanto: de janeiro a outubro deste ano já vendeu 26,3 mil caminhões, em alta de 19,3% sobre o mesmo período de 2023, com 26% de participação nas vendas totais, somando mais 4,6 mil chassis vendidos, em expansão de 16%, três vezes mais do que a média do mercado.

Segundo Cortes o ponto de atenção, que pode afetar o bom desempenho esperado para o ano que vem, é o aumento dos juros iniciado este ano com elevações na Selic pelo Banco Central: "A taxa elevada ainda é um inibidor na concessão de crédito, mas acreditamos que com a estabilidade econômica, inflação controlada e PIB crescente, a oferta de crédito pode aumentar".

APOSTAS TECNOLÓGICAS

Primeira fabricante a projetar e a produzir um caminhão elétrico no País – o e-Delivery, lançado comercialmente em 2021, hoje com mais de quatrocentas unidades vendidas – a VWCO segue fazendo apostas tecnológicas mais ousadas com sua engenharia nacional e pacote de investimentos de R\$ 2 bilhões no período 2021-2025.

“Estamos otimistas em função da estabilidade econômica com inflação controlada e das perspectivas do agronegócio continuar aquecido, assim como os segmentos de construção civil e de entregas urbanas.”

Roberto Cortes, presidente VWCO

"Seguimos focando na descarbonização e no desenvolvimento de modelos extrapesados, mas também em conectividade, com veículos mais eficientes com benefício à produtividade e disponibilidade, reduzindo as emissões", afirma Cortes. "Ao mesmo tempo exploramos novas fronteiras."

Foi o que fez a VWCO, mais uma vez, na Fenatran, no início de novembro, quando apresentou o conceito Meteor Hybrid, primeiro caminhão pesado híbrido plug-in do País, equipado com eixo de propulsão auxiliar elétrica e-Sys de 200 cv, fornecido pela Suspensys, empresa do Grupo Randoncorp. O veículo ainda é um protótipo, colocado em exposição para checar o interesse dos clientes em uma redução de consumo de diesel estimada em até 10%.

Mas há outras apostas em alternativas de descarbonização: na mesma Fenatran a VWCO apresentou a segunda geração do e-Delivery, com motorização elétrica e baterias atualizadas, e o Constellation 26.280 Biometano, disponível sob encomenda, que roda com gás natural ou biológico. Em paralelo a empresa anunciou que, em 2025, começa a fazer o primeiro abastecimento de seus caminhões e ônibus na fábrica de Resende, RJ, com 10% de HVO fornecido pela Vibra. Com mais 15% de adição obrigatória de biodiesel os veículos passarão a sair da linha de produção com 25% de combustível renovável.

INTERNACIONALIZAÇÃO

Também segue crescente a internacionalização da VWCO, já com presença em trinta países tanto por meio de exportações, que deverão continuar a responder por cerca de 20% da produção brasileira, como com operações no Exterior.

Cortes destaca a inauguração, este ano, da linha em Córdoba, Argentina, e os vinte anos da planta de Querétano, no México, que ganhou um novo centro logístico: "Nosso objetivo é continuar fortalecendo a estratégia de internacionalização. Seguimos investindo para expandir nossa atuação onde já atuamos e prospectando novos destinos para exportações". ■

Plano é manter voo de cruzeiro

Volvo Caminhões projeta desempenho semelhante ao de 2024 mas vê sinais mais positivos de alguns setores

Por Mário Sérgio Venditti

Com a perspectiva de repetir os níveis de vendas de 2024 a Volvo Caminhões espera manter seu voo de cruzeiro no mercado brasileiro, sem impulsos significativos no volume de vendas mas com despreocupação a respeito de eventuais solavancos no cenário econômico, sempre capazes de provocar algum estrago no grau de confiança do cliente na hora da compra.

Por ser subsidiária de um grupo industrial internacional com ações na bolsa de valores a companhia diz não divulga projeções de produção, mas para Alcides Cavalcanti, diretor executivo da Volvo Caminhões, o quadro segue positivo: "No início de 2024 nossa estimativa sobre o segmento de caminhões acima de 16 toneladas, de todas as fabricantes, era de crescimento de cerca de 15% na comparação com 2023, que registrou 82 mil unidades vendidas".

Até o fim de outubro este segmento já somava pouco mais de 80 mil emplacamentos, indicando que a previsão está praticamente superada, com a expectativa de que o ano deve terminar com a venda de 95 mil a até 100 mil caminhões pesados e semipesados.

Segundo Cavalcanti duas razões justificam esta evolução: a recuperação dos principais índices econômicos e a safra de grãos que, embora afetada pelas mu-



Divulgação/Volvo

danças climáticas, segue com peso considerável na produção agrícola e ganhou fôlego com a volta das chuvas.

O resultado vindo do agronegócio, por sinal, apresenta forte projeção de crescimento, apontando para desempenho parecido ou até superior ao ano recorde de 2023: "Mesmo com preços internacionais pressionados maior comercialização de grãos deverá ser registrada, havendo mais necessidade de transporte e maior procura por caminhões".

Outros sinais favoráveis vêm dos setores sucroalcooleiro, florestal, de mineração e de construção civil, enquanto

"o setor industrial, que este ano teve desempenho acima dos demais, tende a ficar estável em 2025".

Existem outros fatores que podem beneficiar o mercado de caminhões semipesados e pesados, nos quais a Volvo opera. Para o diretor as empresas manterão o ritmo de renovação de suas frotas como medida de redução de custos com combustível e manutenção: "Além disto os transportadores buscam cada vez mais tecnologias, como as que foram introduzidas na linha 2025 dos caminhões Volvo, que trazem maior segurança, produtividade e economia de combustível".

A Volvo também não divulga números de exportação mas o executivo acredita que devem seguir a média histórica da Volvo: "Equivale a aproximadamente 15% das nossas entregas. A região hispânica da América Latina é o principal destino dos caminhões Volvo produzidos no Brasil, com destaque para Peru, Chile e Argentina, que se destacam como os maiores compradores".

BOM DESEMPENHO A SUSTENTAR

Se a ideia da Volvo para 2025 é replicar o desempenho de 2024 já estamos falando de algo em torno de 22 mil caminhões vendidos, pois foram negociados 18,7 mil até outubro, que respondem por 18% de participação no mercado brasileiro, mantendo a marca como terceira mais vendida no País, mesmo participando só dos segmentos de pesados e semipesados.

“Mesmo com preços internacionais pressionados maior comercialização de grãos deverá ser registrada, havendo mais necessidade de transporte e maior procura por caminhões.”

Alcides Cavalcanti, diretor executivo Volvo Caminhões

A vendas, acredita Cavalcanti, terão como aliada a oferta de crédito para compra de veículos comerciais, que dificilmente passará por alterações com relação a 2024: "Na maioria das vezes os transportadores recorrem ao Finame e ao CDC, as duas modalidades mais procuradas".

Para definir suas projeções a Volvo se baseia nos números do Relatório Focus, do Banco Central. Portanto a fabricante leva em conta inflação de 4% para 2025, dólar a R\$ 5,40 e taxa de juros Selic a 11,25%. O PIB, no entanto, deve sofrer desaceleração: depois de fechar 2024 com avanço na casa de mais de 3% a previsão do mercado é de recuo para 1,93% em 2025, mas ainda no campo positivo.

INVESTIMENTO EM CURSO

A Volvo segue com seu plano de investimento no País, dentro do ciclo atual de R\$ 1,5 bilhão no período 2023-2025. Os recursos estão dedicados, principalmente, para pesquisa e desenvolvimento de produtos e serviços, contemplando todas as áreas de negócios.

Uma parte já foi utilizada para o desenvolvimento e lançamento da geração de caminhões Euro 6, em 2023, e na renovação da linha 2025, apresentada na Fenatran, em novembro, com a atualização do extrapesado FH, início das vendas no Brasil do elétrico FM Electric e lançamento do FH flex – que roda com diesel ou biodiesel em qualquer proporção –, além da plataforma de conectividade Volvo Connect.

O diretor executivo vê com bons olhos o Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, concebido para estimular a indústria nacional com incentivos tributários: "É uma importante ferramenta para incentivar a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias de veículos mais sustentáveis e energeticamente eficientes. Independentemente dos instrumentos criados pelo governo federal para ampliar as possibilidades de expansão no setor a Volvo seguirá seu programa de investimentos nessa área".

Agronegócio estável e construção em alta

Segmento agrícola deverá seguir ritmo parecido com o registrado em 2024 e o de construção civil seguirá em expansão

Por Caio Bednarski

Depois de registrar bom crescimento logo após a pandemia o mercado de máquinas agrícolas sofreu revés em 2024 e teve um ano de ventos contrários, de acordo com algumas das principais empresas produtoras do segmento. Mas o cenário não é igual para todas as máquinas: tratores estão conseguindo manter um certo volume de vendas e o ramo das colheitadeiras sofre mais. Estes dois tipos de máquinas representam os maiores volumes de vendas no Brasil.

Paulo Maximo, diretor de serviços comerciais e planejamento de operações da CNH Industrial para a América Latina, dona das marcas New Holland e a Case IH, e Rodrigo Junqueira, diretor geral da AGCO na América do Sul, que reúne Massey Ferguson, Fendt e Valtra, revelaram que o mercado de tratores sofreu pouco em 2024 e deverá fechar o ano com vendas em torno de 46 mil unidades, empatando com 2023.

O executivo da CNH Industrial relata alguns fatores que ajudaram na manutenção do segmento: "Por ser um ano eleitoral houve muita licitação das prefeituras e isto ajudou a manutenção das vendas. Também houve uma parte de produtores que migrou para tratores maiores em busca de mais rentabilidade nas suas operações e isto também fortaleceu a demanda".

Junqueira, da AGCO, segue na mesma linha, reforçando que as licitações tiveram peso importante ao longo de 2024: "As chuvas no Rio Grande do Sul também puxaram uma renovação de tratores, pois uma parte da frota foi perdida. A produção de cana-de-açúcar e café também ajudou no avanço da demanda".

Para 2025 o executivo da AGCO projeta um cenário um pouco melhor para os tratores, com vendas levemente acima de 2024, mas ainda abaixo de 2023, puxadas por uma produção em forte retomada nas regiões de cerrado, com clima mais favorável, o que deverá motivar mais investimentos em tratores maiores, mais rentáveis. Máximo, da CNH, acredita que o ano será estável para este tipo de máquina agrícola, com vendas próximas de 45 mil unidades.

COLHEITADEIRAS

Já o segmento de máquinas mais sofisticadas e caras, as colheitadeiras, sofreu mais em 2024 e deverá encerrar o ano com não mais do que 4 mil vendas, o que representa uma forte redução na comparação com 2023, quando foram vendidas 6,4 mil, de acordo com Maximo: "Está [este segmento] muito atrelado ao clima do País, que registrou seca muito forte em algumas regiões e muita chuva em outras. A isto se soma a taxa de juros para financiamentos, que está bem alta".

“A venda de colheitadeiras está atrelada ao clima do País, que registrou seca muito forte em algumas regiões e muita chuva em outras. A isto se soma a taxa de juros para financiamentos que está bem alta.”

Paulo Maximo, diretor de operações CNH Industrial América Latina

“As chuvas no Rio Grande do Sul puxaram uma renovação de tratores, pois uma parte da frota foi perdida. A produção de cana-de-açúcar e café também ajudou no avanço da demanda.”

Rodrigo Junqueira, diretor geral AGCO América do Sul

“A demanda por máquinas de construção avançou muito no Brasil nos últimos dez anos, saímos de um mercado de 8,5 mil unidades em 2014 para 36 mil em 2024.”

Paula Araújo, vice-presidente New Holland Construction América do Sul

“Nada indica que teremos uma mudança de cenário, será mais um ano acima das 30 mil máquinas de construção, o que representa um bom ano para o segmento.”

Carlos França, diretor Case Construction América Latina

Junqueira, da AGCO, também acredita que 2024 será fraco para colheitadeiras e espera por recuperação em 2025. O executivo da CNH Industrial projeta ano estável, com o mesmo volume deste ano, aproximadamente 4 mil vendas.

CONSTRUÇÃO

O setor de construção civil vive momento bem diferente do agrícola, com projeção de alta de 5% nas vendas em 2024, somando 35 mil unidades. Para Carlos França, diretor da Case Construction

América Latina, marca da CNH Industrial, “nada indica até agora que teremos uma mudança de cenário: será mais um ano acima das 30 mil máquinas, o que representa um bom ano para o segmento”.

Paula Araújo, vice-presidente da New Holland Construction para América do Sul, também do Grupo CNH, projeta um mercado ainda maior, chegando a 36 mil unidades até dezembro: “A demanda por máquinas avançou muito no Brasil nos últimos dez anos: saímos de um mercado de 8,5 mil unidades em 2014 para 36 mil em 2024”.

Para o ano que vem ela projeta o maior mercado dos últimos vinte anos, chegando a 37 mil máquinas de construção vendidas no País, leve alta na comparação com 2024. França, da Case Construction, prevê um mercado estável, mas afirma que qualquer variação de até 5% para cima ou para baixo está no radar e pode acontecer.

Para atingir o crescimento esperado no segmento alguns fatores que são realidade em 2024 seguem para 2025, caso do novo PAC, Programa de Aceleração do Crescimento, e a retomada do setor de mineração, que sofreu bastante durante a pandemia e agora está voltando com força, investindo em equipamentos. Também é esperada boa demanda da construção civil pesada e de obras que foram liberadas por meio de concessões do governo.

O agronegócio, ainda que sem perspectiva de alta relevante para o ano que vem, também deverá ajudar no aumento das vendas de máquinas de construção, pois há quinze anos apenas 5% do total vendido eram à agricultura e agora o cenário mudou e este percentual subiu para 20%, segundo França.

PROJEÇÃO GERAL

A consultoria Power Systems Research divulgou suas projeções para o mercado de máquinas no Brasil, considerando todos os tipos de equipamentos, projetando 106 mil vendas em 2024 e 111 mil em 2025, unindo volumes do segmento de construção ao de agricultura. Caso o número se confirme o ano que vem ainda ficará abaixo das 115 mil unidades comercializadas em 2023. ■

Feira multienergética bate recordes e transporta otimismo para 2025



Recorde de público e negócios: 74 mil pessoas visitaram a Fenatran 2024 no SP. Expo e expositores venderam R\$ 15 bilhões em produtos.

Com 74 mil visitantes e R\$ 15 bilhões em negócios fechados a Fenatran superou expectativas e vendeu parte da produção de caminhões e carretas do ano que vem. Também propôs futuro mais sustentável para do transporte rodoviário de cargas com alternativas como eletrificação e biocombustíveis.

Por Pedro Kutney

A Fenatran 2024, realizada de 4 a 8 de novembro com ocupação completa dos mais de 100 mil m² do São Paulo Expo, bateu todos os recordes de público, número de expositores e negócios fechados, superando todas as expectativas dos organizadores – que já eram altas. Mais do que bons resultados isolados a maior feira da América Latina dedicada ao transporte rodoviário de cargas demonstrou a resiliência de seus participantes, que superaram momentos difíceis de tombos profundos do mercado de veículos pesados nos últimos anos e já começaram a vender, durante o evento, parte importante da produção de caminhões e carretas de 2025.

Os números divulgados pela organizadora do evento, a RX, revelam que a 24ª Fenatran foi a maior de todas em quase cinquenta anos. Do dia da abertura da feira – com direito a visita do vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Geraldo Alckmin, o que gerou certo tumulto de milhares de pessoas na porta principal que esperavam para entrar no SP Expo – e nos quatro dias seguinte as empresas que expuseram produtos de seiscentas marcas, 74 delas estreantes no evento, fecharam vendas de caminhões, carretas, serviços e componentes da ordem de R\$ 15 bilhões, valor 58% e R\$ 5,5 bilhões acima do apurado na edição de 2022.

Somente a Anfir, associação que reúne os fabricantes de implementos rodoviários, que este ano projeta vender cerca de 170 mil de carretas e carrocerias, contabiliza que seus 58 associados presentes no evento – novo recorde com doze a mais do que na edição anterior – negociaram R\$ 4 bilhões em vendas. A cifra, 14% superior à de 2022, foi comemorada pelo presidente da entidade, José Carlos Spricigo: “Meio bilhão a mais em vendas é um aumento bastante expressivo e amplia ainda mais a posição da Fenatran como o maior polo de atração de negócios do setor”.

O número de visitantes também bateu o recorde histórico: 74 mil pessoas, sendo 2 mil estrangeiros de 53 países, a maioria



Roberto Cortes apresenta a maior novidade da VWCO na Fenatran: primeiro caminhão híbrido elétrico.

do Mercosul, passaram gratuitamente pelas catracas do São Paulo Expo para conhecer as novidades do setor de transporte de cargas, ou 8 mil a mais do que na edição anterior.

Muitos visitantes foram atraídos pela experiência de poder dirigir algumas das máquinas apresentadas na feira. Segundo a RX na área externa do SP Expo foram realizados 2,5 mil testes em dezoito veículos de diferentes marcas, tipos e tamanhos, com motores diesel, elétricos e movidos a gás. O projeto foi patrocinado pela locadora Addiante e a fabricante de transmissões Eaton.

“Mais participantes expositores atraem mais visitantes que vieram à Fenatran dispostos a fazer negócios”, justifica Spricigo, que também comemorou o resultado da rodada internacional de negócios organizada pela Anfir em conjunto com a ApexBrasil, agência brasileira de promoção de exportações: 31 representantes de treze países da América Latina acertaram compras de carretas que somam US\$ 25 milhões, 39% acima do que foi negociado em 2022.

A RX também organizou rodadas de negócios durante a Fenatran, que somaram 102 reuniões de sessenta expositores com dezessete empresas compradoras, contabilizando R\$ 98 milhões em negócios fechados com encomendas para os próximos doze meses.



Mercedes-Benz apresentou dois caminhões elétricos: eActros e eCanter já estão em testes com clientes no Brasil.

MUITOS NEGÓCIOS

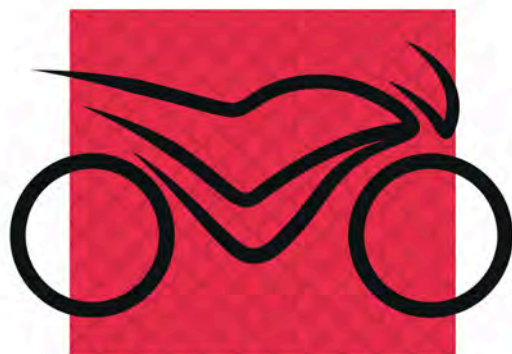
Não faltaram anúncios de grandes negócios, desde pequenas e médias empresas como a fabricante de carrocerias frigorificadas HC Horburg, de Jaraguá do Sul, SC, que fechou contratos de R\$ 15 milhões, três vezes acima do valor de 2022, à gigante Volvo, que informou ter negociado R\$ 3 bilhões em vendas de caminhões, consórcios, planos de serviços, seguros e locação, após contabilizar a visita de 45 mil visitantes em seu espaço de 3,2 mil m².

A compatriota sueca Scania, que chamou esta de "Fenatran histórica", afirma que atendeu a cerca de 15 mil pessoas em cinco dias e vendeu mais de 2 mil caminhões no evento, inclusive o primeiro 100% elétrico, o cavalo mecânico 30G 4x2, importado da Suécia.

O movimento intenso no estande da Mercedes-Benz na Fenatran justificou o otimismo da empresa com os resultados deste ano e do próximo: a empresa e sua rede de concessionárias trouxeram nada menos que 2 mil clientes do Brasil e de países da América Latina para visitar a feira e a fábrica de São Bernardo do Campo, SP.

Uma das associadas da Anfir estreantes na Fenatran, a Sergomel, de Sertãozinho, SP, especializada em carretas para transporte de carga rodoviária, canavieira e florestal, fechou vendas de 104 equipamentos, número que surpreendeu o CEO Antônio Marcos Dandaró: "A nossa estreia superou as expectativas, conseguimos originar negócios relevantes, em torno de R\$ 41 milhões".

Os fornecedores de peças também fecharam contratos na Fenatran. Por exemplo: a RAV Componentes, de São Marcos, RS, que fornece para implementos itens como correntes, dobradiças, engates e ganchos, projeta ampliar seu faturamento em 2025 em 10%, para quase R\$ 10 milhões, graças aos negócios celebrados durante a feira. A empresa também participou da rodada internacional de negócios, promovida pela Anfir e ApexBrasil, e realizou contatos que deverão produzir pedidos em seis novos países, conta a diretora comercial Camila Brezolin: "Agora avançaremos nas tratativas com esses novos clientes internacionais e com isso mais do que dobraremos o número de países importadores de nossos produtos".



**30 MILHÕES
DE MOTOS**

Moto Honda
da Amazônia

**Fazer parte de toda
essa jornada de
sucesso, pintando
todas estes 30
milhões de
motocicletas e
sonhos, é motivo de
enorme orgulho
para todo nosso
time da Axalta.
Parabéns, Honda!**

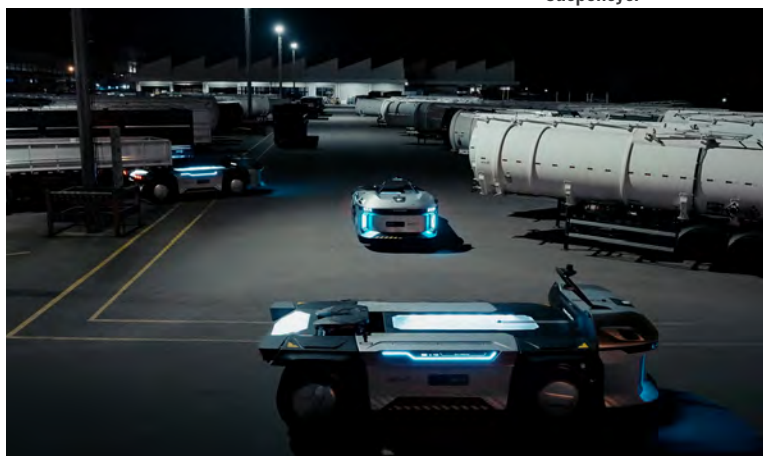
SUPERAÇÃO DE CRISES

Os resultados da Fenatran de 2022 já tinham sido bons, espelharam a recuperação das vendas pós-pandemia com 66 mil visitantes e R\$ 9,5 bilhões em negócios fechados. A maior parte das encomendas, porém, foi de caminhões Euro 5, que só poderiam ser produzidos até o fim daquele ano.

Assim pairava no ar a antecipação de mais um velório do mercado marcado para começar em janeiro de 2023, quando entrou em vigor a nova etapa do programa brasileiro de controle de emissões para veículos pesados a diesel, o Proconve P8, que obrigou fabricantes a adotar motorização Euro 6 e colocar na vitrine produtos de 15% a até 25% mais caros.

Assim o tombo do mercado foi inevitável e apagou rapidamente qualquer otimismo propagado por aquela Fenatran.

Rebocador de carretas elétrico e autônomo Randon AT4T: mais uma inovação e novo uso do eixo elétrico e-Sys da Suspensys.



Os emplacements de caminhões em 2023 caíram cerca de 15% – e só não declinaram mais por causa da venda de modelos Euro 5 em estoque – enquanto a produção, limitada a modelos Euro 6, despencou com forte retração de 38%.

Tudo mudou este ano e um otimismo mais sustentável tomou conta dos corredores do SP Expo, embalado pela forte recuperação do mercado de caminhões, que assimilou os aumentos de custos da nova tecnologia e, de janeiro a outubro, antes da Fenatran, já comprou mais de 103 mil unidades Euro 6, em alta de 17% sobre igual período de 2023, já superando o volume do ano passado inteiro e com projeção de passar das 120 mil unidades até o fim de dezembro. Devido à depressão causada pelo Euro 6 a produção cresceu mais ainda, 43%, para 117,4 mil até o mês passado, devendo superar 130 mil unidades no ano todo.

Assim a Fenatran 2024 encontrou o mercado de caminhões já embalado e serviu para dar aceleração adicional aos negócios. Apesar do novo ciclo de elevação dos juros e desaceleração do crescimento do PIB previsto para 2025, para a maioria dos fabricantes de caminhões e carretas a Fenatran já deu impulso suficiente para manter o mercado, na pior hipótese, igual a 2024.

BOM TEMPO

Alguns participantes do mercado de caminhões até apostam em novo crescimento de dois dígitos, na casa de 10% a 12%, com impulso de segmentos como agronegócio, que aproveita a volta das chuvas e começa a correr para transportar a safra, construção civil empurrada por obras de infraestrutura do PAC, aumento das entregas de cargas industrializadas compradas com aumento do emprego e da renda, e também para recuperar a demanda reprimida de 2023 de frotistas que deixaram de renovar frotas por causa do aumento de preços.

Citando todos estes e mais alguns fatores que empurram para cima o mercado nacional Roberto Cortes, presidente da



Opções de descarbonização da Scania: gás ou biometano, 100% biodiesel e 100% elétrico.

Volkswagen Caminhões e Ônibus, resumiu o sentimento geral com a chegada do bom momento após crises seriadas: "Navegamos em mares calmos, com bom tempo, deixando para trás a pandemia e a transição de emissões para veículos Euro 6, com produção que saiu de 8 mil por mês para mais de 14 mil, o que nos anima a seguir otimistas", ele declarou a jornalistas na abertura da Fenatran.

Achim Puchert, presidente da Mercedes-Benz do Brasil – de malas prontas para assumir, em dezembro, o comando global da Mercedes-Benz Trucks –, participou de sua segunda Fenatran e concorda que o cenário é mais positivo: "O impulso de setores como agronegócio, construção civil e mineração segue forte. O mercado de caminhões deve crescer 15% este ano e em 2025 promete ser mais um bom ano para os negócios".

A fábrica da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo, SP, trabalha em dois turnos com eventuais horas extras aos sábados e, segundo Puchert, o resultado dos negócios poderia ser até melhor se capacidade de produção estivesse no topo: "Ainda temos alguns problemas logísticos em portos e aeroportos, não estamos operando no máximo ainda, mas seguimos confiantes e otimistas com o Brasil que é um dos maiores mercados do mundo para caminhões Mercedes-Benz, se não o maior, que representa cerca de 25% das vendas globais da marca".



Jefferson Ferrarez, vice-presidente de vendas e marketing de caminhões da Mercedes-Benz do Brasil, define o novo cenário que se apresentou nesta Fenatran: "Em 2022 o momento era de transição, vendemos mais caminhões Euro 5, os clientes queriam aproveitar o preço mais baixo. Este ano é diferente: a tecnologia Euro 6 já está consolidada e as vendas voltaram com força. A produção deste ano já está endereçada e captamos encomendas de grandes clientes para o ano que vem".

A Scania chegou à Fenatran embalada pelo maior crescimento porcentual de vendas do mercado de caminhões este ano dentre todas as marcas presentes no Brasil, com quase 16 mil emplacamentos de janeiro a outubro, com expansão de 64% sobre 2023 e participação de 19,8% no segmento de caminhões semipesados e pesados acima de 16 toneladas de PBT, um ganho de 5,4 pontos porcentuais sobre o ano passado. E depois dos bons resultados do evento o sentimento é de continuação do bom tempo, como diz o diretor vendas Alex Nucci: "Com PIB crescente o mercado evolui. No pior cenário vemos 2025 igual a 2024, com tendência de crescer até 3%".

Ele justifica o otimismo: "Começou a chover e o agronegócio voltou a comprar caminhões para transportar uma safra de

grãos estimada em mais de 300 milhões de toneladas. Cana e mineração também vão bem. O transporte de cargas industrializadas vem crescendo junto com o aumento da renda. O financiamento é o maior desafio, mas com a esperada redução da inadimplência das empresas deve haver maior disponibilidade de crédito".

TODOS INVESTEM

Como primeiro ou segundo maior mercado para a maioria dos fabricantes europeus de caminhões o Brasil ganha mais protagonismo nas decisões globais das empresas multinacionais e a Fenatran vem mostrando resultados de investimentos já feitos, na forma de novos produtos, tecnologias e expansões de fábricas, e por vezes o evento se torna palco para divulgação de novos aportes, com e sem divulgação de valores ou anúncios formais.

Até a Fenatran cinco fabricantes de caminhões e ônibus tinham em curso programas de investimentos no País que somavam R\$ 6,9 bilhões, a maioria deles terminando em 2025 (veja tabela nas próximas páginas desta edição). Depois do que se viu na feira este valor certamente já flutua em R\$ 8 bilhões a R\$ 9 bilhões, considerando só seis empresas que já têm fábricas no Brasil.

O Grupo Iveco, que já tem um programa de R\$ 1 bilhão em curso no período 2022-2025, no dia de abertura da Fenatran anunciou novos aportes de R\$ 637 milhões, somando R\$ 510 milhões da fabricante de caminhões e ônibus e R\$ 127 milhões de sua divisão de motores, a FPT. Ambos os investimentos estão apoiados por incentivos do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, e serão utilizados de 2024 a 2028 prioritariamente no desenvolvimento de novas tecnologias de propulsão mais limpas, com uso de biocombustíveis como biodiesel, biometano, etanol e hidrogênio.

Segundo Márcio Querichelli, presidente da Iveco América do Sul, estão no horizonte de mais investimentos na ampliação da fábrica de Sete Lagoas, MG, que atualmente está chegando ao teto de sua capacidade de produção na linha de pesados, de 26 unidades por dia em dois turnos. Para atender ao volume de vendas durante a Fenatran a fabricante precisou elevar seu estoque, que costuma ser de um mês, para dois meses e meio. Também faz parte dos planos futuros, com mais aportes, a nacionalização de nova geração de caminhões já apresentada na Europa.

Mas também houve investimentos vistos e não revelados e anunciados e não

Para a transição energética a Volvo reapresentou o FM Electric e uma nova opção do FH, o B100 Flex: para rodar com diesel ou biodiesel.





SOFTWARES E APLICAÇÕES WEB

SOLUÇÕES CUSTOMIZADAS PARA
AUTOMATIZAR E CONTROLAR MELHOR
SEU NEGÓCIO: COMUNICAÇÃO E PRODUÇÃO.



ORDENS DE SERVIÇOS

Criação e rastreamento
de ordens de serviços
em tempo real com
acesso a dashboard
analítica.

Digitalize e transforme suas operações no setor automobilístico com soluções flexíveis, escaláveis e personalizadas, projetadas para atender às suas necessidades. Potencialize vendas, cobrança, engajamento, captação de recursos e monitoramento de forma eficiente e estratégica.

Por que escolher a Nuvem Mobsale?

- Custo-benefício imbatível: preços fixos, sem variações do dólar.
- Tecnologia de ponta: ideal para quem quer começar ou expandir no digital, simplificando operações com eficiência.
- Solidez no mercado desde 2018: comprometidos em democratizar o acesso às melhores ferramentas web para o crescimento do seu negócio.



NUVEM: DATACENTER

Compartilhamento
criptografado de arqui-
vos em websites ou
intranet com acesso res-
trito por usuários.



REGISTRO DE ENCOMENDAS

Rastreamento interno e
controle total das eco-
mendas e correspondên-
cias da sua instalação.



www.mobsale.com.br

quantificados. Nesta última categoria se enquadra a DAF, seguindo com sua peculiar política de não mais divulgar valores de seus novos aportes, após já ter informado investir mais de R\$ 1,5 bilhão no País se forem somados todas as cifras anunciadas desde que decidiu construir sua primeira fábrica na América do Sul, em 2012, e o ciclo mais recente de quase R\$ 400 milhões para lançamento de caminhões com motores Euro 6. Pois na Fenatran a presidente da empresa no Brasil, Larisa Gambrell, afirmou que já está em curso "o maior investimento já realizado pela DAF no País, com ampliação da fábrica de Ponta Grossa [PR]". E mais não disse.

Na Mercedes-Benz, possivelmente por ordem da matriz na Alemanha, segue o mistério de quanto a empresa investe no Brasil desde que terminou seu último ciclo, de R\$ 2,4 bilhões de 2018 a 2022. Embora não revele um novo programa e muito menos valores o presidente Achim Puchert admite que a empresa não parou

de investir: "Já temos investimentos em andamento e ainda estamos preparando um novo ciclo até 2030". Segundo ele os recursos serão direcionados a três áreas: desenvolvimento de motores a combustão mais eficientes a diesel e biodiesel, eletrificação e serviços. Alguns resultados desses objetivos já puderam ser vistos no estande da Mercedes-Benz na Fenatran.

A Randon, maior fabricante de semirreboques do País, utilizou os holofotes da Fenatran para comemorar seus 75 anos de atividades com a entrega simbólica da carreta de número 600 mil, mas também anunciou mais um expressivo investimento em suas operações, de R\$ 400 milhões, iniciado já em 2024 com foco na ampliação da capacidade de produção dos chassis de semirreboques na fábrica do grupo em Araraquara, SP.

ALTERNATIVAS MULTIENERGÉTICAS

Para além do sucesso comercial esta edição da Fenatran também pode ser

Iveco: eDaily elétrico para entregas urbanas e gás para o semipesado Tectos e o pesado S-Way.





Na DAF, um XF elétrico de demonstração: para sentir o mercado.

considerada um sucesso tecnológico ao demonstrar muitas e diversas soluções para a descarbonização de um setor dominado pelo diesel.

Todos os estandes de fabricantes de caminhões, acompanhados de muitos dos fornecedores de carretas e componentes, apresentaram alternativas multienergéticas para reduzir ou até mesmo eliminar as emissões de carbono fóssil do transporte de cargas, algumas prontas para uso imediato e outras que podem e devem entrar no mercado em poucos anos.

Começando pelos caminhões os fabricantes já instalados no Brasil apresentaram alternativas ao diesel, incluindo modelos elétricos presentes em todos os estandes. No caso da Mercedes-Benz foram logo dois: o cavalo mecânico pesado eActros, importado da Alemanha, e o leve eCanter da Fuso, marca japonesa que pertence do Grupo Daimler Trucks. Os dois foram apresentados na Fenatran e já iniciaram um programa de testes nas frotas de oito clientes a ser acompanhado pela engenharia da empresa. Em caso de boa aceitação está no horizonte a possível nacionalização dos caminhões elétricos.

Na rota da descarbonização a VWCO apresentou três opções: a primeira é a versão atualizada do já conhecido modelo leve e-Delivery – primeiro caminhão

elétrico projetado e produzido no Brasil, apresentado pela primeira vez ao público como protótipo na Fenatran de 2017 e que soma quatrocentas unidades vendidas desde 2021 – agora equipado com motor mais potente.

A segunda proposta é uma aposta no gás com o pesado Constellation 26.280 6x2 Biometano, já disponível sob encomenda e preparado para clientes da coleta de lixo, com autonomia de 300 km e redução estimada de 90% nas emissões.

Mas a maior novidade – do estande e da feira – foi a apresentação do protótipo VW Meteor Hybrid, primeiro caminhão híbrido plug-in concebido no País, equipado com eixo auxiliar elétrico de 200 cavalos que ajuda a reduzir em até 10% o consumo de diesel, segundo a fabricante. O eixo e-Sys é fornecido pela Sunspensys, empresa do Grupo Randoncorp, e sua incorporação pela VWCO amplia o uso da solução projetada no Brasil, apresentada pela primeira vez na Fenatran de 2019 em uma carreta Randon equipada com a tração auxiliar elétrica.

E a Randoncorp já encontrou mais uma aplicação inovadora para o e-Sys, apresentada pela primeira vez no estande da Randon na Fenatran: o AT4T, um rebocador autônomo de carretas, equipado unicamente com o eixo elétrico para



Caminhão elétrico da chinesa XCMG: estreia na Fenatran.

manobrar e puxar semirreboques sem emissões em ambientes segregados, como portos, por exemplo.

Na Scania a atração de descarbonização foi a exposição de seu primeiro caminhão elétrico no Brasil, o cavalo mecânico 30G 4x2, importado da Suécia, cuja primeira unidade vendida no País foi negociada ali mesmo. Mas o modelo elétrico é só uma complementação – mais para peça de marketing – de soluções de baixa emissão bem mais viáveis e baratas, como os caminhões a gás ou biometano que a Scania já vende há mais de cinco anos e, também, um modelo preparado para rodar com 100% de biodiesel, já fornecido a clientes que produzem o seu próprio biocombustível.

A Volvo mostrou pela segunda vez o seu cavalo mecânico 4x2 FM Electric, importado da Suécia e já com trinta unidades alugadas a clientes no Brasil. Mas a principal novidade descarbonizante da marca foi o pesado FH B100 Flex, primeiro caminhão preparado para rodar com diesel ou biodiesel em qualquer proporção, como uma versão pesada dos carros flex etanol-gasolina.

Após apresentar o pesado S-Way a gás na Fenatran de 2022 a Iveco trouxe à edição deste ano modelo com autonomia de até 700 km e complementou sua oferta de caminhões a gás no País com opções da linha de semipesados Tector, já

produzidos em Sete Lagoas, MG. Também no estande foram mostrados novamente versões elétricas do furgão Daily, que começou a ser importado este ano para o mercado brasileiro.

A DAF foi mais comedida em apresentar alternativas ao diesel, dizendo que está atenta aos biocombustíveis mas só lançará opções em momento que o mercado estiver mais pronto a absorvê-las. Para não ficar para trás dos concorrentes na feira também trouxe ao seu estande um modelo pesado XF elétrico de demonstração, com cabine cortada para expor o powertrain, equipado com motor de 350 kW e autonomia de 500 km. Segundo a fabricante a ideia foi mostrar aos clientes que também tem a solução para sentir o interesse e planejar o lançamento, se for o caso.

CHINESES ELÉTRICOS

Os chineses, sempre em grande número como fornecedores de peças, nesta Fenatran também trouxeram seus veículos elétricos de carga. Dois fabricantes, a XCMG e a TEVX Higer, montaram estandes no evento e apresentaram novos caminhões e furgões a bateria que pretendem começar a vender no Brasil, sempre com o apelo de oferecer preços mais baixos do que os fabricantes ocidentais já instalados no País e com promessas de possíveis investimentos em montagem local.

ZF mostrou suas soluções de eletrificação para veículos pesados



SOLUÇÕES QUE MOVIMENTAM O FUTURO

Reforçamos o nosso compromisso
de desenvolver hoje soluções para
o amanhã!



MOTORIZAÇÃO



ENERGIA



MARÍTIMO



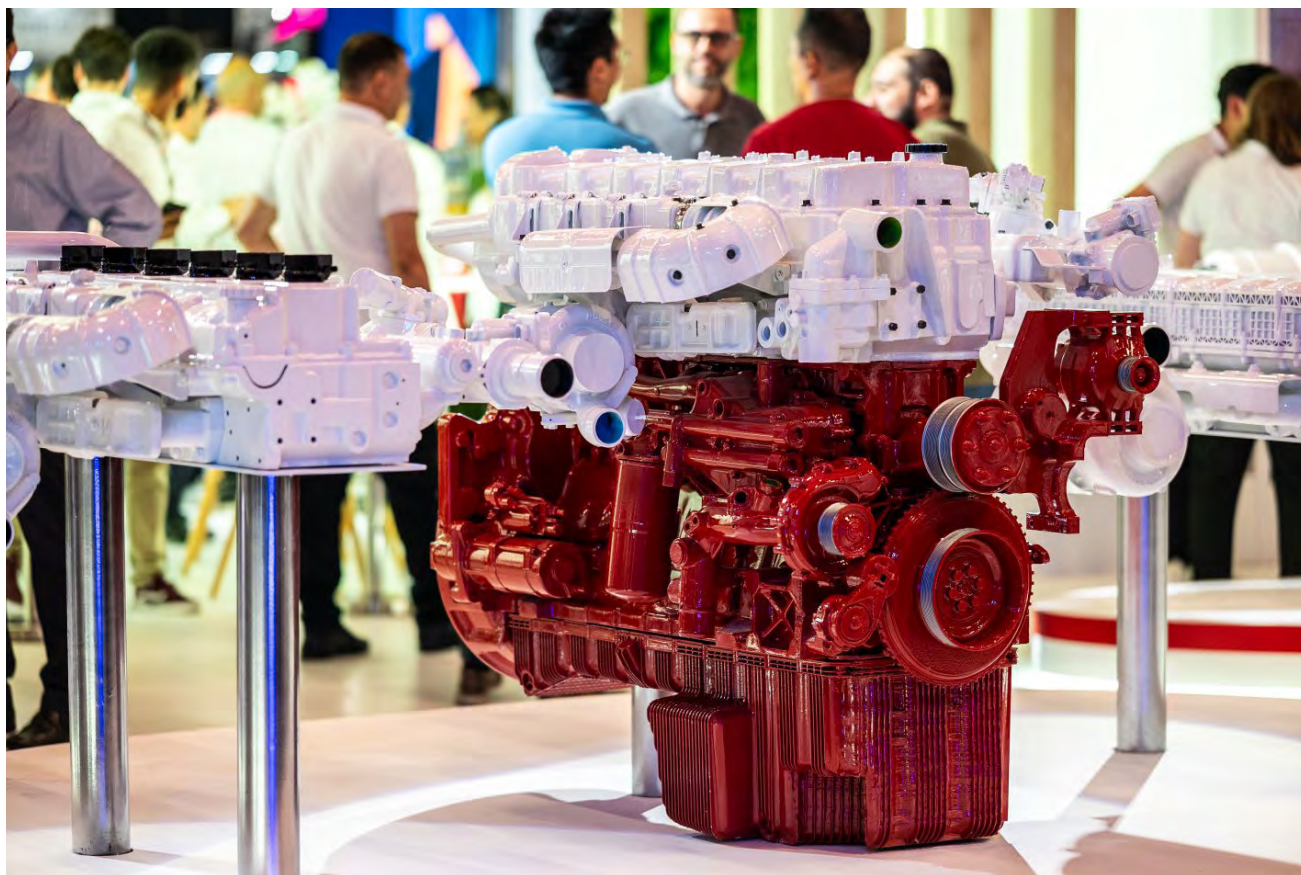
AGRO



DESCARBONIZAÇÃO



REPOSIÇÃO E
SERVIÇOS



Cummins: com troca de cabeçotes motor da linha Helm opera com diesel, gás natural ou biometano e hidrogênio.

É o caso do caminhão elétrico médio para entregas urbanas E3-10T que a XCMG lançou na Fenatran, começa a vender em 2025 e, a depender da demanda, tem planos de nacionalizar em dois a três anos a montagem do modelo na fábrica de Pouso Alegre, MG, onde já produz máquinas de construção. A empresa está se preparando para produzir mais máquinas e equipamentos elétricos no Brasil e para isto já investiu de R\$ 300 milhões somente este ano.

Em seu estande a XCMG também promoveu outros três lançamentos de baixo carbono, incluindo dois caminhões pesados, o elétrico E7-80T e o P9-560G a gás natural, ou biometano. Também foi lançado um modelo elétrico leve, o E7-18T, de olho na coleta de lixo da cidade de São Paulo, que em 2025 abrirá licitação para 650 caminhões elétricos.

A chinesa Higer e seu representante no Brasil TEVX Motors, que já vende ônibus elétricos da marca, trouxe veículos de

carga à Fenatran e anunciou que começa a vender, em 2025, dois caminhões elétricos pesados, EON E-Truck e EON Edit 3D, respectivamente de 49 e 31 toneladas de PBT, e a van Paradise em versão de carga e passageiros.

A empresa utilizou o evento para anunciar investimento de US\$ 100 milhões em uma linha de montagem de ônibus elétricos no Estado de São Paulo, em local a ser definido em breve. Também está no horizonte a nacionalização do furgão elétrico.

CADEIA DE BAIXO CARBONO

Os principais fornecedores da cadeia de produção de veículos pesados também foram à Fenatran mostrar suas soluções para reduzir emissões em um setor ainda muito dependente do diesel fóssil e de eletrificação mais difícil. As múltiplas aplicações do eixo elétrico e-Sys da Randoncorp exemplificam este esforço, bem como vários outros apresentados no evento.

A ZF, por exemplo, apresentou seu eixo de propulsão AxTrax 2 Dual com dois motores elétricos que somam 450 kW para caminhões e ônibus médios e pesados, e o CeTrax Lite de 150 kW para aplicações em veículos leves de até 7,5 toneladas de PBT.

A BorgWarner mostrou suas novas baterias LFP, lítio-ferro-fosfato, para veículos comerciais pesados, resultado do acordo da empresa com a FinDreams Battery, subsidiária da chinesa BYD que fornece as células Blade, mais seguras e com alta capacidade de armazenamento de energia.

A Cummins levou à Fenatran múltiplas alternativas ao diesel, combustível que construiu sua história como fabricante independente de motores pesados no último século. Da sua marca Accelerera, lançada em 2023 para identificar soluções zero-emissão, apresentou o lançamento da nova geração do eixo de propulsão elétrica 14Xe, herdado da compra da Meritor, e a célula de hidrogênio HyPM HD45 para alimentar caminhões elétricos.

A tradicional fornecedora de motores também trouxe à exposição soluções a combustão de baixo ou nenhum carbono, como a linha Helm que, com a troca de cabeçotes, opera com diesel, gás natural ou biometano e hidrogênio, com potências que podem chegar a 660 cv. O principal biocombustível brasileiro também não foi esquecido por meio do motor B6.7 movido a etanol, com ignição por centelha e 330 cv.



A FPT, divisão de motores do Grupo Iveco que também fornece a outros fabricantes, trouxe à Fenatran sua aposta nos biocombustíveis brasileiros com o motor F1C Flex, pronto para rodar com etanol ou biometano – ou gás natural. A tecnologia foi desenvolvida com a fabricante de máquinas agrícolas CNH e a intenção agora é oferecer a solução para veículos comerciais. E para quem preferir a eletrificação a FPT apresentou o eixo elétrico e-AX 200R.

Em outra solução de eletrificação durante o evento o estande da WEG – multinacional brasileira fabricante de geradores, motores elétricos e baterias de Jaraguá do Sul, SC – foi palco para a assinatura de um contrato com a Horse, divisão de motores do Grupo Renault em associação com Geely e Aramco. O negócio marca o início da comercialização do sistema Range Extender para alimentação de veículos elétricos pesados, que une o motor 1.0 turboflex da Horse, o mesmo utilizado pelo Renault Kardian no Brasil, com um gerador da WEG. Em agosto a Marcopolo apresentou na Lat. Bus o micro-ônibus elétrico Volare Attack 9 equipado com o sistema de recarregamento que, pelo visto, poderá ser utilizado por mais fabricantes de veículos comerciais.

Com recordes em negócios, público e soluções a Fenatran mostrou a força de um setor no Brasil que passa constantemente por crises profundas e, invariavelmente, emerge mais forte. ■



Investimentos pesados

Cinco fabricantes de caminhões e ônibus têm programas em curso que superam R\$ 7,6 bilhões no período 2021-2028. Iveco anunciou valor adicional, Mercedes-Benz prepara novo ciclo até 2030 e DAF tem programa sem revelar valor.

DAF



R\$???
2022-2028

Empresa tinha em curso programa de R\$ 395 milhões de 2022 a 2026, aplicados na adoção de motores Euro 6 para linha de caminhões XF e CF, mas anunciou, sem revelar valores, o que seria “o maior investimento de sua história no Brasil” nos próximos cinco anos, para ampliação da fábrica de Ponta Grossa, PR, e lançamento de novos produtos.

IVECO



Criando novos caminhos

R\$ 1,7 bilhão
2022-2028

Plano de 2022 a 2025 destina R\$ 1 bilhão: 60% dos recursos aplicados no desenvolvimento de novos caminhões e ônibus, com adoção de motorização Euro 6 e gás natural ou biometano; 15% direcionados a melhorar processos industriais na fábrica de Sete Lagoas, MG, e Córdoba, na Argentina; 12% para desenvolver fornecedores para elevar índice médio de nacionalização de 60% para 70%; e 13% na expansão da rede de concessionárias. R\$ 100 milhões adicionais foram investidos em 2024 para lançar o eDaily elétrico importado no País. Mais R\$ 637 milhões foram anunciados para 2024 a 2028, R\$ 127 milhões da FPT para desenvolvimento de motores movidos a biocombustíveis e R\$ 510 milhões da Iveco em veículos com propulsão alternativa ao diesel. Novos investimentos podem ser anunciados em 2025 para ampliar linha de pesados em Sete Lagoas e produzir nova geração de caminhões Iveco.

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 segunda geração do caminhão leve e-Delivery, do já anunciado e-Volksbus e desenvolvimento do Meteor híbrido plug-in; melhorias na fábrica de Resende, RJ.

PENTANOVA



Acabamento / Tratamento de Superfície

- Pré-tratamento & pintura por imersão (E-Coat)
- Linhas de pintura de acabamentos
- Linhas de aplicação de massas
- Secadores de tinta e massa
- Integração de Sistemas de Aplicação de Tintas Massas
- Central de abastecimento de tinta
- Tratamento de Efluentes
- Sistema de Controle de Emissões

Sistemas de Transporte para Carrocerias

- Sistema de monotrilho eletrificado (EMS)
- Sistema de transportadores de Skid
- Sistemas transportadores de plataforma Skillet
- Esteiras Plásticas Modulares
- Transportadores Power & Free
- Transportadores de Piso de Correntes
- Integração de Sistemas AGV's

A PENTANOVA, referência mundial no fornecimento de equipamentos para o setor automotivo, proporciona aos seus clientes alta qualidade e eficiência com o melhor custo-benefício, projetando equipamentos customizados para as necessidades específicas de nossos clientes.

Tendo implantado milhares de projetos globalmente e construído profundo expertise no segmento automotivo, a PENTANOVA oferece as mais complexas soluções para o setor automotivo.



Mover coloca a descarbonização no topo

Programa acelera investimentos em inovação, sistemas alternativos de propulsão dos veículos e na fonte de energia utilizada pelas fábricas

Por Soraia Abreu Pedrozo

Na tela, Igor Calvet, diretor executivo da Anfavea, com Márcio Stéfani e Leandro Alves no estúdio



OMover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, do governo federal, estabelece um divisor de águas para as empresas do setor automotivo que, a partir de incentivos, poderão acelerar planos de inovação e descarbonização com investimentos em pesquisa e desenvolvimento. De olho nos benefícios somente os fabricantes de veículos anunciaram, ao longo dos próximos anos, a injeção de R\$ 130 bilhões até 2030, segundo cálculos da Anfavea, associação que reúne as montadoras instaladas no Brasil.

Tem incomodado as matrizes dessas

empresas, contudo, a demora do governo em editar regulamentações do Mover, que aguarda a definição de decretos e portarias para estabelecer pontos do programa como metas de eficiência energética, critérios para adoção de tecnologias de direção assistida, reciclabilidade, etiquetagem e IPI verde. Foi o que afirmou Igor Calvet, diretor executivo da Anfavea, em sua participação no Seminário Brasil Elétrico 2024, realizado por AutoData em outubro.

Segundo Calvet as companhias cobram a definição das regras para garantir a prometida previsibilidade da política



industrial. Diante disto o governo prometeu para novembro uma "bateria de atos publicados".

ELETRIFICAÇÃO COM ETANOL

Também é um mês de novidades para a Stellantis, que apresenta seus primeiros veículos híbridos flex fabricados em Betim, MG: os Fiat Pulse e Fastback. O que não era sabido, à altura do seminário, era qual das três plataformas Bio-Hybrid – leve, e-DCT e plug-in, todas equipadas com motorização flex, bicomcombustível etanol-gasolina – a companhia escolheria para seu debut na eletrificação nacional. O vice-presidente de assuntos regulatórios na América Latina, João Irineu de Medeiros, disse apenas que o consumidor poderá adquirir os modelos nas concessionárias a partir de novembro.

Toyota e Renault também apostam suas fichas na tecnologia híbrida flex, que deverá ganhar força nos próximos anos no mercado brasileiro. Roberto Braun, diretor de comunicação corporativa e ESG da Toyota, lembrou que a empresa é pioneira em lançar a tecnologia com o Corolla, em 2019, e o Corolla Cross, em 2021, e que parte do valor de ciclo de investimento de R\$ 11 bilhões no Brasil até 2030 será usado para o desenvolvimento de dois novos modelos híbrido flex, um SUV compacto com lançamento previsto para 2025, e um segundo modelo que ainda não teve os pormenores revelados – a aposta é de que seja uma picape média compacta.

"Também faz parte deste ciclo de

investimentos a montagem do sistema híbrido do veículo a partir de 2025, que atualmente é importado do Japão", disse Braun. "Assim como as baterias, que são importadas, mas terão sua montagem realizada no Brasil a partir de 2026."

Carlos Henrique Ferreira, diretor de comunicação da Renault, citou que embora a empresa já tenha, hoje, veículos elétricos à venda no Brasil, acredita que o híbrido e o híbrido flex serão duas tecnologias que dominarão o mercado brasileiro nos próximos anos: "Também estão no nosso radar de desenvolvimento".

Para guiar seus sistemas de propulsão futuros a Renault criou duas empresas: a Ampere, que tem três fábricas no Norte da França focadas no desenvolvimento e produção de motores elétricos, baterias e softwares para veículos elétricos, e a Horse, na qual a Renault tem participação de 45% em sociedade com a chinesa Geely e a estatal saudita de petróleo Aramco, que foca no desenvolvimento de motores a combustão mais eficientes – inclusive os flex – e sistemas híbridos.

CHINESES BUSCAM FORNECEDORES

Ainda sobre eletrificação, enquanto finalizam os preparativos para iniciar sua produção no Brasil, as de origem na China GWM e BYD avisaram que estão em busca de fornecedores locais para reduzir a dependência de componentes importados. Diego Fernandes, COO da GWM, afirmou que o foco inicial está nos pneus e que busca parceiros para a operação





na fábrica de Itacemápolis, SP: "Estamos conversando com alguns fornecedores, assim como os de tecnologia flex, pois precisamos avançar o mais rápido possível para oferecer em nossos modelos híbridos. Também procuramos por bancos, vidros, pintura e componentes elétricos".

Dênis Onishi, diretor sênior de vendas e negócios da BYD, contou que negocia com fornecedores para sua operação em Camaçari, BA, e que também busca fabricantes de pneus: "Esta é uma das partes mais sensíveis e estamos conversando com empresas daqui. Queremos avançar rapidamente de uma operação SKD [montagem de veículos semidesmontados], que será o nosso início, para uma produção local".

Para a GWM a meta é chegar a 60% de conteúdo local nos próximos três anos, índice que permitirá à empresa exportar para países com os quais o Brasil mantém acordos comerciais sem imposto. De acordo com Fernandes a fábrica nacional será a terceira maior da montadora fora da China e o seu projeto foi concebido com foco em toda a região.

Ricardo Bastos, diretor de assuntos institucionais da GWM e presidente da ABVE, associação que reúne empresas da cadeia de eletrificação veicular, assinalou que empresas da área de sistemas e de

eletropostos estão se preparando para se habilitar ao Mover e que ajudarão as montadoras a atingir o índice de nacionalização que buscam: "O Mover chegou para ajudar a indústria nacional a dar um grande salto nos desenvolvimentos tecnológicos. Tenho a certeza de que até o fim do programa teremos a produção local de células de baterias, pois, atualmente, só fazemos a montagem".

PROPENSÃO À ELETRIFICAÇÃO

Pesquisa realizada pela Teads no fim do ano passado e apresentada no seminário apontou que os brasileiros estão propensos a entrar na era da eletrificação veicular: metade dos entrevistados que desejam comprar um carro novo, nos próximos dois anos, considera colocar na garagem um modelo eletrificado. E que três em cada dez descartam um modelo apenas com motor à combustão.

A empresa entrevistou quatrocentas pessoas no Brasil, dentro de estudo global que ouviu mais de 6 mil consumidores que pretendem trocar de carro no horizonte de dois anos. Cau Stéfani, analista da consultoria, apontou ainda que pessoas na faixa de 35 a 44 anos são as que mais consideram alternativas ao motor a combustão: "As alternativas eletrificadas são consideradas uma oportunidade de subir

+ LANÇAMENTO

Geladeira Portátil 26 litros

Mais liberdade por onde você for

Design moderno e funcional

- **Dimensões (AxLxP):** 350 x 345 x 615 mm
- **Tensão:** Bivolt 12/24V (com opção de fonte para 110/220V)
- **Faixa de Temperatura:** +10°C a -21°C

A Geladeira 26 litros possui espaço para:

- 32 latas de 350 ml
- 26 latas de 473 ml



Conte com a Resfri Ar: garantia de fábrica em toda a linha e mais de 1.500 revendedores no Brasil.



Adquira agora em condições especiais.

resfriar
conforto • segurança • praticidade

www.resfriar.com.br

- Iluminação interna em LED
- Funciona como congelador ou refrigerador
- Função turbo resfriamento
- Display moderno e com funções claras
- Porta-copos na tampa
- Proteção ajustável contra descarga de bateria do veículo
- Dreno de limpeza
- Conectividade Bluetooth



de nível para um veículo maior ou premium pelos que pretendem comprar um carro novo, tanto híbrido como elétrico. Uma parcela também enxerga no eletrificado um veículo adicional".

Outro achado da pesquisa é que, dentre aqueles que consideram comprar modelos híbridos ou elétricos, as marcas chinesas já estão no leque de opções.

ALTERNATIVAS PARA PESADOS

Enquanto a eletrificação começa a ser introduzida nos veículos leves no Brasil biocombustíveis e gás natural serão os protagonistas no segmento de veículos comerciais pesados no futuro de curto prazo, no mercado brasileiro e em muitos outros países do Hemisfério Sul. Neste segmento os elétricos ganham espaço em rotas específicas.

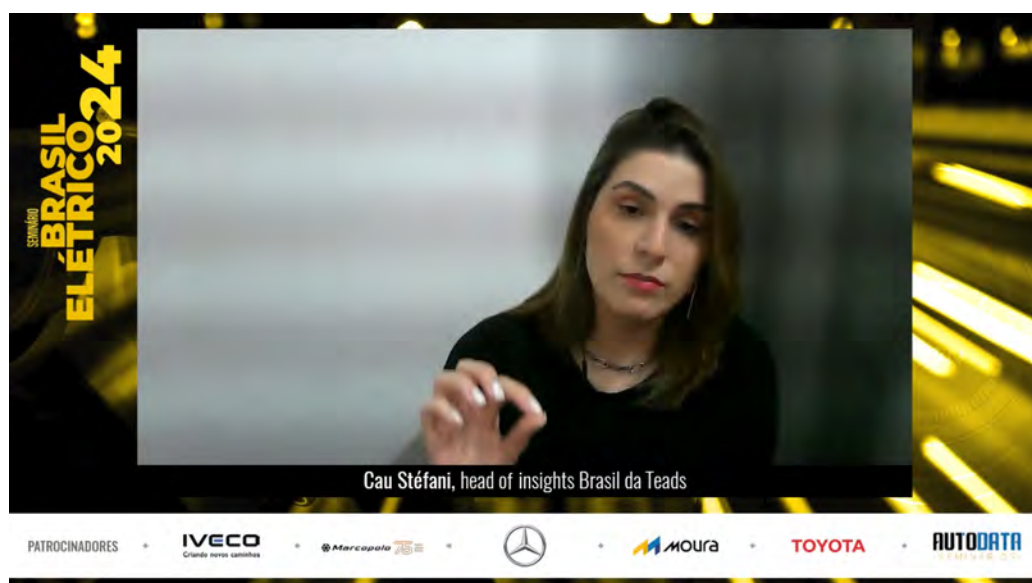
Esta é a aposta de Christopher Podgorski, presidente da Scania Latin America, e de Márcio Querichelli, presidente da Iveco América Latina. Podgorski arriscou traçar o mapa do biocombustível para caminhões no Brasil: "Veremos veículos rodando com biodiesel em algumas regiões, como no Centro-Oeste, que tem boa capacidade para produzir o combustível a partir de sementes oleaginosas. O biometano também estará presente, mas mais próximo das regiões produtoras, como o Sudeste. E

ainda apostado em uma forte eletrificação no eixo Rio-São Paulo, São Paulo-Campinas".

A visão de Querichelli é semelhante e a empresa vê no gás a opção aos caminhões pesados e eletrificação para os leves, caso da van Daily elétrica, já ofertada no mercado brasileiro: "Pela matriz energética do Brasil o gás deve ganhar escala nos próximos anos, assim como na Argentina. O biometano também deverá ganhar espaço e ajudar no processo de descarbonização dos veículos comerciais, pois o Brasil tem potencial gigante para produzir esse combustível localmente. Já os elétricos deverão avançar na distribuição urbana".

Ambos concordaram que o Brasil tem muito boa oportunidade para produzir biometano e criar rede de abastecimento para veículos comerciais.

Para Orlando Merluzzi, gestor do MBCB, Acordo de Cooperação Mobilidade de Baixo Carbono para o Brasil, o biometano é justamente caminho mais viável e menos poluente no processo de descarbonização da frota circulante de veículos pesados no Brasil: "Cada município possui, no mínimo, uma fonte de biogás a partir dos lixões. Basta alinhar as políticas públicas, atrair os investimentos corretos e fazer os processos de purificação do biogás para o biometano. O caminhão a





gás é fundamental para o Brasil".

Merluzzi apresentou estudo feito pela LCA a pedido do MCBM que aponta que a frota brasileira de pesados representa quase 5% do total de veículos em circulação, de 47 milhões de unidades, mas emite 53% do CO₂ lançado pela mobilidade no País.

MATRIZ ENERGÉTICA

De acordo com o diretor comercial da ComBio Energia, Gustavo Marchezin, dados do BEN, Balanço Energético Nacional, apontam que o consumo de energia para transportes em 2023 aumentou em 4,4%, na média, em comparação com o ano anterior. A boa notícia é que o biodiesel, embora represente 5,2% do total consumido, foi o que mais cresceu, 19,2%. E o etanol, que responde por 17,3%, avançou 6,3%.

"Significa que, somados, biodiesel e etanol representam 22,5% de fontes renováveis", afirmou Marchezin. O diesel, para efeito de comparação, ainda responde por 43,4% do total da matriz energética demandada pelo setor.

A Honda Automóveis, que em novembro celebra dez anos de operação de seu parque eólico em Xangri-lá, RS, que abastece de energia limpa as fábricas paulistas de Sumaré e de Itirapina, SP, e seu escritório na Capital paulista, está pres-

tes a dar um novo passo para limpar sua fonte de energia no País. Conforme Otávio Mizikami, presidente da Honda Energy e vice-presidente industrial da Honda Automóveis, como a produção ainda não é totalmente livre de emissões de CO₂, por causa do gás natural usado nas cabines de pintura, a empresa pretende trocá-lo pelo biogás nos próximos anos.

PARA ÔNIBUS FALTA RECARGA

Embora o caminho natural para os ônibus urbanos seja a maior adesão à eletrificação, dos 2,6 mil veículos que a Prefeitura de São Paulo pretendia que fossem adquiridos pelas operadoras até o fim de 2024 no máximo 350 deverão começar a circular pelas ruas da Capital. Foi o que estimou o vice-presidente de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz, Walter Barbosa.

O maior obstáculo ainda é a questão da infraestrutura: "O problema é o planejamento da porta para fora, para que a energia chegue até as garagens. Uma frota de cinquenta ônibus, ou de 25 biarticulados, é viável. Acima deste volume requer um investimento muito alto para migrar as redes de baixa para alta tensão".

O executivo citou que algumas garagens estarão trabalhando nisto e migrando da baixa para a média tensão, o que favo-



recherà o aumento do volume de ônibus elétricos de janeiro a março de 2025. Ainda assim não será para a alta tensão, o que demorará alguns anos.

Diante disto a Mercedes-Benz revisou a programação da produção para este ano e 2025: "Estávamos preparados para produzir volume muito maior de chassis elétricos, mas tivemos de passar parte para o diesel justamente pelas questões de infraestrutura".

No Brasil 409 ônibus elétricos foram emplacados de 2019 a 2024. Destes, 240 são da Eletra, só em São Paulo. Ieda Oliveira, diretora executiva da companhia, expôs que a infraestrutura não é um problema mas, sim, um desafio.

Diante de episódio recente das fortes chuvas que deixaram parte da cidade sem energia por dias ela afirmou que é mito dizer que a falta de energia é o problema: "A eletricidade é dimensionada pelo pico de demanda. E os ônibus são carregados à noite, quando em torno de 30% do que está disponível é utilizado. Com os apagões ocorridos houve interrupção dos trens e metrô? Não. Porque eles, assim como os trólebus, há trinta anos em funcionamento, utilizam rede dedicada. A questão está na falta de planejamento para levar eletricidade às garagens".

Para tentar driblar o cenário e esperar

pelo avanço Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais da Marcopolo, contou que a empresa aposta na exportação de ônibus elétricos, ao lembrar que em outubro modelo a bateria Attivi começou a ser fabricado também em São Mateus, ES.

COMPENSAÇÃO DE EMISSÕES

Mesmo diante de todos os esforços, investimentos e desenvolvimentos para descarbonizar emissões, chegará um momento em que as indústrias e os países alcançarão o teto, não sendo mais possível reduzir o CO₂ emitido. Para obter emissão zero, portanto, será necessário lançar mão de créditos de carbono, mercado ainda não regulamentado no Brasil mas promissor devido às suas condições.

De acordo com Fernando Beltrame, CEO da consultoria especializada Eccaplan, a empresa dispõe de ferramentas, certificações e caminhos que ajudam a neutralizar a emissão de gases do efeito estufa em determinadas operações: "No Brasil ainda não existe regulamentação nem obrigação para compensar os GEE emitidos. Mas há iniciativas próprias, como a realização de eventos carbono neutro, nos quais colaboramos".

Segundo ele Scania, Iveco e Mercedes-Benz já procuraram a consultoria para projetos de compensação. ■

SPHEROS

Liderança em inovação tecnológica
para uma mobilidade mais limpa.

REVO® -E Global
com BTMS Integrado

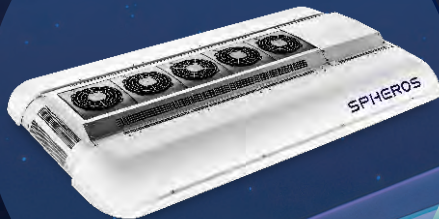


Foto: Adobe Stock / Dieter Holstein



Spheros do Brasil SA

Av. Rio Branco, 4688 - Bairro São Cristóvão - CEP 95060-145 | Caxias do Sul/RS Brasil | Tel. +55 (54) 2101.5800

www.spheros.com/br

moving thermal future

Toyota inicia duplicação de Sorocaba e busca mais nacionalização

Nova linha da fabricante no Interior paulista começa a operar em 2026 com um novo veículo e absorverá toda a produção do sedã Corolla

Por André Barros, de Sorocaba, SP

A área de 400 mil m² pronta para iniciar a construção da nova fábrica da Toyota em Sorocaba: capacidade duplicada.

No fim de outubro a Toyota organizou cerimônia para assentar a pedra fundamental de sua nova fábrica brasileira, que simboliza o início da construção de sua nova linha de produção no mesmo terreno onde já funciona a atual planta de Sorocaba, SP, inaugura-

da em 2012 em área já planejada para a expansão que vai duplicar a capacidade produtiva local. A ampliação é parte do investimento de R\$ 11 bilhões no Brasil programado até 2030.

O ciclo de investimentos da Toyota no Brasil está dividido em duas fases: a



Fotos: Divulgação/Toyota



Projeto do novo complexo da Toyota em Sorocaba: novos produtos e mais nacionalização.

primeira, de R\$ 5 bilhões até 2026, contempla a nova fábrica, a produção de um SUV compacto e outro modelo inédito, a ampliação da capacidade de produção, introdução de novos motores em Porto Feliz, SP, e um novo centro de distribuição dentro do complexo Sorocaba, já inaugurado. Os projetos da segunda etapa do plano, de 2026 a 2030, ainda estão em negociação com a matriz.

Para tornar viável a primeira tranche do aporte a companhia obteve R\$ 1 bilhão em créditos acumulados de ICMS junto ao governo do Estado de São Paulo, por meio do programa Pró Veículo.

A nova fábrica está programada para começar a produzir em 2026 garantindo à Toyota capacidade adicional de 100 mil unidades/ano no Brasil – pouco mais do que as 76 mil de Indaiatuba, SP, que será descontinuada e parte dos funcionários transferidos para Sorocaba.

A estreia da linha deverá ser com um modelo inédito híbrido flex, desenvolvido especialmente para o mercado brasileiro – possivelmente uma picape média-compacta, segundo informações do sindicato local não confirmadas pela fabricante. A unidade também vai absorver a produção do sedã Corolla após o fechamento da planta de Indaiatuba.

Atualmente a Toyota produz em Sorocaba o SUV médio Corolla Cross e a família Yaris, hatch e sedã, com capaci-

dade fabricar de pouco mais de 120 mil unidades por ano em três turnos. Antes da inauguração da nova unidade deve entrar em linha, no começo de 2025, o SUV compacto Yaris Cross – nome também ainda não confirmado pela Toyota – que promete ser o híbrido flex mais barato do mercado. O novo carro também faz parte do atual ciclo de investimentos.

NOVA FÁBRICA

Segundo a Toyota a nova fábrica abrigará todos os processos produtivos: estamparia, funilaria, pintura e montagem final independentes da linha de produção atual. A fabricante estima que vai gerar quinhentos novos postos de trabalho diretos em 2026 e 2 mil até 2030. Somados os empregados indiretos cerca de 10 mil vagas devem ser criadas na região.

Para as obras da nova unidade a empresa fez terraplanagem em uma extensa área de 400 mil metros quadrados, para abrigar prédios que vão ocupar 160 mil metros quadrados.

A Toyota afirma que todos os processos produtivos foram pensados com foco na sustentabilidade – mais de 99% dos resíduos ali gerados poderão ser reciclados. A área de pintura vai estreitar um novo processo sem uso de água na cabine, o que reduzirá em 20% a emissão de CO₂. Toda a energia utilizada no edifício será de origem limpa e renovável, com certificado.

Outro investimento já feito pela Toyota na unidade de Sorocaba é um novo centro de distribuição de peças, já inaugurado na primeira semana de novembro dentro do mesmo complexo, com área de 55 mil m² e capacidade para movimentar 1,1 milhão de componentes por mês.

MAIS NACIONALIZAÇÃO

Segundo o presidente da Toyota Brasil, Evandro Maggio, o plano de expansão de operações no País inclui comprar mais peças e componentes de fornecedores locais, bem como o desenvolvimento e localização de itens tecnológicos: "A expansão da fábrica de Sorocaba promoverá o desenvolvimento da cadeia de fornecedores de componentes para veículos eletrificados, apoiando assim o processo de descarbonização da mobilidade no País e em toda a região da América Latina".

Dentro deste plano a fábrica de motores em Porto Feliz, SP, começa a produzir em 2025 o motor que integrará o sistema híbrido flex do novo modelo compacto Yaris Cross. Assim será iniciado o processo de localização da produção do sistema híbrido bicomcombustível, hoje aplicado em versões do Corolla e Corolla Cross e quase que inteiramente importado do Japão.

Todo o conjunto mecânico do motor do

Yaris Cross – bloco, cabeçote, bielas e pistões – será produzido no Brasil e montado em Porto Feliz. Gradualmente a intenção é desenvolver fornecedores para os componentes elétricos do sistema, como o motor elétrico, alternador e bateria.

Destes elementos todos ainda não produzidos no Brasil ao menos um já tem prazo para começar a ser montado em Sorocaba, segundo Maggio: "Estamos reservando uma área das novas instalações para a montagem das baterias, possivelmente até 2026. Com relação ao sistema híbrido por ora a parte de combustão será feita em Porto Feliz e estamos estudando localizar a parte elétrica também".

Os motores a combustão do sistema híbrido flex sairão de Porto Feliz rumo a Sorocaba já em 2025, quando começa a produção do novo modelo compacto. Em paralelo seguem as obras e o desenvolvimento de um modelo inédito: "Trata-se de uma outra plataforma, que será montada na fábrica nova. É um modelo desenvolvido para o mercado local, com perfil para o Brasil. Também está em estudos sua viabilidade para exportação".

Os motores das versões híbridas do Corolla e Corolla Cross, por enquanto, seguirão sendo importados, mas sua nacionalização também está na mira. ■

Cerimônia de assentamento da pedra fundamental da nova fábrica da Toyota: R\$ 1 bilhão em créditos de ICMS.





IMAGENS MERAMENTE ILUSTRATIVAS

Trânsito seguro: eu faço a diferença.

Na direção do futuro com o empreendedorismo.



Empresários, concessionários e frotistas escolhem a nossa qualidade, versatilidade e custo-benefício para seguir o caminho do empreendedorismo. E por isso, continuamos desenvolvendo soluções eficientes para que todos possam ter sempre à disposição veículos que refletem o nosso compromisso com a excelência.

É mais mobilidade e oportunidades para o crescimento dos novos negócios.

Acesse: volare.com.br e saiba mais.



NA DIREÇÃO DO FUTURO



/ONIBUSVOLARE



Divulgação/Stellantis

Stellantis começa por baixo com os primeiros Bio-Hybrid

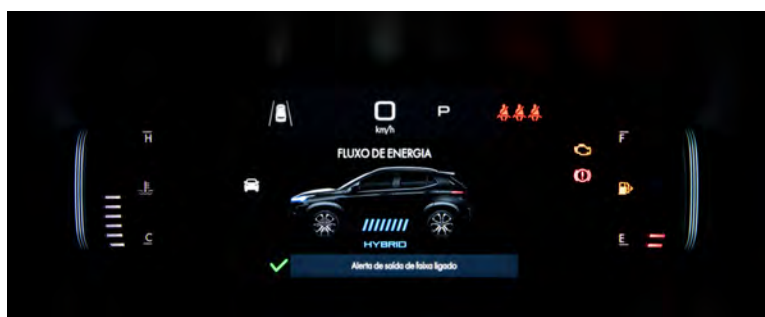
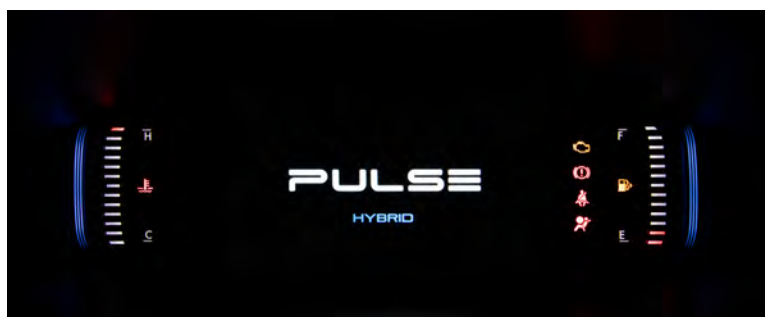
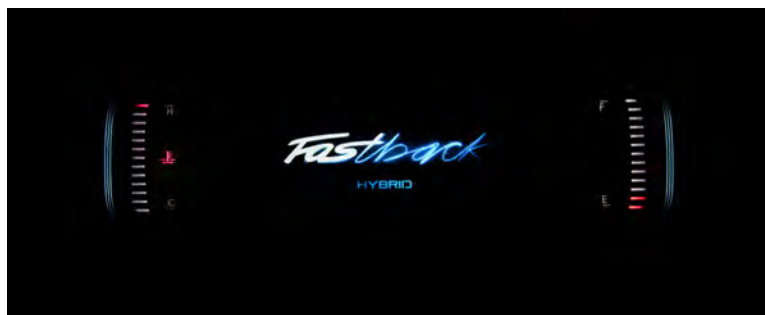
Pulse e Fastback adotam eletrificação mais básica possível com circuito de 12 V e ficam R\$ 2 mil mais caros

Por Leandro Alves, de Campinas, SP

Já estão nas concessionárias os primeiros dos quarenta modelos que a Stellantis promete apresentar no mercado brasileiro até 2030, resultado do investimento inédito na indústria nacional, de R\$ 30 bilhões, anunciado em março passado. São dois Fiat: o SUV compacto Pulse e do SUV-cupê Fastback, agora com versões dotadas de tecnologia

híbrida, a mais básica possível delas da arquitetura eletrificada Bio-Hybrid, que utiliza pequena bateria de 12 V e pequeno impulsor elétrico que contribui, em baixas rotações, com o desempenho do motor térmico.

Emanuele Cappellano, presidente da Stellantis da América do Sul, comemorou o pontapé no novo ciclo: "Vamos renovar



a linha de produtos da Stellantis de 2025 a 2030. Serão quarenta novidades produzidas na região e oito powertrains, incluindo opções híbridas e 100% elétricas. Este é o primeiro passo para democratizar as novas tecnologias Bio-Hybrid, oferecendo ao consumidor veículos mais eficientes do ponto de vista de emissões e economia de combustível".

Os primeiros modelos que utilizam o nível mais básico de eletrificação disponível na arquitetura Bio-Hybrid são chamados de Fiat Hybrid, nas versões intermediárias Audace e Impetus de Pulse e Fastback equipadas com a já conhecida motorização T200 1.0 turboflex de 130 cv, que estampam na traseira o emblema T200 Hybrid para identificar o uso do sistema auxiliar de propulsão, composto por um novo pequenino impulsor elétrico de 3 kW, alimentado por uma bateria de íons de lítio de apenas 12 V.

As duas versões também recebem uma central multimídia aprimorada com funções que utilizam inteligência artificial e uma tela de 10,1 polegadas. E, ainda, uma cor exclusiva, aplicada somente às opções híbridas: o azul amalfi.

Segundo a fabricante os preços dos Pulse e Fastback T200 Hybrid foram majorados em R\$ 2 mil na comparação com as mesmas versões que usam unicamente o motor a combustão, que continuam sendo ofertados normalmente na rede de concessionárias. Segundo um concessionário ouvido sob reserva, a partir de janeiro, o plano da Fiat é parar de produzir as versões Audace e Impetus apenas com o motor T200, para vender somente as opções híbridas após o término dos estoques, em 2025.

HISTÓRIA PARA CONTAR

De acordo com o que projeta Alexandre Aquino, vice-presidente da Stellantis responsável pela Fiat na América do Sul, "as duas versões representarão de 40% a 50% das vendas de cada um dos modelos". Na verdade Audace e Impetus já têm uma performance semelhante no mix de vendas tanto de Pulse quanto de Fastback.

Mas Aquino está confiante em um desempenho um pouco melhor nas vendas, por causa das novidades tecnológicas de entretenimento a bordo e da tecnologia híbrida, que dentre outras vantagens traz mais economia de combustível, redução nas emissões de CO₂ e "isenção do rodízio na cidade de São Paulo".

Outro argumento que conta para atrair o consumidor, e colabora para a teoria de democratização dos híbridos no País, como

Os preços dos novos Fiat Hybrid

Pulse Audace T200 Hybrid AT	Pulse Impetus T200 Hybrid AT	Fastback Audace T200 Hybrid AT	Fastback Impetus T200 Hybrid AT
R\$ 125 mil 990	R\$ 140 mil 990	R\$ 151 mil 990	R\$ 161 mil 990

espera a Stellantis, é o interesse de muitas pessoas em utilizar veículos mais modernos, dotados de tecnologias que tragam benefícios: “Vamos contar essa história e valorizar a possibilidade de muitos clientes utilizarem pela primeira vez um veículo híbrido nacional em nossas campanhas”.

A relação de consumo apresentado por Márcio Tonani, vice-presidente responsável pelo Tech Center da Stellantis para a América do Sul, demonstra um dos argumentos que certamente serão explorados junto ao consumidor: no ciclo urbano utilizando etanol o Fastback apresentou consumo de 8,9 km/l e 12,6 km/l com gasolina, enquanto o Pulse fez 9,3 km/l e 13,4 km/l, resultado melhor do que o de todos seus concorrentes no mercado nacional.

“Não é só redução de emissão, mas um melhor desempenho do veículo, além do conforto acústico, outro atributo que encontramos ao utilizar a tecnologia híbrida”, afirma Tonani.

Na estrada, embora este tipo de propulsão híbrida não faça qualquer diferença pois o carro em velocidade constante utiliza

somente o motor a combustão, os dois modelos seguem melhores do que os concorrentes, segundo medições da Stellantis: utilizando apenas o etanol o consumo foi de 10,2 km/l e 14,4 km/l com gasolina no Pulse e de 9,8 km/l e 13,9 km/l com gasolina no Fastback – ainda melhor do que a concorrência.

COMO FUNCIONA O FIAT HYBRID

O sistema híbrido utilizado pelos dois Fiat integra um motor elétrico multifuncional que substitui o alternador e o motor de partida. Chamado de dual-battery ele é capaz de gerar torque adicional para o motor térmico e, também, energia elétrica para recarregar as baterias de chumbo-ácido de 68Ah e de íon de lítio de 11Ah, ambas de 12V, que retribuem devolvendo energia ao motor elétrico.

Este sistema é responsável por gerar a potência de até 3 kW, promovendo uma performance combinada dos dois motores e a redução de consumo de combustível.

É preciso esclarecer que este tipo de sistema eletrificado não utiliza, em ne-





num momento, apenas energia elétrica nas rodas para mover o veículo. Trata-se de tecnologia auxiliar e que atua na faixa de 1 mil e 3 mil rotações por minuto do motor. Ou seja, quando o motor térmico gira mais rápido a atuação elétrica deixa de atuar e contribuir para a economia de combustível.

Todo o sistema foi desenvolvido pela engenharia da Stellantis no Brasil. Apenas a bateria de íon de lítio de 12V, que está posicionada abaixo do banco do motorista, é importada da Coreia do Sul.

O dual-battery, ou módulo de comutação de duas baterias, usado para conectar, separar ou controlar as baterias de acordo com a estratégia da central eletrônica, foi desenvolvido pela engenharia e utiliza componentes feitos no País, assim como o motor elétrico de 12V e 3 kW conectado ao propulsor térmico.

O sistema tem alguns modos de operação, controlado por softwares avançados igualmente desenvolvidos no Brasil. O primeiro estágio tem a atuação do e-Start&Stop: quando o veículo para completamente, desliga o motor a combustão, economizando combustível. E nas desacelerações o motor permanece em funcionamento sem injetar combustível, priorizando a regeneração de energia da bateria de íon de lítio. Isso pode ser acompanhado pelo motorista no quadro central de instrumentos dos veículos.

Outra operação interessante e que acontece a maior parte do tempo em bai-

xas rotações é o trabalho do e-Assist, que faz a assistência do motor elétrico ao motor de combustão. Durante acelerações e retomadas as baterias de lítio e chumbo fornecem energia para o motor elétrico, que gera torque adicional para o motor de combustão, o que reduz o consumo de combustível.

Há ainda o trabalho do alternador/motor inteligente. Ele atua em algumas situações: quando as baterias de chumbo-ácido e/ou íon de lítio estão com cargas baixas o alternador inteligente aciona a função carregamento. Em modo neutro, quando as duas baterias estão carregadas, o alternador permite que elas forneçam energia ao sistema.

Também integra a arquitetura o sistema a regeneração de energia durante as desacelerações. A função converte energia cinética das frenagens em eletricidade, que volta para ser armazenada nas baterias. Este sistema é capaz de reaproveitar até 25% da energia que seria desperdiçada em um propulsor convencional.

O primeiro passo da Stellantis, neste que será seu caminho para descarbonizar a mobilidade, terá muitos outros capítulos. Cappellano acredita que nos próximos seis anos, até o fim deste ciclo de investimentos com o lançamento de outros modelos eletrificados Bio-Hybrid, as vendas no Brasil desses produtos com as diversas tecnologias disponíveis passem dos atuais 7,5% de participação para 60%. ■

Para onde vão os investimentos

Ao todo 13 fabricantes de veículos leves anunciaram aportes de R\$ 106,4 bilhões de 2022 a 2032. Empresas já começaram a dar destino aos recursos.

BMW



R\$ **1,1** bilhão
2025-2028

Sucede o plano de R\$ 500 milhões de 2022 a 2024. Recursos serão aplicados na atualização tecnológica de modelos, fortalecimento da engenharia no Brasil e início da produção de eletrificados, a começar pelo SUV X5 híbrido plug-in que entra na linha de produção de Araquari, SC, ainda em 2024.

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 **4,3** 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; 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 **32** bilhões
2025-2030

Renovação do portfólio de produtos; desenvolvimento das arquiteturas 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 um novo modelo 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.

Shark vem nadar no rico agronegócio brasileiro



Divulgação/BYD

Picape chinesa híbrida plug-in desenvolvida para a América Latina chega ao Brasil por R\$ 379,8 mil; BYD estima vender de 10 mil a 15 mil unidades por ano

Por André Barros, de Goiânia, GO

Desenvolvida especialmente para clientes da região da América Latina, embora ainda importada da China, a picape híbrida plug-in BYD Shark chega ao mercado brasileiro cinco meses após seu lançamento global, na Cidade do México, em versão única por R\$ 379,8 mil. O preço ficou acima das expectativas dos concessionários, justi-

ficado porque as picapes estão fora do programa de cotas e de redução do imposto de importação adotado pelo Brasil sobre carros elétricos e híbridos.

"Desde já incide os 35% de imposto [de importação], as picapes não têm cotas nem redução", lembra Henrique Antunes, diretor de vendas da BYD. "De toda forma chegamos a um preço competitivo para

uma picape média, híbrida plug-in, que tem atributos de picape grande."

A Shark é realmente grande: tem 5m457 de comprimento, 1m917 de largura, 1m925 de altura e 3m26 entre-eixos, além da caçamba de 1,2 mil litros e capacidade de transportar até 790 quilos. Os dois motores elétricos, um dianteiro e um traseiro, combinados com o motor 1,5 turbo a gasolina somam 437 cv e transformam a picape em um bólido que acelera de 0 a 100km/h em 5,7 segundos, segundo medições do fabricante.

FOCO NO AGRONEGÓCIO

De acordo com Antunes o foco da Shark são os ricos clientes do agronegócio brasileiro, o que explica o evento de lançamento em Goiânia, Capital de Goiás e um dos polos do agro brasileiro, com a presença de diversos convidados relacionados ao setor: "Nosso sentimento é que em torno de 70% das vendas será direcionada ao agro. Calculamos um volume total de 10 mil a 15 mil unidades por ano".

Para convencer o produtor rural a comprar uma picape híbrida a gasolina, em um mercado dominado por modelos a diesel, Antunes acredita na força que a marca chinesa ganhou em apenas três no País: "O consumidor que comprou o [híbrido plug-in] Song Plus, lá atrás, acreditou no



produto, que hoje está consolidado. Nós faremos este mesmo trabalho com a Shark, mostraremos seus atributos, atrairemos novos clientes. Na pré-reserva, mesmo sem o cliente saber o preço, já negociamos 1 mil unidades".

DESEMPENHO E ESTOQUE

Todo o volume vendido da Shark será adicional ao que já é negociado pela BYD no Brasil, onde, de janeiro a setembro, superou as 50 mil unidades comercializadas. Antunes, que no início do ano havia projetado vender 120 mil veículos em 2024, reduziu recentemente a expectativa para 100 mil e segue acreditando que chegará próximo a este volume: "O último trimestre é mais acelerado. Estamos já na casa das 60 mil vendidas e creio que chegaremos bem perto das 100 mil até dezembro. Nosso planejamento foi feito com base neste volume".

Segundo o diretor a BYD já investiu R\$ 10 bilhões para formar estoque no País e se antecipar ao aumento da alíquota do imposto de importação sobre modelos elétricos e híbridos: "Em julho antecipamos a importação de unidades, formamos o estoque e temos carros a pronta entrega. É uma prova de que a BYD acredita no mercado brasileiro, que já é o segundo maior dela no mundo, só atrás da China".



Randoncorp premia projetos de fornecedores

Grupo reconheceu iniciativas de competitividade, inovação e tecnologia e ESG

Redação AutoData



Divulgação/Randoncorp

Em encontro com representantes de seus fornecedores, no fim de outubro, a Randoncorp premiou os projetos dos parceiros de sua cadeia de suprimentos em três categorias: competitividade, inovação e tecnologia e ESG, governança socioambiental. A três iniciativas vencedoras do Supplier Awards Randoncorp 2024 foram escolhidas dentre 85 projetos inscritos nesta edição da premiação.

Na categoria competitividade a empresa vencedora foi a Arvedi Metalfer do Brasil, instalada em Salto, SP, com novo projeto de bucha externa, componente usado na suspensão, que teve sua matéria-prima alterada, assim como o processo de produção, resultando em custos mais baixos.

A PPG Industrial do Brasil ganhou na categoria inovação e tecnologia, com

uma nova formulação de tintas que trouxe ganhos em produtividade e no menor tempo de processamento e redução do consumo de gás nas estufas de cura da tinta, com o uso de porcentual de matéria-prima reciclada.

Na categoria ESG a vencedora foi a siderúrgica ArcelorMittal com o projeto XCarb Steel Certificates, focado na redução de emissões de gases poluentes nos processos de produção de aço, substituindo a injeção de carvão pulverizado por alternativas mais limpas, como gás natural e carvão vegetal.

A Randoncorp também se utiliza do evento para atualizar aos fornecedores as perspectivas da companhia nos seus principais focos de atuação, bem como os direcionamentos que serão dados aos negócios no futuro. ■

Tupy MWM reconhece seus melhores fornecedores

Grupo premiou dez empresas pelo desempenho de 2023

Redação AutoData

A Tupy e a sua controlada MWM reconheceram seus dez melhores fornecedores pelo desempenho obtido em seis categorias no exercício de 2023, em um universo de mais de 5 mil empresas que integram a cadeia de suprimentos da fundição e da fabricante de motores e geradores. Este foi o primeiro ano em que a companhia e sua subsidiária – comprada em 2022 – realizaram o Supplier Awards em conjunto.

A premiação segue o processo de Global Supplier Rating System, que avalia os fornecedores em critérios como qualidade, sustentabilidade, performance de entrega e flexibilidade, capacidade tecnológica, desempenho no desenvolvimento de novos produtos, postura comercial e contribuição em reduções de custo.

Segundo o vice-presidente de compras e logística da Tupy, Toni Bueno, a relação da empresa com seus fornecedores é bastante próxima e vai além do fechamento de pedidos de componentes: "A colaboração não se restringe às entregas contratadas, mas como podemos ajudar os nossos fornecedores em sua gestão. Nos aspectos sociais, ambientais e de governança, por exemplo, temos conduzido workshops e capacitações contínuas para garantir o alinhamento aos objetivos de sustentabilidade que permeiam toda a cadeia de valor da companhia". ■

Tupy MWM Supplier Awards 2024



Divulgação/Tupy MWM

Excelência em qualidade
Braspo | Si Group | WEG

Excelência em desenvolvimento
Riosulense

Excelência em inovação
MGK | South Brasil

Excelência em desenvolvimento e redução de custos
Milbra

Excelência em atendimento
AFK

Excelência em sustentabilidade
GR Serviços | Sodexo

Renault Kardian supera expectativas de exportação

A Renault está feliz com seus números de exportação do Kardian para a América Latina, incluindo Argentina, Colômbia, Costa Rica, Equador, Guatemala, México, Paraguai, Peru e Uruguai. A perspectiva da empresa é encerrar o ano com volume 31% superior ao esperado quando o modelo foi lançado, em março, somando 12 mil unidades embarcadas. Atualmente 28% dos Kardian produzidos são exportados. Na Argentina, maior mercado importador do modelo, as projeções aumentaram 75%.



Divulgação/ Renault

Volkswagen amplia em 50% as exportações

De janeiro a outubro a Volkswagen do Brasil enviou 78,6 mil carros para outros mercados, em expressivo crescimento de quase 50% sobre o mesmo período de 2023. O volume de dez meses já superou o do ano passado inteiro, de 62,8 mil unidades, e é oposto ao da média geral de todos os fabricantes, que registrou queda de 7,6%, somando 310,1 mil veículos embarcados. Em outubro os embarques somaram 12 mil, o melhor resultado mensal desde abril de 2018. A empresa notou aquecimento da demanda nos países atendidos, especialmente na Argentina, o principal destino. Os modelos made in Brazil da Volkswagen seguem para dezoito países, mas Argentina, México e Colômbia são, nesta ordem, os maiores compradores. O Polo foi o modelo mais exportado em 2024, 27 mil unidades, seguido por Saveiro, 21,9 mil, Nivus, 13,2 mil, e T-Cross, 12,9 mil.

Caoa soma 150 mil Chery Tiggo produzidos em Anápolis



Divulgação/ Caoa

Fiat já vendeu 2 milhões de Strada no Brasil



Divulgação/ Fiat

A Fiat Strada atingiu a marca de 2 milhões de unidades vendidas no mercado brasileiro desde 1998, quando a primeira geração foi lançada. A segunda geração chegou em 2020 e, desde então, superou a marca de 600 mil unidades produzidas e mais de 500 mil emplacadas no Brasil. Atualmente a Strada é o veículo mais vendido no País, com mais de 116 mil unidades emplacadas este ano até outubro. Produzida em Betim, MG, picape é exportada para alguns países da América do Sul como Argentina, Paraguai e Uruguai.

A Caoa Montadora atingiu a marca de 150 mil SUVs da família Chery Tiggo produzidos na fábrica de Anápolis, GO, seis anos montar o primeiro modelo na unidade. O Tiggo 8 Pro, lançado no mês passado, simbolizou o marco. Das 150 mil unidades produzidas 71 mil foram do Tiggo 5x, 48 mil do Tiggo 7 e mais 31 mil do Tiggo 8. O marco foi conquistado no momento em que a fábrica de Anápolis está em expansão e ganhará mais 36 mil m² de área construída nos próximos meses, fruto do investimento de R\$ 3 bilhões até 2028 que foi anunciado em 2024.

Ford amplia produção da Ranger na Argentina

A Ford elevará em 15% a produção da picape Ranger na fábrica de Pacheco, na Argentina. Com a expansão o volume crescerá para 70 mil unidades em 2025 e 160 trabalhadores serão contratados. Segundo a companhia a crescente demanda na América do Sul justifica a medida. A Ranger argentina é exportada para Chile, Peru, Colômbia, Equador, Venezuela e Uruguai, dentre outros, além do Brasil, seu maior mercado, com recorde de vendas da picape em outubro: 3,8 mil unidades.



Divulgação/Ford

Royal Enfield abre mais uma linha de montagem em Manaus



Divulgação/Royal Enfield

A fabricante indiana de motos da marca inglesa Royal Enfield anunciou uma segunda linha de montagem em CKD no Brasil: a partir de janeiro de 2025, em parceria com o Grupo Multi, montará motocicletas em uma nova unidade em Manaus, AM, no mesmo local onde já mantém, em parceria com a Dafra, uma operação em CKD. A intenção é atender à crescente demanda por modelos Royal Enfield com mais agilidade. A empresa também está ampliando sua rede de concessionárias, que encerrará 2024 com 36 lojas.

BMW investe US\$ 865 milhões para produzir baterias no México

Ao completar trinta anos de operação no México a BMW prepara a planta de San Luis Potosí para a produção de baterias para carros elétricos de uma nova geração, a Neue Klasse. O investimento de US\$ 865 milhões na unidade contempla a construção de toda a estrutura necessária com um novo prédio de 85 mil m2 onde serão produzidas desde as células cilíndricas

até o módulo completo de baterias. Atualmente 3,7 mil funcionários produzem, em dois turnos e cinco dias por semana, 450 carros por dia, com modelos Serie 3 e Série 2 – inclusive híbridos – que são exportados para oitenta países e abastecem 17% das vendas da BMW na América Latina. Em 2023 a fábrica mexicana exportou 111 mil 266 veículos.

Marcopolo produz ônibus elétrico no Espírito Santo

A Marcopolo iniciou a produção do seu ônibus elétrico Attivi na fábrica de São Mateus, ES. A unidade recebeu investimento de R\$ 50 milhões para produzir o modelo, com capacidade para transportar até 80 passageiros. A planta foi ampliada e capacidade saltou de 16 para 26 unidades/dia. O quadro de empregados cresceu 20%, passando a 2,4 mil. Com a expansão a unidade capixaba passou, também, a ser exportadora de veículos: cinquenta ônibus urbanos serão enviados a Luanda, Angola, na primeira exportação da Marcopolo a partir do Espírito Santo.



Divulgação/Marcopolo

Knorr-Bremse já produz freio eletrônico para carretas em Itupeva



Divulgação/Knorr-Bremse

A Knorr-Bremse iniciou a produção em sua fábrica de Itupeva, SP, do iTEBS X, sistema eletrônico de frenagem e estabilidade para carretas rodoviárias, que será de uso obrigatório no País a partir de janeiro de 2025. A evolução representa um salto tecnológico na segurança de caminhões e seus implementos, pois evita acidentes com tombamento do cavalo mecânico e da carga rebocada. Após investimentos de R\$ 12 milhões na engenharia, para adaptar o equipamento às necessidades brasileiras, e mais R\$ 6 milhões em novos maquinários para montar a célula de produção, a planta brasileira é a primeira a produzir o equipamento depois da Europa – Estados Unidos e Ásia só iniciam a produção local em 2025.

Randoncorp compra fabricante britânico de freios

A Randoncorp anunciou uma das maiores aquisições de sua história com a compra do Grupo EBS, European Braking Systems, do Reino Unido, fornecedor de sistemas de freios para veículos comerciais. A transação R\$ 410 milhões foi feita por meio da Master Freios, uma das empresas da companhia brasileira em joint-venture com o Grupo Cummins, que herdou o negócio quando assumiu a Meritor. Há 38 anos no mercado a Master tem fábrica no Rio Grande do Sul e produz sistemas de freios pneumáticos e hidráulicos a disco ou tambor, além de módulos de atuação e controle, válvulas, câmaras, ABS, ajustadores e peças em alumínio injetado, com fornecimento de peças originais para as fabricantes de caminhões e ônibus. Com a aquisição a empresa gaúcha diversifica seu portfólio e ganha mais peso no mercado de reposição utilizando-se da estrutura e rede de distribuição do Grupo EBS, que está presente em países europeus

e asiáticos vendendo componentes de freios a ar e sistemas de controle de veículos comerciais, como câmaras, válvulas, cilindros e servos para embreagem. A fabricante britânica tem duas unidades no Reino Unido e está presente na China, Estados Unidos, Irlanda, Países Baixos e Romênia.



Divulgação: Master Freios/Georgia Torne

Mahle capta R\$ 110 milhões da Finep

A Mahle captou junto R\$ 110 milhões junto à Finep, Financiadora de Estudos e Projetos, em contrato de três anos para financiar seu plano estratégico de inovação no Brasil. O objetivo é injetar os recursos no desenvolvimento de tecnologias de mobilidade sustentável, incluindo novos sistemas de propulsão para descarbonização, uso de materiais sustentáveis, ampliação da infraestrutura de inovação, localização

de novas tecnologias e digitalização de produtos e serviços. A verba, desembolsada pelo programa Finep Mais Inovação, será utilizada para financiar toda a cadeia de inovação da Mahle e impulsionar, por exemplo, as recentes atribuições do Centro de Tecnologia de Jundiaí, SP, que agora inclui o desenvolvimento de compressores de ar-condicionado e produtos de filtração e periféricos para todo o continente americano.

Tera será o novo SUV Volkswagen

Tera foi o nome escolhido pela Volkswagen para o seu novo SUV compacto, que será produzido em Taubaté, SP, e lançado no ano que vem. O modelo faz parte da ofensiva de dezesseis lançamentos que será puxada pelo investimento de R\$ 16 bilhões da empresa no País até 2028. O visual ainda é segredo mas as primeiras imagens oficiais divulgadas sugerem que na traseira do Tera ostenta lanternas conectadas de uma ponta a outra da tampa do porta-malas, e na dianteira a grade frontal é afilada, seguindo a identidade visual da marca já presente em outros modelos. O Tera deverá ocupar a posição de SUV de entrada da Volkswagen, inaugurando um novo segmento para a montadora que já tem concorrentes no mercado como Fiat Pulse e Renault Kardian.



Divulgação/VW

Honda mexe no visual dos City hatch e sedã



Divulgação/Honda

Para diferenciar mais os City hatch e sedã a Honda promoveu alterações no design da linha 2025 dos dois modelos. A intenção foi dar ao hatch um desenho mais esportivo, com novo design de colmeia na grade frontal e acabamento em black piano na junção com o capô, e nesta mesma área do sedã foi aplicado elemento cromado a adotada grade com entradas de ar horizontais, para dar aspecto visual mais sofisticado. Ambos ganharam novos para-choques frontal e traseiro. Internamente o console dos novos City foi redesenhado para ganhar um novo item de série, o freio de estacionamento eletrônico, presente nas versões EX, EXL e Touring. Outros itens novos são o sistema de carregamento de smartphones sem fio os freios traseiros a disco. A tela LCD central multimídia, de série em todas as versões, tem melhor definição das imagens. O motor segue o mesmo 1.5 aspirado de 116 cv com câmbio automático CVT. Os preços do hatch são: LX R\$ 117,5 mil, EX R\$ 125 mil, EXL R\$ 133,2 mil e Touring R\$ 141,4 mil. Do sedã: LX R\$ 117,5 mil, EX R\$ 126 mil, EXL R\$ 134,2 mil e Touring R\$ 142,4 mil.

JAC traz ao Brasil a picape diesel Hunter

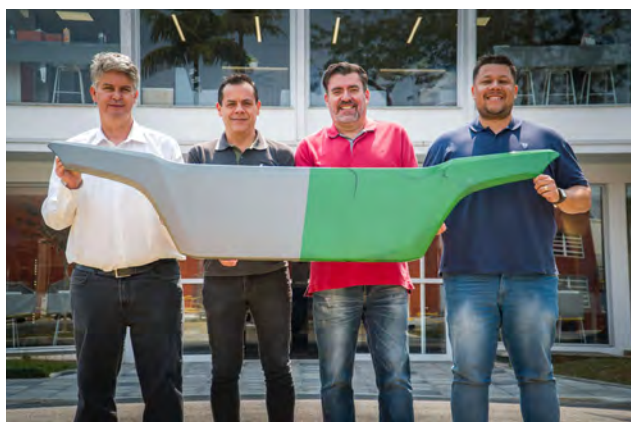
Após transformar em 100% elétrico todo seu portfólio à venda no Brasil a JAC retorna aos motores a combustão com a picape Hunter, que chegou ao mercado brasileiro no fim outubro por preço promocional de lançamento de R\$ 240 mil para os primeiros 1 mil compradores, um desconto de R\$ 20 mil. A Hunter tem motor 2.0 turbodiesel de 191 cv com câmbio automático de oito marchas da ZF. Tem opções de tração 4x2, 4x4 integral e 4x4 reduzida, com capacidade de carga de 1,4 tonelada.



Divulgação/JAC

Scania usa peças plásticas de garrafas PET recicladas

A Scania começará a usar plástico reciclado de garrafas PET como insumo na produção das grades frontais dos seus caminhões. A expectativa da empresa é de retirar anualmente cerca de 1,5 milhão de garrafas plásticas do meio ambiente, considerando a produção de 30 mil veículos/ano. O processo vem sendo desenvolvido desde 2022 e, a partir de 2025, será utilizado em todos os caminhões produzidos em São Bernardo do Campo, SP. Cada grade frontal consome 5 quilos de insumos plásticos, dos quais 20% de polietileno tereftalato, mais conhecido como PET. O material era comprado de fornecedor no Exterior e a partir de agora será trocado pelo PET reprocessado por fornecedores no Brasil, movimento que deixará de emitir 62 toneladas de CO₂/ano, segundo calcula a Scania.



Divulgação/Scania

GWM/FTXT assina acordo com Minas Gerais para uso de hidrogênio

A FTXT, subsidiária da chinesa GWM dedicada à produção de células de hidrogênio para alimentar veículos comerciais elétricos, assinou memorando de entendimento com o governo do Estado de Minas Gerais e a Unifei, Universidade Federal de Itajubá, para apoio no desenvolvimento de caminhões elétricos movidos a hidrogênio. A parceria é válida por doze meses e pode ser renovada por mais sessenta, prevendo a transferência e o intercâmbio de tecnologias associadas ao uso de hidrogênio verde como fonte de energia limpa para os caminhões da GWM Hydrogen, como a FTXT é chamada fora da China. A Unifei será responsável por fornecer o gás e atuar como parceira em estudos e pesquisas relacionadas a esta tecnologia.



Divulgação/FTXT

LM capta R\$ 1,5 bilhão para ampliar frota de locação

Com o objetivo de encerrar 2024 com frota para locação 17% maior do que a registrada em 2023 e alcançar 100 mil veículos a LM Soluções de Mobilidade realizou a captação de R\$ 1,5 bilhão em sua décima emissão de debêntures. A LM é empresa de locação e gestão de frotas controlada pela VWFS, Volkswagen Financial Services Brasil. A emissão, realizada em série única, com amortização em cinco anos e remuneração de CDI mais 1,7% ao ano, contou com a coordenação dos bancos UBS, BB e Bradesco BBI.

Grupo Sada converte caminhões diesel para o gás

Parte dos caminhões do Grupo Sada será convertida do diesel para usar somente gás natural ou biometano. Com investimentos da ordem de R\$ 7 milhões, a iniciativa integra compromisso da empresa em descarbonizar emissões de sua frota. Até o fim do primeiro trimestre de 2025 o total de seus veículos rodando com gás passará dos atuais seis para 31. De acordo com a Sada este movimento fará com que o grupo, sozinho, responda por um quarto da frota de caminhões a gás em circulação no País. As primeiras conversões serão para as operações do transporte de veículos que atendem as fábricas da General Motors e da Stellantis e nos pátios em São Bernardo do Campo, SP, e Betim, MG. Nos testes realizados com caminhões percorrendo quilômetros similares houve redução de 15% nas emissões de CO₂ com o uso de gás natural em comparação com o diesel.

Soluções de qualidade para impulsionar o segmento automotivo.



Great Place To Work®

Certificada

Jun/2024 - Jun/2025

BRASIL

+ 3.300 SKUs

Fornecedora **OEM**

Exportação **+60 países**



Uma indústria brasileira

Laboratórios DE ALTA TÉCNOLOGIA

TIME DE ENGENHARIA de ponta

Rigorosos testes de **QUALIDADE**



Junte-se a nossa comunidade online.





Divulgação/Adefa

ADEFA: MARTÍN ZUPPI

Em assembleia realizada na primeira semana de novembro, a Adefa, associação que reúne os fabricantes de veículos instalados na Argentina, reelegeu Martín Zuppi para a presidência da sua diretoria executiva para o biênio 2024-2025. O dirigente também o diretor geral da Stellantis no país vizinho. Zuppi ingressou na Fiat em 1996, como gerente de logística comercial, passou por diversas funções da empresa na Argentina, teve passagem pela matriz em Turim, Itália, e em 2021 assumiu a presidência da FCA no mercado argentino. Com a criação da Stellantis assumiu a diretoria geral para a Argentina. O presidente será acompanhado na diretoria pelos vice-presidentes Martín Galdeano, da Ford, Gustavo Salinas, da Toyota, e pelo secretário Marcellus Puig, da Volkswagen. Ainda compõem a diretoria da entidade Raúl Mier, representante da General Motors, Takashi Fujisaki, da Honda, Ricardo Cardozo, da Iveco, Manuel Mantilla, da Mercedes-Benz, Raúl Barcesat, da Daimler Truck, Ricardo Flammioni, da Nissan, Pablo Sibilla, da Renault, Rodrigo Pérez Graziano, da Stellantis, e César Luis Ramírez Rojas, da Scania.



Divulgação/Volvo CE

VOLVO CE: GUILHERME FERREIRA

Guilherme Ferreira é o novo gerente de suporte a vendas da Volvo CE na América Latina. O executivo será responsável pela área no momento em que a fabricante de máquinas de construção e mineração do Grupo Volvo, com fábrica em Pederneiras, SP, está mudando seu portfólio na região, renovando alguns equipamentos e ampliando a oferta com algumas opções de máquinas elétricas. Ferreira é formado em engenharia mecânica pela PUC de Minas Gerais e tem mais de quinze anos de experiência na área de gestão de portfólio, dos quais os últimos sete foram trabalhando na Volvo CE. Antes de entrar na empresa o novo gerente trabalhou na CNH Industrial e na Liugong América Latina.



Divulgação/Honda

HONDA: ARIEL MÓGOR + LEANDRO RAMOS

Desde 1º de novembro Ariel Mógor é o novo gerente de marketing e relações públicas da Honda Automóveis, reportando-se diretamente a Marcelo Langrafe, diretor comercial, e a Roberto Akiyama, vice-presidente comercial. O executivo trabalha na companhia desde 2013 e seu último cargo foi gerente de planejamento de produto.



A fabricante também anunciou que Leandro Ramos (foto à direita) será o novo supervisor da área de relações públicas, acumulando também a função de supervisor de eventos da Honda Automóveis.



Divulgação/Webmotors

WEBMOTORS: ODAIR DEDICAÇÃO JÚNIOR

Odair Dedicção Júnior é o novo responsável na Webmotors pela área de mídia e OEM, que atende fabricantes de veículos e agências de publicidade do País. O executivo tem a missão de ampliar a presença publicitária da empresa, reforçando o posicionamento da marca de estar presente em toda a jornada de compra dos clientes. Dedicção Júnior tem 22 anos de experiência e já trabalhou nas divisões de motos e automóveis da Honda no País. É formado em propaganda e marketing, com pós-graduação em gestão de negócios pela ESPM, Escola Superior de Propaganda e Marketing.



Divulgação/Mercedes-Benz

MERCEDES-BENZ TRUCKS: ACHIM PUCHERT

Após quase três anos no cargo o atual presidente da Mercedes-Benz do Brasil e América Latina, Achim Puchert, foi nomeado pelo conselho da Daimler Truck para ser o novo CEO da Mercedes-Benz Trucks, a partir de 1º de dezembro, ficando responsável pelas operações da marca na Europa e América Latina. Ele sucede a Karin Rådström, que em setembro foi promovida a CEO da Daimler Truck, para comandar as operações de todas as marcas de caminhões do grupo no mundo – que além da Mercedes-Benz também controla Western Star, Freightliner, BharatBenz, Fuso e Rizon. O nome do sucessor de Puchert na operação latino-americana será informado em breve, segundo comunicado divulgado em 11 de novembro. Com a promoção Puchert irá ocupar, também, uma cadeira no conselho de administração da companhia. No comunicado Rådström declarou que Puchert recuperou a rentabilidade da fabricante de caminhões no País: "Em menos de três anos trabalhou com sua equipe para trazer um negócio desafiador, com margens abaixo da média, de volta aos trilhos". Puchert iniciou sua carreira no Grupo Daimler em 2002, ocupando posições importantes em diversos mercados. Antes de assumir o comando no Brasil, em 2022, foi vice-presidente de vendas, marketing e atendimento ao cliente da Daimler Truck Ásia e vice-presidente da Daimler Truck Overseas.



Divulgação/Tecnofibras



TECNOFIBRAS: BRUNO SALMERON + MARCELO LUIZ CASTRO DE AGUIAR

A Tecnofibras, fabricante de peças em materiais compósitos sediada em Joinville, SC, contratou Bruno Salmeron para ser seu novo CEO. Executivo com sólida e longa trajetória no setor de autopeças, experiência em governança corporativa e inovação, Salmeron sucederá a Marcelo Luiz Castro de Aguiar (foto à esquerda), acionista da empresa que seguirá como presidente do conselho de administração da companhia. Salmeron iniciou

carreira na fábrica de elevadores da própria família, a Zenit, e acumulou passagens pela Delco-Remy, Valeo, Lennox-Group Heatcraft do Brasil e Schulz. Formado em engenharia eletromecânica pela Universidade Presbiteriana Mackenzie e administração de empresas pela USP, tem MBA pela Insead, além de ser integrante do Conselho Global de Fornecedores da John Deere e somar dezoito anos de experiência na gestão de empresas familiares. De acordo com a Tecnofibras a nova fase da gestão reflete significativa expansão da operação desde que foi adquirida, em 2016, pela Jointech Industrial S.A., braço de investimento do Grupo Weisul, de Camboriú, SC, e dos acionistas da Axia, de Joinville. De lá para cá o número de funcionários saltou de 123 para os atuais oitocentos e o faturamento foi ampliado mais de dez vezes.



Divulgação/Volvo Cars

VOLVO CARS: RODRIGO MANTOVANI

A Volvo Cars Brasil anunciou Rodrigo Mantovani como seu novo diretor de vendas para o mercado nacional. Ele acumula 25 anos de experiência na indústria automotiva, incluindo passagem pela Volkswagen. Junto com a experiência na área comercial o executivo agrega conhecimento de veículos elétricos, segmento no qual trabalhou alguns anos fora do Brasil. Mantovani é formado em administração pela Califórnia State University East Bay, nos Estados Unidos, com especialização em inovação e mobilidade elétrica pela Unicamp.

“Navegamos em mares calmos e com bom tempo, deixando para trás a pandemia e a transição para a nova legislação de emissões.”

Roberto Cortes, na abertura da Fenatran 2024, em 4 de novembro, ao comentar a retomada do desempenho do mercado brasileiro de caminhões, após a retração nas vendas desde 2020.

“Queremos ser uma empresa global. Hoje somos líderes mundiais em veículos de novas energias [elétricos e híbridos plug-in]. Segundo dados mensais temos participação de mercado global de 23%. Isto é incrível. Por esta razão a BYD continuará a trabalhar para se tornar mais global, o que significa que iremos localizar para podermos produzir aqui [na Europa]. As tarifas são um desafio de curto prazo.”

Stella Li, vice-presidente executiva da BYD, em entrevista à Automotive News Europe durante o Salão de Paris, em outubro, ao responder como a fabricante iria lidar com o aumento do imposto de importação sobre veículos chineses adotado recentemente pela União Europeia.

“À medida que o mercado de veículos elétricos na China dá sinais de saturação, o aumento da concorrência interna e o excesso de capacidade estão empurrando as marcas chinesas de veículos elétricos para fora do país em busca de novos mercados em crescimento.”

Relatório da BloombergNEF sobre o aumento das exportações de carros elétricos e híbridos chineses e dos investimentos no Exterior que corporações do país estão fazendo em linhas de montagem e fábricas com processos completos de manufatura, para desviar de impostos punitivos que estão sendo adotados por países para barrar as importações de veículos da China.

“É idiotice exportar etanol para países europeus fabricarem lá o SAF. Acho que o SAF [biocombustível de aviação] será para exportação e mercados desenvolvidos, como Europa, Estados Unidos e Ásia, terão demanda suficiente para absorver o que o Brasil pode produzir.”

Ricardo Mussa, CEO da Cosan Investimentos e líder da frente empresarial da força-tarefa de Transição Energética e Clima do G20, em painel no AgroForum, evento promovido pelo BTG Pactual no início de novembro.

US\$ 11,3 tri

Faturamento global com a venda de carros elétricos em 2028, de acordo com a pesquisa Statista Market Insights apresentada pelo Stocklytics.com. O valor representa alta de 27% sobre os US\$ 786 bilhões estimados na mesma pesquisa para este ano.

R\$ 15 bi

Valor recorde de negócios nos cinco dias da Fenatran 2024 com vendas de caminhões, carretas e componentes, segundo estimativa da organizadora RX. A cifra ficou 58% acima dos R\$ 9,5 bilhões contabilizados na edição do evento em 2022.

1,8 bilhão

Toneladas equivalentes de CO2 que serão emitidas a mais nos Estados Unidos até 2035, devido a ações adotadas no primeiro governo de Donald Trump, de 2017 a 2020, que reverteram ou atenuaram políticas para conter o avanço da crise climática.

2,7 milhões

Capacidade estimada anual de produção de veículos de fabricantes chineses fora da China em 2026, em fábricas com processos completos de manufatura, prontas ou anunciadas, em doze países, segundo levantamento da BloombergNEF.

PRODUTORA MULTIMÍDIA

PRODUÇÃO DE VÍDEOS

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

TRANSMISSÃO AO VIVO

Eventos, Online
e Presencial



ESTÚDIO DE VÍDEO

PODCAST

AUTO DATA

OS PATROCINADORES DESTA EDIÇÃO

WV e Daimler
Entrega+ Sustentabilidade
para a sua região

- Mais economia de 200 km de combustível de média
- Menor consumo de água e energia em operações
- Condições de trabalho para operadores de média e alta
- Redução de emissões de CO2 em operações de média e alta
- Condições de trabalho para operadores de média e alta
- Condições de trabalho para operadores de média e alta

RENAULT
KARDIAN

ESPAÇO ESTRELO
COMO VOCE LUNCA VIU

USIMINAS
ESG

Jeep
COMPASS
COM NOVO MOTOR TURBO HURRICANE DE 2.0 CV

ABG
Day by day we make it happen

NOVO CITROËN BASALT
ESPAÇO ESTRELO COMO VOCE LUNCA VIU

CITROËN BASALT
89.990

XCarb

USIMINAS
Eficiência operacional, inovação e sustentabilidade

SADA
A força de um Grupo em MOVIMENTO

HONDA
Mobilidade de Três Rodas Viva e Apoiada Sempre

Marsipolis
INOVAÇÃO QUE IMPULSIONA A TRANSFORMAÇÃO NA MOBILIDADE

BORGWARNER
Avançando para a mobilidade mais limpa

DANA
Rompemos barreiras para construir pontes

Eco
JORNADA

HONDA
30 MILHÕES DE MOTOS

MOBSAL
SOFTWARES E APLICAÇÕES WEB

MWM
Soluções que movimentam o futuro

PENTANOVA
LANÇAMENTO
Geladeira Portátil 26 litros

SPHEROS
Liderança em inovação tecnológica para uma mobilidade mais limpa.

Valeo
Na direção do futuro com o empreendedorismo.

ZEN
Soluções de qualidade para impulsionar o segmento automotivo.