

# AUTODATA



## PROJEÇÕES PARA 2025

Anfavea esperava volta aos 3 milhões, mas juro derrubou

## A QUEDA DE CARLOS TAVARES

CEO da Stellantis deixa o posto em meio a polêmicas

# VITÓRIA DO OTIMISMO

Roberto Cortes é tricampeão do Prêmio AutoData com mercado girando acima das expectativas





Paz no trânsito começa por você.

---

# PERSONALIDADE DE 2024.

---



DEDICAÇÃO DESDE 1979.



## PRÊMIO AUTODATA 2024

### + Categoria Personalidade do Ano

Roberto Cortes,  
45 anos de indústria automotiva

Uma personalidade vencedora se constrói com décadas de trabalho.  
Obrigada a todos que dedicaram seu tempo em votar e assim contribuir  
para esse reconhecimento.



Acesse nosso QR Code e conheça  
a Linha de Caminhões que entrega  
mais valor para o seu negócio.



Volkswagen Caminhões e Ônibus



Volkswagen Caminhões e Ônibus



@vvcaminhoes



Caminhões  
Ônibus

**PRÊMIO AUTODATA 2024  
OS VENCEDORES****18**

Conheça todas as empresas, os produtos e o executivo eleitos pelos leitores de AutoData nas dez categorias da premiação de 2024. Toyota foi indicada Empresa do Ano e Roberto Cortes ganhou pela terceira vez o troféu de Personalidade do Ano.

**PROJEÇÕES  
AINDA ABAIXO DOS 3 MILHÕES****34**

Anfavea apresenta previsões para 2025 e, após elevação do juro pelo BC, estima mercado de 2,8 milhões de veículos, em crescimento de 5,6% sobre 2024 que deve fechar com 2,65 milhões.

**INVESTIMENTO  
BYD PROMETE 20 MIL EMPREGOS NA BAHIA****46**

Antes mesmo de concluir a construção da primeira linha de montagem em Camaçari, BA, empresa diz que vai erguer 28 novos prédios e dobra promessa de contratações na cadeia produtiva da região.

**A QUEDA  
CARLOS TAVARES DEIXA A STELLANTIS****56**

Após conflito com conselho de administração CEO é demitido da empresa que ajudou a criar, deixando rastro de críticas de fornecedores e concessionários que o queriam ver pelas costas.

**LANÇAMENTO 2  
MERCEDES-BENZ SPRINTER ELÉTRICO****64**

O utilitário eSprinter chega da Alemanha preparado para o Brasil com três opções: caminhão semileve chassi-cabine e furgão fechado ou vidrado. Ideia da fabricante é complementar sua oferta no segmento.

**28****EVENTO AUTODATA  
CONGRESSO TENDÊNCIAS E PERSPECTIVAS 2025**

Após um ano que fecha com resultados acima das expectativas indústria fica mais otimista com 2025, mas cenário macroeconômico com juros altos impõe cautela para sobre o desempenho.

**40****INDÚSTRIA  
GWM PROMETE MAIS NACIONALIZAÇÃO**

Montadora chinesa vai começar a produzir em Iracemápolis, SP, no fim de 2025 com kits importados mas tem meta de nacionalizar 60% dos componentes utilizados até o fim de 2026.

**52****TODOS OS INVESTIMENTOS  
PARA ONDE VÃO OS RECURSOS**

O acompanhamento atualizado de todos os programas de investimento anunciados por fabricantes de veículos leves e pesados no Brasil, que já somam mais de R\$ 114 bilhões até 2030.

**62****LANÇAMENTO 1  
CHEVROLET EQUINOX**

GM traz ao Brasil nova geração do SUV médio importado do México, com novo visual e mais sofisticação, que chega em duas versões, Activ e RS, pelo mesmo preço de R\$ 267 mil.

**WORK  
STUDIO  
AUTODATA****50  
MERCEDES-BENZ****6****LENTES**

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

**10****FROM THE TOP**

Roberto Cortes, presidente da VWCO e tricampeão do Prêmio AutoData, fala sobre sua maneira otimista de conduzir os negócios.

**66****GENTE & NEGÓCIOS**

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

**76****FIM DE PAPO**

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

# Mercado sabota o desenvolvimento

Por Pedro Kutney, editor

**E**sta **AutoData** traz uma boa e outra má notícia. A boa é que, pelo segundo ano consecutivo, a economia real venceu a costumeira sabotagem do mercado financeiro e o PIB brasileiro deve avançar até 3,5% em 2024, após avançar 2,9% em 2023, muito acima de todas as expectativas externadas por analistas agourentos no início de cada ano, o desemprego caiu ao menor nível histórico, está na casa dos 6%, a renda cresceu, o consumo aumentou e o nível de pobreza extrema baixou para 4,4% da população, tudo isso com inflação que deve fechar o ano perto de 5%, algo bastante aceitável para um país em desenvolvimento que precisa atender demandas reprimidas recorrentes.

A má notícia decorre da boa: cansados de errar seus prognósticos [ou seria torcida?] os agentes do mercado financeiro decidiram colocar mais pressão para que continuem ganhando muito dinheiro às custas do atraso do País. Especulam para que o dólar suba à inexplicável cotação recorde acima dos R\$ 6,00, pressionando a inflação, lançam dúvidas sobre a capacidade do Estado de pagar a dívida pública – o que efetivamente nunca aconteceu neste século mesmo após cinco mandatos presidenciais de governos do PT –, e assim se locupletam ganhando na moleza com os juros mais altos do mundo, basta encarteirar títulos do Tesouro, aqueles mesmos sobre os quais colocam desconfiança de inadimplemento,

enquanto o Banco Central independente do governo e vassalo do mercado ajuda elevando a remuneração destes papéis, aumentando vigorosamente os juros com a desculpa de combater a inflação.

Esta batalha de narrativas consta de algumas formas nas páginas desta **AutoData**, com as novas projeções dos fabricantes de veículos representados pela Anfavea, que divulgou novamente previsões contidas para 2025 por causa dos indicadores agourentos do mercado financeiro, que insistem em dizer que o País cresce acima de sua capacidade – algo que efetivamente não cabe à indústria automotiva, que há anos produz abaixo de sua capacidade.

Felizmente há gente mais otimista neste setor, como Roberto Cortes, presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus e tricampeão, este ano, do Prêmio AutoData, que o reconheceu como Personalidade do Ano por sua competência em superar mais de vinte crises e seguir desenvolvendo a empresa que dirige, assim como a Toyota, eleita Empresa do Ano de 2024, que em vez de olhar para gráficos de economistas agourentos decidiu colocar em prática o maior plano de investimento em seus mais de sessenta anos de história no Brasil, porque acredita no potencial do País.

E assim seguimos para 2025, na expectativa de que a economia real, mais uma vez, supere a sabotagem do mercado financeiro.

autodata.com.br



autodataseminarios



autodataseminarios



AutoDataEditora



autodata-editora



## 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, Soraia Abreu Pedrozo **Projeto gráfico/arte** Romeu Bassi Neto **Fotografia** DR/divulgação **Capa** Foto Bruna Nishihata **Comercial e publicidade** tel. PABX 11 3202 2727: André Martins, Luiz Gíadas **Assinaturas/atendimento ao cliente** tel. PABX 11 3202 2727 **Departamento administrativo e financeiro** Isidore Nahoum, conselheiro, Thelma Melkunas, Hidelbrando C de Oliveira, Vanessa Vianna **ISN** 1415-7756 **AutoData** é publicação da AutoData Editora e Eventos Ltda., Av. Guido Caloi, 1000, bloco 5, 4º andar, sala 434, 05802-140, Jardim São Luís, São Paulo, SP, Brasil. É proibida a reprodução sem prévia autorização mas permitida a citação desde que identificada a fonte. **Jornalista responsável** Leandro Alves, MTb 30 411/SP

### OUÇO DIZER

Afastado do dia a dia na condição de conselheiro da AutoData Editora, e assim mais distante do disse-me-disse do cotidiano das empresas e das entidades, ouço dizer que os próximos passos da Anfavea serão fundamentais para a continuidade de sua liderança no setor automotivo nacional. Fundamentais até para que o setor não entre em situação de desregulação – a tal disrupção. Falam, finalmente, em presidente profissional e lançam nomes que já ocuparam aquela cadeira de espaldar mais alto diante daquela mesa enorme e sugerem uma quase nova alternativa. Certamente as empresas associadas saberão escolher solução mais adequada para as circunstâncias como, com raras exceções, sempre o fizeram.

### OUÇO DIZER 2

Também ouço dizer que a entidade tornou-se mera transportadora de interesses e que abandonou sua condição transformadora, e que quase todas [as associadas] estariam muito felizes com esta situação. Claro: posso não ter entendido o mel das informações que me chegam. Mas o que sei é muito simples: na vida associativa valem, e muito, os esforços de cada um pelo bem comum, e é por isto que empresas se juntaram e formaram o sistema Anfavea-Sinfavea – até porque é muito mais barato.

### OUÇO DIZER 3

Mas posso não ter compreendido de maneira adequada o que ouvi e a vida apenas segue. Mantenho, contudo, cá comigo meus temores. Se é que me entendem: num certo passado quase que mais ou menos não tão distante dirigentes da indústria discutiam Rousseau, Camus e Sartre. E não divagavam sobre Saint-Exupéry. Sou testemunha.

### VOCÊ SABIA?

Compara-se o resultado atual com o do mês passado, e também com o do mesmo mês do ano passado. É assim que funciona para que se tenha melhor ideia do desempenho corrente. Faz todo o sentido. Então, se a produção industrial do País foi negativa em outubro, coisa de 0,2%, diante de setembro, cresceu 5,8% diante de outubro de 2023. Assim o resultado de outubro breiou dois meses seguidos de alta no mês a mês mas registrou o quinto crescimento consecutivo na comparação anual.

### VOCÊ SABIA? 2

De janeiro a outubro a indústria nacional registra crescimento de 3,4%, e de 3% nos últimos doze meses. De acordo com o IBGE dezenove atividades industriais de 25 objeto de pesquisa mostraram crescimento de setembro para outubro, puxadas por veículos, reboques e carroçarias, 7,1% – contra expansão de 2,8% no período imediatamente anterior



#### Por Vicente Alessi, filho

Sugestões, críticas, comentários, ofensas e assemelhados para esta coluna podem ser dirigidos para o e-mail [vi@autodata.com.br](mailto:vi@autodata.com.br)

### VOCÊ NÃO SABIA?

A taxa Selic vive expansão neocon mas a economia do País real se mantém em crescimento – como aconteceu no terceiro trimestre, em que o PIB, produto interno bruto, conseguiu avançar 0,9% com relação ao trimestre anterior, que marcara aumento de 1,4% – a contragosto o tal mercado esperava 0,8%. O setor agro sofreu reveses e recuou 0,9% mas serviços, com 0,9%, e indústria, com 0,6%, sempre positivos, seguraram a onda. Diante do resultado do mesmo período no ano passado o PIB foi adiante 4% com crescimento consistente do setor de serviços, 4,1%, e do industrial, 3,6%, e de queda no agro, menos 0,8%.

### VOCÊ NÃO SABIA? 2

O desempenho de itens sociais também foi positivo e tanto o consumo das famílias como o do governo cresceram, o das famílias 1,5% no trimestre e 5,5% em doze meses, e o do governo respectivamente 0,8% e 1,3%. Mais: o crescimento acumulado do PIB no ano somou 3,3%.

### VOCÊ NÃO SABIA? 3

O resultado do Brasil ficou abaixo do da Indonésia, 1,5%, e do México, 1,1%, e igual ao da China. O que não é coisa pouca, convenhamos. Agência de notícias internacionais fizeram os seus destaques:

- baixou de 31,6% para 27,4% o índice da população brasileira abaixo da linha de pobreza, no padrão utilizado pelo Banco Mundial, de US\$ 6,85 por dia ou R\$ 665 por mês. Esta foi a menor proporção desde 2012;
- pelo menos 8,7 milhões de pessoas deixaram de ser nominalmente pobres no Brasil, recuo de 67,7 milhões para 59 milhões. Este foi o menor volume desde 2012;
- baixou de 5,9% para 4,4% a proporção da população em situação de extrema pobreza, também o menor porcentual desde 2012. O padrão, neste caso, é de US\$ 2,15 por dia ou R\$ 209 por mês. É a primeira vez desde o início das medições que este indicador fica abaixo de 5%;
- a população situada na faixa da extrema pobreza saiu de 12,6 milhões para 9,5 milhões de 2022 a 2023, num total de 3,1 milhões de pessoas que deixaram esta condição. É o menor contingente desde 2012;
- benefícios por programas sociais atingiam 51% da população em áreas rurais, em 2023, e 24,5% de população em áreas urbanas; e
- o total de jovens de 15 a 29 anos que não estudavam e não estavam ocupados, em 2023, atingiu o menor número e a menor proporção desde o início da pesquisa, em 2012: respectivamente 10,3 milhões e 21,2%;

### VOCÊ NÃO SABIA? 3

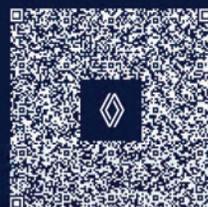
O IBGE revisou sua projeção para o PIB nacional para acima do projetado pelo chamado mercado. Um alegre embate de contemporâneos contra conservadores.



# RENAULT KARDIAN

o SUV mais premiado\* do país  
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



\*o mais premiado da categoria B-SUV - versão Première Edition.  
afirmação de motor mais forte do Brasil baseada na unidade Newton metro, com base no Sistema Internacional de Unidades



Paz no trânsito começa por você.

[renault.com.br](http://renault.com.br)

# Tricampeão do otimismo

**E**m 45 anos no setor automotivo, 28 deles como presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus, Roberto Cortes cunhou uma certeza que permeia suas decisões e a forma de encarar a vida: "As crises sempre passam". Após contar – e superar – cerca de vinte delas, Cortes aprendeu a ser um otimista, como ele diz, "com os pés no chão".

O mais longevo dos executivos da indústria automotiva brasileira reconhece que sua resiliência otimista, que inclui atitudes como não desistir, pensar grande, cercar-se de talentos e saber ouvir, construíram competência reconhecida por seus pares, inclusive

dos leitores de **AutoData**, que pela terceira vez o elegeram Personalidade do Ano no Prêmio AutoData, desta vez na versão 2024.

Cortes consolidou, do zero, o negócio de caminhões e ônibus do Grupo Volkswagen, hoje sob o guarda-chuva do Traton Group, que além da VWCO também reúne MAN, Scania e Navistar. Desde 1996, quando a empresa inaugurou a fábrica de Resende, RJ, e o bem-sucedido consórcio modular com fornecedores atuando na linha de produção, já passaram pelas mãos de Cortes seis ciclos de investimentos, que somam cerca de R\$ 7 bilhões e deram origem a dezenas de novos e ousados pro-

yectos, como o primeiro caminhão elétrico desenvolvido e produzido no País, o e-Delivery.

Cortes tem ciência de que consolidar o negócio de veículos comerciais pesados da Volkswagen é o grande legado de sua carreira, mas nesta entrevista fez questão de sublinhar que sua longa trajetória profissional ainda "está em construção": ele diz ter "energia de sobra" para tocar muitos projetos e que nem tem tempo de pensar em aposentadoria – para sorte de uma legião de executivos que ainda poderão continuar a se inspirar em sua liderança e, quem sabe, rumo ao tetracampeonato do Prêmio AutoData.



Clique aqui para assistir à versão em videocast desta entrevista

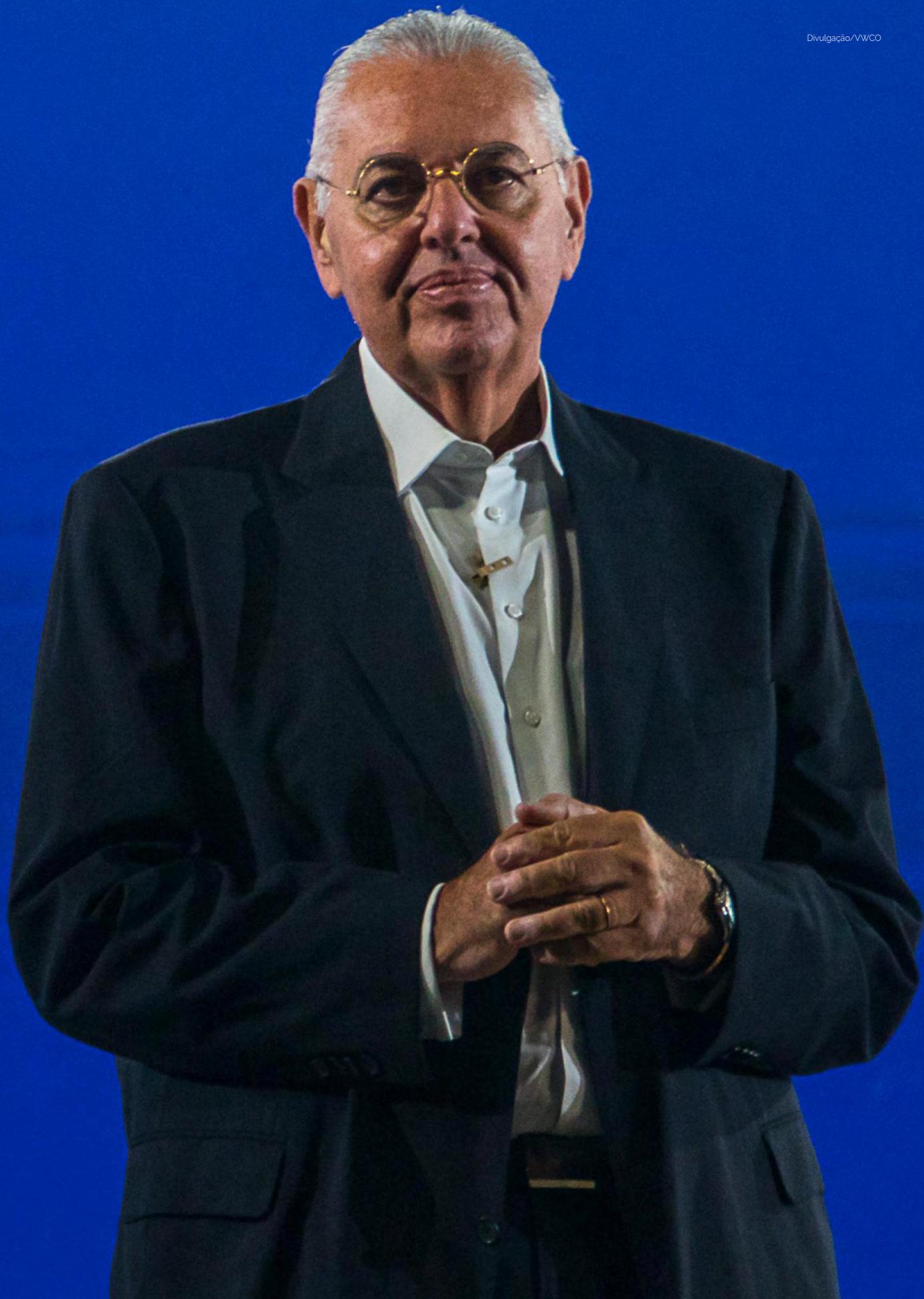
**O senhor já ganhou três vezes o troféu Personalidade do Ano do Prêmio AutoData. Em comum foram momentos de grande recuperação da indústria após crises severas. Esta eleição direta dos eleitores de AutoData reconhece a sua habilidade de levar a empresa para o futuro diante de grandes dificuldades?**

Estou muito feliz com esse reconhecimento, que vem numa hora muito importante, aos 55 anos de trabalho, sendo 45 anos no setor automotivo. Realmente eu enfrentei perto de vinte diferentes cri-

ses econômicas. E mesmo vivenciando tantos desafios conseguimos [na VWCO] lançar centenas de novos produtos e serviços, assegurar seis ciclos de investimentos consecutivos – o atual de R\$ 2 bilhões até 2025 –, inaugurar novas linhas de montagem, em Resende [RJ] e em outros quatro países, e expandir a presença da nossa marca em trinta mercados pelo mundo. Então eu acredito que, sim, a eleição dos eleitores de AutoData pode ter sido influenciada por todas essas conquistas. Estes prêmios

**CONTINENTAL**  
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨



“Baseado na minha experiência a única certeza que tenho é que a crise vai acabar. E que de todas as crises que a gente vive parece que a atual é sempre a pior. Então eu encaro isso com otimismo, mas sempre com os pés no chão.”

eu sempre recebi em anos que pudemos provar a nossa resiliência.

**Com 45 anos na indústria automotiva na bagagem e 28 anos como presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus o senhor é o executivo mais longo deste setor no País. Qual que é a principal qualidade para tornar-se um profissional tão perene na liderança de uma empresa?**

A principal qualidade para se manter na liderança de uma empresa é nunca desistir. Nos momentos de altas devemos comemorar, nas baixas temos de nos perseverar e tentar e passar pelas dificuldades. Mas acredito numa combinação de outros fatores, como pensar grande, ter espírito de equipe, fazer sempre mais e melhor a cada dia. Além disso é preciso manter o otimismo sempre, porém com os pés no chão. Outro ponto importante: eu sempre cultivei o hábito de ouvir e dialogar com as minhas equipes, com colaboradores, sindicatos, concessionários, fornecedores, enfim, todos os nossos

parceiros de negócios. Eu diria que foi uma constante busca de uma relação ganha-ganha que me trouxe até aqui.

**Olhando já para esse seu retrovisor de 45 anos passados na indústria como o senhor avalia sua trajetória e qual legado terá deixado?**

Com toda humildade eu tenho de avaliar a minha trajetória como exitosa. Meu principal legado é ter consolidado o negócio de caminhões de ônibus no Grupo Volkswagen, pelo fato de, no início, sermos a única empresa da companhia que desenvolvia, produzia e vendia caminhões. Outro legado é que nós conseguimos levar esta marca à liderança do mercado brasileiro de caminhões. Mas creio que a minha trajetória e o meu legado seguem em construção. Tenho como meta grandes projetos ainda a executar. Tenho muito orgulho do que construí nas últimas décadas porém tenho energia e planos de sobra para os próximos anos.

**Como o senhor avalia o atual momento da indústria de caminhões e ônibus no País em comparação com o resto do mundo?**

O Brasil, pelo fato de se posicionar dentre os maiores mercados de caminhões e ônibus do mundo no Grupo Traton, o segundo maior após os Estados Unidos, nos deixa muitíssimo bem posicionados. Mas claro que temos à frente tantos desafios quanto oportunidades. Dentro dos desafios o primeiro são os juros ainda em viés de alta e sabemos todos da importância do fator juros na decisão de se investir. O dólar perto ou acima dos R\$ 6,00 também nos preocupa, bem como

**CONTINENTAL**  
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

o agronegócio brasileiro crescendo menos do que o esperado. Mas também vemos boas oportunidades. Eu destaco a urgência da renovação de frota de caminhões no Brasil. Haverá demanda por caminhões e ônibus para seguir o crescimento normal da economia, mas existe também demanda reprimida formada por caminhões que já estão muito velhos e já deveriam ter sido substituídos por modelos zero-quilômetro. Isso nos dá a expectativa de que, mais cedo ou mais tarde, essa frota antiga vai ter de ser substituída por veículos mais novos.

**Depois da Fenatran deste ano, em que muitos fabricantes de caminhões já venderam parte da produção de 2025, o seu otimismo com o setor mais uma vez foi confirmado. O mercado fecha 2024 melhor do que se esperava. Como deve ser esta evolução no ano que vem e qual o desempenho esperado para a VWCO?**

Dadas as incertezas, os desafios e tam-

“No dia de hoje busco sempre fazer um pouco mais e melhor do que eu fiz ontem. Isso é importante para um jovem como eu era e é importante também para um veterano como sou hoje. Minha trajetória e o meu legado seguem em construção. Tenho energia e planos de sobra para os próximos anos.”

bém os pontos positivos que elenquei, hoje é cedo para cravarmos um número. O ano de 2024 realmente foi de recuperação após a adaptação dos clientes à tecnologia Euro 6, aos preços da nova motorização [adotada obrigatoriamente desde o início de 2023]. Fomos beneficiados por um PIB duas vezes maior do que aquele que nós esperávamos no início deste ano. O que vende caminhão é o PIB e o PIB está vindo forte para o ano que vem. Teremos oportunidades que, mesmo considerando os desafios, nos fazem prever um ano de mais conquistas. Eu continuo otimista.

**A VWCO cresceu bastante fora do País, com o avanço das exportações e linhas de montagem no México, na Argentina, África do Sul e até nas Filipinas. Qual que é o estágio da evolução do plano de internacionalização?**

O plano é replicar nossa história de sucesso no Brasil em outros países. Utilizando a Argentina como exemplo, detectamos que todos os bons atributos de produto, rede e marca forte que temos no Brasil também tínhamos lá. O que não tínhamos era uma fábrica, então dependíamos de vários fatores, inclusive o tempo de exportação. Em maio nós lançamos uma fábrica e, em poucos meses, triplicamos a nossa participação nas vendas. Esta é uma mostra bem-sucedida do nosso plano de internacionalização. Também destaco os ótimos resultados da operação no México, onde estamos há vinte anos. A ideia é levar nosso modelo de sucesso ao Exterior, considerando produtos adequados, rede forte, avaliando a necessidade de montagem local.



**CONTINENTAL**  
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✦

**A VWCO sempre foi rápida em adotar tecnologias, foi a primeira a desenvolver e lançar um caminhão elétrico do Brasil, na última Fenatran apresentou o primeiro protótipo de um caminhão pesado híbrido nacional. Ter a sede no Brasil facilita essa agilidade?**

Ter sede no Brasil é um fator importante porque temos a engenharia aqui, entendemos a necessidade do cliente e desenvolvemos produtos sob medida para eles. Mas tão importante quanto utilizar o conhecimento que temos aqui é fazer parte de um grupo internacional forte [o Traton Group], que nos propicia acesso a novas tecnologias que nós adaptamos às realidades brasileiras.

**Como o senhor vislumbra o futuro da indústria de caminhões e ônibus nesse momento de transição para a desfossilização das emissões?**

O caminhão do futuro será 100% conectado, para maximizar o custo de operação ao máximo, para isto teremos digitalização ao extremo e a conectividade no caminhão inteiro. A tendência é adoção de veículos elétricos principalmente nas aplicações urbanas, mas também acreditamos [nesta alternativa] para operações de longa distância no futuro. Outra tendência é a adoção de sistemas de direção autônoma. No caso específico do Brasil os biocombustíveis também farão parte desse futuro. O motivo para essa visão é a busca pela descarbonização e, ao mesmo tempo, eficiência, que é o custo do transporte. E nós estamos nesse caminho.

**No início das operações da Volkswagen Caminhões de Ônibus, no começo dos**

“Teremos oportunidades que, mesmo considerando os desafios, nos fazem prever um ano de mais conquistas. Eu continuo otimista. Haverá demanda por caminhões e ônibus para seguir o crescimento da economia mas existe também demanda reprimida de veículos velhos.”

**anos 1980, a empresa era uma divisão do grupo que só existia no Brasil e tinha pouco ou nenhuma atenção da matriz na Alemanha. Hoje a VWCO faz parte do Grupo Traton que também integra MAN, Scania e Navistar. Quais vantagens e desvantagens existe em administrar uma empresa neste atual contexto?**

Dos primeiros produtos com cabine avançada ao consórcio modular de Resende sempre fomos uma empresa flexível, vocacionada para mercados emergentes, focada em oferecer o melhor custo total de propriedade. As passagens por diferentes grupos empresariais renderam bons aprendizados e sinergias em produtos e serviços, tanto na época da Autolatina com a Ford, depois com a Volkswagen Commercial Vehicles, depois com a MAN, mais recentemente dentro da Traton com Scania e International/Navistar. Em função disso hoje temos o portfólio mais completo da nossa história. Temos



**CONTINENTAL**  
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨



CONTINENTAL  
PARAFUSOS S.A.

HIGH-TECH ✨  
INDUSTRIAL FASTENERS

50 YEARS  
est.1974

FASTENED TO THE FUTURE

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



“A principal qualidade para se manter na liderança de uma empresa é nunca desistir, pensar grande, ter espírito de equipe, fazer sempre mais e melhor a cada dia. Além disso é preciso manter o otimismo sempre.”



uma cultura de muito respeito e espírito de equipe, que é a base da nossa convivência e que prevaleceu durante toda a nossa vivência em diferentes grupos. Por isso nós nos adaptamos bem e nos damos bem com novas realidades. Também acredito que a minha experiência associada à liderança de vendas de vinte anos em um dos maiores mercados mundiais da Traton certamente se traduz em credibilidade junto aos meus pares no grupo. Posso garantir que os nossos interesses são sempre considerados no conselho da companhia. O conhecimento acumulado ao longo de décadas de se fazer

negócios em mercados que têm altos e baixos, como na economia brasileira, também conta bastante no nosso currículo.

**O senhor tem 45 anos de setor automotivo mas também completa 55 anos de carteira assinada, começou a trabalhar aos 13 anos. Como este começo tão cedo no mercado de trabalho influenciou a sua carreira e a sua personalidade?**

Perdi meu pai quando eu era menino e ele tinha alguns negócios. A família acabou perdendo muita coisa e eu fui obrigado a ir trabalhar para ajudar minha mãe nas despesas da casa. Mas

 An advertisement for Continental Parafusos S.A. featuring a collection of various bolts and fasteners arranged on a dark surface. The Continental logo is in the top left, and a QR code is in the bottom right.
 

**CONTINENTAL**  
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✦



uma coisa não mudou desde a minha infância: eu sempre tive muita vontade de estudar, de aprender, isto eu levei e trago por toda a minha vida, lendo bastante, tendo contato com as novidades do setor mundo afora. Esse esforço que começou tão cedo fez com que eu, logo menino, encarasse desafios e tivesse vontade de superá-los. Isto fez com que a minha carreira alavancasse muito cedo. No dia de hoje busco sempre fazer um pouco mais e melhor do que fiz ontem. Isso é importante para um jovem como eu era e é importante também para um veterano como sou hoje. O estudo, o aprendizado contínuo, me permitiu che-

gar até aqui e fazer com que eu possa formar equipes vencedoras, que pensam como eu, de não me contentar com menos do que estar no primeiro lugar em tudo que faço.

### **Após passar e vencer vinte crises nós nunca o vimos desanimado ou pessimista. De onde vem essa energia?**

Baseado na minha experiência a única certeza que eu tenho é que a crise acabará. E que de todas as crises que a gente vive parece que a atual é sempre a pior. Então eu encaro isso com otimismo, mas sempre com os pés no chão. Eu acredito que temos o necessário para superar crises e desafios. Para isso eu me cerco de profissionais talentosos e com essa mesma disposição. Além disso eu recarrego minhas baterias no convívio familiar. É o convívio com minha esposa, filhos e netos que me motiva a ir além, para contribuir com o futuro das próximas gerações.

### **Depois de tantos anos de trabalho muitos executivos já teriam se aposentado. O senhor pensa nisto?**

Eu me mantenho tão ocupado com tantos desafios e planos à frente que este tema ainda não é uma questão à qual me dedico. Talvez seja porque eu realmente amo o que faço. Mas também porque sempre priorizei o equilíbrio da vida profissional, que requer muito, com a vida pessoal. Então eu não me sinto como se precisasse me privar do convívio familiar, que me é muito valioso, para estar no trabalho ou vice-versa. Então isto que vocês estão me perguntando vou deixar para pensar um pouco mais para a frente. ■

**CONTINENTAL**  
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✦

# Toyota é a empresa do ano



Fotos: Bruna Nishihata

Montadora foi escolhida pelos participantes do Congresso AutoData dentre seis empresas eleitas pelos leitores nas categorias corporativas do Prêmio AutoData 2024. No evento também foi revelada o Personalidade do Ano: Roberto Cortes, presidente da VWCO.

Redação AutoData

**N**o ano em que anunciou o maior ciclo de investimento de sua história de quase setenta anos no País, de R\$ 11 bilhões no período 2024-2030 para produzir novos veículos híbridos flex, nacionalizar sistemas e dobrar a capacidade da fábrica de Sorocaba, SP, a Toyota venceu a eleição promovida junto aos cerca de trezentos participantes do Congresso AutoData Tendências e Perspectivas 2025, realizado na última semana de novembro.

A empresa, que este ano já fora indicada pelos leitores de **AutoData** como a

melhor Montadora de Automóveis e Comerciais Leves do País, recebeu 32% dos votos durante os dois dias do evento e foi eleita Empresa do Ano do Prêmio AutoData 2024 Melhores do Setor Automotivo, escolhida dentre seis empresas vencedoras nas categorias corporativas.

Em sua vigésima-quinta edição o prêmio recebeu mais de 4 mil votos dos leitores para eleger as melhores de 24 iniciativas de 22 empresas do setor automotivo nacional, escolhidas com base em reportagens publicadas pela revista

e Agência AutoData no período de doze meses terminados em julho.

Como forma de não restringir votos apenas à empresa de cada leitor os eleitores votaram obrigatoriamente em três dos quatro cases indicados em cada uma das seis categorias corporativas: Montadora de Automóveis e Comerciais Leves; Montadora de Veículos Comerciais; Fornecedores de Autopeças, Sistemas e Componentes; Cadeia Automotiva Ampliada (incluindo motores, carrocerias, implementos, serviços e matérias-primas); Inovação Tecnológica e ESG; e Exportador.

Também foram colocados em votação doze lançamentos, repartidos em três categorias de quatro produtos: Automóveis e Picapes, Veículos Comerciais de Carga e de Passageiros. Os eleitores também votaram em três de cada quatro veículos indicados.

Os vencedores de todas estas nove categorias foram divulgados no começo de novembro, após o término da eleição on-line promovida de agosto até 31 de outubro, e a entrega de troféus foi realizada no segundo dia do Congresso AutoData, na última semana de novembro.

### PERSONALIDADE DO ANO

Além da escolha da Empresa do Ano também ficou para o segundo dia do evento a revelação do premiado como Personalidade do Ano, que teve seis concorrentes e cada eleitor devia votar obrigatoriamente em quatro deles. O escolhido



foi Roberto Cortes, presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus, que sagrou-se tricampeão da categoria (leia entrevista com ele no From The Top deste mês).

Aos 69 anos o executivo foi eleito concorrendo com outros cinco presidentes: Achim Puchert, da Mercedes-Benz do Brasil, Alexandre Abage, do Grupo ABG, Christopher Podgorski, da Scania Latin America, Marcio Querichelli, do Grupo Iveco América Latina, e Ricardo Gondo, da Renault do Brasil – um time de executivos de primeira linha que tornou a vitória de Cortes ainda mais valiosa.

"Cada reconhecimento recebido ao longo de minha carreira de 45 anos teve uma importância muito grande para o meu crescimento profissional, e também pessoalmente. Receber pela terceira vez o prêmio de Personalidade do Ano AutoData é algo muito importante a celebrar. Há mais de três décadas a editora é uma das grandes referências de informação do nosso setor e sua premiação anual de cases e personalidades da indústria está entre as mais cobiçadas", disse Cortes. "Compartilho esta premiação com os nossos cerca de 5 mil colaboradores em Resende [RJ] e parablenizo os executivos finalistas nessa categoria, pois também prestam uma contribuição relevante à indústria de nosso País."

Veja nas páginas seguintes todas as empresas, iniciativas e produtos premiados na vigésima-quinta edição do Prêmio AutoData.





## PERSONALIDADE DO ANO

## Roberto Cortes, Volkswagen Caminhões e Ônibus



Fotos: Bruna Nishihata

Completando 45 anos no setor automotivo, 28 deles como presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus, Roberto Cortes é um dos pilares da indústria automotiva. Sob sua liderança a empresa se tornou a única fabricante de veículos de marca internacional de origem brasileira, consolidando-se como exemplo de inovação e crescimento sustentável. Cortes impulsionou o desenvolvimento de modelos avançados, além de fortalecer a economia local com a geração de milhares de empregos. Seu compromisso com a sustentabilidade e a expansão internacional da VWCO, que já conta com quatro unidades de montagem fora do Brasil, demonstra sua visão de futuro na líder do mercado brasileiro de caminhões.

## MONTADORA DE AUTOMÓVEIS E COMERCIAIS LEVES

## Toyota



Rafael Ceconello

A Toyota anunciou o maior ciclo de investimento de sua história no Brasil, de R\$ 11 bilhões de 2024 a 2030 nas unidades industriais do Interior paulista, em Sorocaba, que deverá dobrar de tamanho, e na planta de motores de Porto Feliz. Parte do valor, R\$ 9,3 bilhões, será destinada a novos projetos. A produção do sedã Corolla e os funcionários que quiserem serão transferidos de Indaiatuba, SP, para Sorocaba até o fim de 2026. Os aportes focam na nacionalização de modelos híbridos: o SUV Yaris Cross, cujo lançamento está programado para 2025, e uma picape média em 2027. Também está nos planos a montagem de baterias de alta tensão em Sorocaba a partir de 2026.

## MONTADORA DE VEÍCULOS COMERCIAIS

## Scania



Christopher Podgorski

Fotos: Bruna Nishihata

A Scania iniciou um novo ciclo de investimento no País, com R\$ 2 bilhões a serem aplicados de 2025 a 2028 para reforçar seu plano de descarbonização dos ecossistemas de transporte e logística. Destaque para os R\$ 60 milhões na instalação da linha de montagem para a produção de um ônibus elétrico na fábrica de São Bernardo do Campo, SP. Os testes da linha de montagem começam em março de 2025 com o início em setembro do ano que vem. Este ano a empresa também comemorou a produção de 500 mil caminhões no País.



## FORNECEDORES DE AUTOPEÇAS, SISTEMAS E COMPONENTES

## Eaton



Sérgio Kramer

A Eaton lançou a nova geração de transmissões automatizadas Advantor desenvolvidas no Brasil para as condições locais. A empresa destacou que para as três configurações, com seis, oito e dez marchas, aumentou a base de fornecedores locais. A Advantor, adequada para caminhões e ônibus de 9 a 49 toneladas, reduz em 10% o consumo de combustível comparado a câmbios manuais e 20% com relação aos automáticos. A Eaton investiu R\$ 800 milhões desde 2020, com R\$ 600 milhões para modernização das fábricas e R\$ 200 milhões para P&D. A empresa planeja expandir o quadro de engenheiros e exportar a Advantor.





## CADEIA AUTOMOTIVA AMPLIADA

## Marcopolo



Sabrina Leme

Fotos: Bruna Nishihata

A Marcopolo alcançou lucro líquido recorde de R\$ 810,8 milhões em 2023, um aumento de 85,6% em relação a 2022. O crescimento foi impulsionado pelo aumento nas vendas de carrocerias para ônibus rodoviários, a consolidação da linha G8 no mercado e o mix de produtos de maior valor agregado, como ônibus urbanos articulados. A receita líquida atingiu R\$ 6 bilhões 680 milhões, um crescimento de 23,4%, com R\$ 4 bilhões gerados pelo mercado interno e R\$ 2,6 bilhões de exportações. O lucro bruto foi de R\$ 1,5 bilhão, representando 23% da receita líquida. Apesar dos resultados financeiros positivos a produção caiu 11,5% em comparação a 2022, totalizando 13 mil unidades, com 83% produzidos no Brasil.

## INOVAÇÃO TECNOLÓGICA E ESG

## Bosch



Gastón Díaz Perez

No ano em que completa 70 anos de operações no País a Bosch segue apresentando soluções inovadoras para aproveitar o bom momento do agronegócio brasileiro. São tecnologias desenvolvidas no Brasil, como sistemas automáticos de plantio e de pulverização inteligente – este equipamento, por meio de câmaras, identifica o local exato onde pulverizar defensivos, somente borrifados em cima de ervas daninhas no meio de plantações de milho ou soja, por exemplo, o que reduz em 80% o uso de agrotóxicos. Segundo a sistemista esta é a primeira vez que há um equipamento com esta tecnologia.



# 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®



## EXPORTADOR

## CNH Industrial

Diego Martello e  
Juliano Soares

Fotos: Bruna Nishihata

A CNH Industrial investiu R\$ 100 milhões na unidade que produz colheitadeiras Case IH em Sorocaba, SP, para transformá-la em um polo global de produção e exportação de máquinas de menor porte. O primeiro produto exportado é a Axial-Flow Série 160 Automation, que incorpora inteligência artificial. O modelo passou por melhorias tecnológicas, com 60% do maquinário renovado, oferecendo mais conectividade e facilidade de operação com quatro modos de colheita. Além disso a empresa adotou novos processos e tecnologias de produção e contratou 1,3 mil trabalhadores para a manufatura.

## AUTOMÓVEIS E PICAPES

## Renault Kardian



Caíque Ferreira

O Renault Kardian, novo SUV compacto da Renault, representa uma nova fase da empresa. O carro global foi desenvolvido no Brasil e produzido inicialmente em São José dos Pinhais, PR, sobre a nova plataforma RGMP, com tecnologias avançadas. O design marcante foi criado pelo Design Center Americas. O modelo tem segurança aprimorada com treze sistemas de assistência ao motorista e seis airbags. Equipado com motor 1.0 TCe turbo, também produzido no Paraná, e transmissão automática de dupla embreagem, o Kardian oferece excelente eficiência energética e desempenho.



Divulgação/ Renault

## VEÍCULOS COMERCIAIS DE CARGA

## Scania X-Gás GH 460 6x4



Divulgação/Scania



Alex Nucci

Fotos: Bruna Nishihata

Opção mais potente da família de caminhões a gás da Scania produzida no Brasil o cavalo mecânico de 460 cv traciona rodotrens de nove eixos para transportar cargas de até 58 toneladas. Equipado com dez cilindros de gás comprimido tem autonomia de até 650 km, o que dá ao caminhão capacidade para trafegar nas principais rotas rodoviárias do País. O lançamento representa um grande passo da fabricante na estratégia de estender a solução do gás para o agronegócio, na operação de transporte de grãos com menos emissões de CO<sub>2</sub>.

## VEÍCULOS COMERCIAIS DE PASSAGEIROS

## Mercedes-Benz OF 1621



Divulgação/MB



Walter Barbosa

A Mercedes-Benz ampliou seu portfólio com o lançamento do chassi Euro 6 OF 1621, desenvolvido exclusivamente para atender demandas de fretamento contínuo de funcionários. É o único ônibus do mercado produzido exclusivamente para este segmento. O OF 1621 tem capacidade para transportar até 48 passageiros e pode receber carrocerias de até 12 m 50 de comprimento, equipado com motor OM 924 LA de 208 cv.



# 100 ANOS NO BRASIL



Em 2025, a General Motors celebrará um marco incomparável: um século de presença industrial no Brasil.

**AutoData produzirá  
o mais completo  
material editorial já  
feito sobre a GM no  
Brasil**

Essa homenagem especial será publicada em nossa edição de fevereiro, com profundidade e qualidade que só AutoData pode oferecer.

JUNTE-SE A NÓS PARA TORNAR ESTA HOMENAGEM À GENERAL MOTORS AINDA MAIS GRANDIOSA.



## Seja um parceiro desta homenagem!

- Não é todo dia que temos uma fabricante centenária no Brasil
- Estamos oferecendo a oportunidade de participar desta grande homenagem
- Entre em contato com o executivo de negócios de AutoData responsável por sua empresa e faça parte deste tributo inesquecível.
- Destaque sua marca nesta edição histórica.
- Demonstre seu reconhecimento e participe desta trajetória que moldou a indústria automotiva no País.

**AUTO**DATA

# Indústria corrige rota e projeta números mais otimistas para 2025



Fotos: Bruna Nishimata

No dia em que foi iniciado o Congresso AutoData Tendências e Perspectivas 2025, na última semana de novembro, as vendas de veículos superaram, em 2024, o volume de 2023. Protagonistas do setor e seus associados admitiram que mercado será maior do que o projetado e divulgam suas expectativas para o ano que vem.

Por Redação AutoData

O dia da abertura do Congresso AutoData Tendências e Perspectivas 2025, a terça-feira, 26 de novembro, foi um marco importante para a indústria automotiva brasileira: não só por iniciar as discussões com os principais líderes do setor a respeito do que se enxerga para 2025 mas por ter igualado, ainda restando mais de um mês para o fim de 2024, o total de veículos vendidos em 2023. Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea, anunciou: o mercado brasileiro alcançou, e superou, as 2 milhões 309 mil unidades do ano anterior.

Ele admitiu: as expectativas oficiais da entidade, de 2 milhões 560 mil veículos a serem comercializados em 2024, serão superadas: "As medidas tomadas foram fundamentais para que o setor avançasse e surpreendesse em 2024. Estamos perto de superar novamente os 3 milhões de licenciamentos, mesmo com os desafios de importações e exportações, com investimentos realistas na ordem de R\$ 130 bilhões da indústria".

Fizeram coro ao presidente da Anfavea todos os executivos que subiram ao palco do Centro Universitário Senac, em São Paulo, em 26 e 27 de novembro. A indústria errou, ainda bem que para baixo,



**Evandro Maggio, presidente da Toyota do Brasil, em entrevista aos jornalistas André Barros e Leandro Alves: mercado de 2,8 milhões de veículos em 2025.**

sua visão para o mercado brasileiro em 2024 e precisou acertar os ponteiros para projetar 2025, que começará com base mais elevada de comparação e alguns desafios extras a enfrentar com cenário macroeconômico mais adverso.

### O INCÔMODO DAS IMPORTAÇÕES

Mas nem tudo são flores no setor automotivo brasileiro, que sentiu o incômodo do crescimento das importações em 2024. Ricardo Gondo, presidente da Renault do Brasil, propôs a retomada imediata da alíquota de importação sobre carros eletrificados importados para 35%, principalmente pelo descompasso do crescimento de vendas internas e da produção, 12% e 7% respectivamente, enquanto as importações cresceram 37%.

"Temos que criar emprego e desenvolver tecnologia no Brasil. Todos os fabricantes que investem em novas tecnologias deveriam ter cota de importação de imposto. Queremos igualdade de condições. Outros países elevaram as alíquotas e o Brasil está de portas abertas. No curto prazo temos de trabalhar com políticas que permitam à indústria estabelecida, e que já investiu, fazer a transição."

Lima Leite, que durante o Seminário Revisão das Perspectivas 2024, em julho, pediu a recomposição imediata dos 35% do imposto de importação para veículos eletrificados, repetiu o pleito em cima do

**Cláudio Sahad e Márcio de Lima Leite: Sindipeças e Anfavea insistem no aumento do imposto de importação.**





**Fabricantes de motores: diesel por muito tempo.**

palco e acrescentou que a Anfavea pedirá o retorno, também, do imposto integral aos importados em kits CKD e SKD.

Em 2022 a Camex, Câmara de Comércio Exterior, reduziu as alíquotas para 18%, no caso de CKD, e para 16% para SKD, para projetos aprovados por ela. A previsão é que o imposto siga assim até 2028, mas o presidente da Anfavea deseja a retomada imediata, assim como a dos eletrificados: "É preciso pensar em uma nova regra respeitando o plano de quem está investindo no Brasil".

Cláudio Sahad, presidente do Sindi-peças, fez coro ao pedido do retorno do imposto integral imediato para os eletrificados e CKDs, sugerindo, inclusive, mais do que os 35%: "Levamos isto ao governo, precisamos de uma recomposição imediata da alíquota de importação para 35%. Isto está em estudo na Camex. Estados Unidos, Canadá e Índia têm 100% de imposto, a China, 25% e o Brasil ainda está em 18%. Se houver uma antecipação de importação temos de antecipar a alíquota plena, até para discutirmos depois se esses 35% são suficientes".

### À ESPERA DO MOVER

Margarete Gandini, diretora do Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Alta-média Complexidade Tecnológica do MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, participou

virtualmente do mesmo painel de Lima Leite e Sahad. Ela levou a visão do governo ao evento, ainda na expectativa da publicação de regulamentações do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação.

Gandini fez sua análise de perspectivas baseada em desafios nos planos de trabalho para os próximos dois anos. Ela observou que alguns deles foram acirrados em 2024 com o aumento da concorrência internacional, em destaque para um avanço de veículos e autopeças importados, especialmente dos eletrificados: "Precisamos fazer mais e diferente para o futuro da indústria".

Por ser o País um importante polo industrial automotivo, a diretora do MDIC acredita que é importante avançar como difusor de tecnologia para outros mercados com veículos híbridos, sustentáveis e também na coordenação de uma maior integração produtiva regional.

Nas políticas públicas o ministério está trabalhando com o setor produtivo nas decisões sobre o IPI Verde, com uma nova abordagem da tributação de veículos, não mais baseada só na cilindrada mas em todas suas características, de modo que cada veículo terá sua tributação de acordo com sua eficiência.

Sobre renovação de frota, após vários projetos pilotos, Gandini anunciou que estão em reta final as negociações para o lançamento de um programa permanente

**Márcio Querichelli, presidente da Iveco América Latina: mercado de caminhões 5% maior em 2025.**





**Gonzalo Ibarzábal,**  
presidente da Nissan do  
Brasil: 2,6 milhões de  
veículos leves em 2025.

para substituir caminhões e ônibus velhos, com inspeção técnica voluntária. Paralelamente discute-se também a adoção, no País, de corredores verdes sustentáveis, com instalação de infraestrutura necessária em rotas rodoviárias para abastecimento, primeiro, de veículos pesados com combustíveis renováveis como biometano, biodiesel ou diesel verde HVO, ou estações de recarga para elétricos, que depois também poderão ser usadas por modelos leves.

O MDIC também discute um programa de exportação com olhar de integração produtiva e de soluções tecnológicas para a mobilidade, sempre com a busca de localização e soluções tecnológicas focadas em processos em materiais que aumentem a competitividade.

### **BOLA DE CRISTAL PARA 2025**

E qual será o tamanho do mercado brasileiro em 2025? Após errar a mira em 2024 os presidentes de montadoras que subiram ao palco do Centro Universitário Senac fizeram suas apostas.

Evandro Maggio, presidente da Toyota do Brasil, disse acreditar em vendas na casa dos 2,8 milhões de veículos. Fábio Rua, vice-presidente de relações governamentais, comunicação e ESG da General Motors América do Sul, fez aposta parecida e projetou um dezembro aquecido com vendas que, em 2024, fechariam na casa das 2 milhões 650 mil unidades.

"Considerando os novos players, com volume expressivo de elétricos e híbridos, dezembro trará surpresas", disse, estimando alta de 6% a 8% de alta do mercado para 2025.

Gonzalo Ibarzábal, da Nissan do Brasil, e Gondo, da Renault, foram mais cautelosos: 2,6 milhões de unidades, somando apenas veículos leves.

Pesados têm desempenho diferente, mais lastreado na evolução da economia. A média das estimativas é que deverá seguir em 2025 a trajetória de recuperação das vendas de caminhões – abaladas pela transição das motorizações Euro 5 para Euro 6 no ano passado, que provocou aumento de preços, antecipação de compras e tombo nas vendas de 2023 – e de ônibus, ainda tentando deixar para trás a crise gerada pela pandemia de covid-19. Mas ninguém pensa que será um ano de céu de brigadeiro.

Roberto Cortes, presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus, ponderou que fatores macroeconômicos, como a continuidade da queda do PIB do agronegócio brasileiro, o elevado índice de inadimplência, a restrição de crédito e a tendência de aumento da taxa de juros são desafios para o segmento. O executivo ainda listou condições geopolíticas internacionais que podem refletir sobre os negócios, como dificuldades com a cadeia de suprimentos por causa

**Fábio Rua,**  
vice-presidente da  
General Motors América  
do Sul: mercado fecha  
com 2 milhões 650 mil  
em 2024.





**Ricardo Gondo,**  
presidente da Renault  
do Brasil: imposto para  
reequilibrar competição  
com importados.

de guerras no Leste Europeu e no Oriente Médio, bem como a política externa do novo governo dos Estados Unidos.

Mesmo diante dos desafios Cortes declarou que a estimativa da VWCO é a de que o PIB brasileira cresça em 2025, o que gera boas expectativas – mas não quis divulgar número de expectativa para o mercado.

“O que vende caminhões e ônibus é o PIB. O agronegócio e a construção civil continuam comprando caminhões e os programas sociais federais também ajudam nas vendas. No entanto as incertezas econômicas vindas do governo não nos permitem projetar um número de crescimento para nossa empresa. O que eu posso dizer é que o próximo ano será de recuperação para a Volkswagen Caminhões e Ônibus e nossa estimativa é de crescimento. Mesmo assim estamos longe de atingir os altos níveis de vendas da década passada.”

A Iveco projeta crescimento de 5% para o mercado de caminhões no ano que vem, de acordo com o seu presidente para América Latina, Márcio Querichelli: “Estamos apostando na alta do mercado no ano que vem, mas com uma certa moderação porque existem alguns pontos de atenção. A Fenatran, que foi a melhor de todos os tempos, com bom volume de negócios, ajudou no fortalecimento das projeções para 2025”.

A produção de caminhões em 2025 deverá avançar 15% sobre 2024, crescendo mais do que as vendas, porque as montadoras estão com estoques baixos e precisam produzir mais para recompô-los.

O resultado de vendas da Fenatran também empolgou a Scania, que fechará 2024 com a produção recorde de 30 mil caminhões em São Bernardo do Campo, SP, segundo seu presidente para a América Latina, Christopher Podgorski. A expectativa é de um 2025 promissor, sobretudo nos caminhões acima de 16 toneladas de peso bruto total, que devem fechar o ano com 92 mil a 95 mil unidades vendidas.

O resultado do segmento de ônibus em 2024 foi muito positivo na avaliação de Walter Barbosa, vice-presidente de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz. E em todos os segmentos, sendo que quase a metade do mercado, 45%, referem-se a urbanos. A projeção é a de que encerre o ano com 21,5 mil emplacamentos, acima, portanto, dos 20,2 mil de 2023, o que está sendo ajudado por incentivos públicos de financiamento. Para 2025 a expectativa é que alcance 24 mil vendas.

### VIDA LONGA AO DIESEL

Fabricantes independentes de motores deixaram claro, em uníssono, acreditar que o diesel seguirá predominante em suas linhas de produção até o fim da década. O

**Roberto Cortes,**  
presidente da VWCO:  
economia mais adversa  
para venda de caminhões  
em 2025.



plano é, inclusive, concentrar a fabricação e ampliar o portfólio a fim de tornar as unidades brasileiras um polo exportador. Em paralelo estão sendo desenvolvidas e expandidas opções de motorização menos poluentes, como biogás, biometano, biodiesel e etanol.

Foi o que afirmaram Mariana Pivetta, diretora de vendas e marketing da Cummins, Amauri Parizoto, diretor comercial da FPT Industrial para a América Latina, e Thomas Puschel, diretor de negócios e marketing da MWM, subsidiária da Tupy.

Para o diretor da MWM é imprescindível que a transição energética seja viável, acessível, gere emprego e renda: "O que é adotado para um país europeu ou Estados Unidos é diferente do que seria para o Brasil, que tem condições, neste momento, de ser um hub produtor de motores a combustão. Possui indústria de autopeças adequada e forte. Então temos de fomentar, sim, essa questão, porque seguiremos fabricando esse produto por muito tempo".

### RECUPERAÇÃO ARGENTINA

Após um ano de instabilidade a indústria automotiva argentina deverá registrar uma forte recuperação no ano que vem, segundo avaliou Martin Zuppi, presidente da Adefa. Segundo o executivo a indústria local deverá produzir 550 mil veículos em 2025, um aumento de 8% com relação ao projetado para 2024. A entidade prevê ainda a exportação de 345 mil unidades e consumo doméstico de 470 mil automóveis para o próximo ano, um crescimento de 15% em ambos os segmentos em comparação ao ano anterior.

Zuppi atribuiu a recuperação do setor automotivo à política econômica adotada pelo governo do presidente Javier Milei. Segundo ele as medidas adotadas permitiram a volta dos financiamentos a juros menores, mesmo com mais da metade da população do país vivendo abaixo da linha de pobreza. ■

[Com reportagem de André Barros, Caio Bednarski, Lucia Camargo Nunes, Rui Maciel, Soraia Abreu Pedrozo]



Christopher Podgorski, presidente da Scania América Latina: expectativa é de um 2025 promissor para caminhões acima de 16 toneladas.



Walter Barbosa, vice-presidente de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil: mercado de 24 mil ônibus em 2025.



Martin Zuppi, presidente da Adefa: Argentina deve produzir 550 mil veículos em 2025.

# Era para ser 3 milhões

Márcio de Lima Leite divulga projeções da indústria: comemoração em 2024 e cautela com 2025.



Esta era a previsão da Anfavea para 2025, que teve de ajustar o número para 2,8 milhões de veículos após o Banco Central elevar juízo e jogar água na ferveria do mercado brasileiro

Por Pedro Kutney

**E**m 2024, maior crescimento do mercado brasileiro desde 2007, melhor semestre de vendas dos últimos dez anos, maior avanço porcentual das vendas dentre os dez principais mercados globais, 100 mil empregos gerados na cadeia produtiva, tudo empacotado pelo maior ciclo de investimentos da história do setor automotivo nacional – da ordem de R\$ 170 bilhões no período 2024-2030 considerando fabricantes de veículos leves e pesados e fornecedores de autopeças. Todos estes fatores positivos fizeram a associação dos fabricantes, a Anfavea, acreditar que o embalo seria suficiente para o País voltar a consumir 3 milhões de veículos por ano já

a partir 2025. Contudo, na noite anterior à divulgação dessa projeção, agendada para 12 de dezembro, o Banco Central jogou água na ferveria do otimismo da indústria, ao chutar para cima o juízo básico da economia, a taxa Selic, em 1 ponto porcentual, para 12,25% ao ano, e ainda prometer novas elevações ao longo do próximo semestre, fazendo com que todos já esperem por 14,25% ao fim do ano que vem.

A elevação da taxa em nível tão desproporcional para conter a inflação, que já chega a quase 5% e ultrapassa o teto da meta, de 4,5%, encarece o crédito e esfria a economia, pode gerar desemprego, compromete o consumo e, conseqüentemente,

joga para baixo os resultados da indústria. Assim a madrugada de 11 de dezembro foi longa e não dormida para os estatísticos da Anfavea, que precisaram rever todos os números para baixo.

### MERCADO CONTIDO

Então ficou assim: a Anfavea projetou o fechamento de 2024 com o total de 2 milhões 654 mil emplacamentos, em alta de 15% sobre 2023 – muito acima da expectativa de crescimento de apenas 6,1% divulgada em janeiro –, e para 2025 a aposta é de expansão moderada, de 5,6%, para 2,8 milhões de veículos leves e pesados vendidos, incluindo automóveis, utilitários leves, caminhões e ônibus.

Crédito mais caro e ainda contido não ajuda a esperar por mais, tendo em vista que apenas 45% das vendas são financiadas, volume pouco melhor dos que os 30% de dois anos atrás mais ainda muito abaixo dos 70%, percentual comum até 2019.

Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea, considerou o resultado de 2024 "histórico e a ser celebrado, um ano que termina em festa", mas lamenta a oportunidade perdida de voltar aos 3 milhões: "Este seria

o mercado potencial que projetaríamos para o próximo ano se os financiamentos voltassem a representar 70% das vendas e a Selic de 2025 fosse a mesma esperada no início deste ano, de 9,25%".

Mas Lima Leite espera que o inesperado embalo de 2024 seja forte o suficiente para superar, ao menos em parte, as barreiras colocadas ao crescimento maior: "Quando começamos este ano também havia incertezas no horizonte, houve greves em fábricas e órgãos públicos, o desastre das enchentes no Rio Grande do Sul, mas em compensação o desemprego caiu ao menor nível histórico, os bancos começaram a liberar mais crédito, conseguimos aprovar o Marco das Garantias e muitos incentivos à indústria [como o Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, o NIB, Programa Nova Indústria Brasil, e a depreciação acelerada de ativos]".

De fato não faltou – e nada indica que faltará – apoio do governo federal ao setor automotivo, como demonstram os diversos encontros públicos e privados de dirigentes da Anfavea com o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e seu vice e também ministro do Desenvolvimento,

## Projeções Anfavea

Em mil unidades

		2024	2025	Varição
Mercado doméstico/emplacamentos	Total	<b>2 654</b>	<b>2 802</b>	<b>5,6%</b>
	Leves	<b>2 508</b>	<b>2 653</b>	<b>5,8%</b>
	Pesados	<b>146</b>	<b>149</b>	<b>2,1%</b>
Mercado externo/exportações	Total	<b>403</b>	<b>428</b>	<b>6,2%</b>
	Leves	<b>381</b>	<b>405</b>	<b>6,3%</b>
	Pesados	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>4,5%</b>
Produção	Total	<b>2 574</b>	<b>2 749</b>	<b>6,8%</b>
	Leves	<b>2 405</b>	<b>2 580</b>	<b>7,3%</b>
	Pesados	<b>169</b>	<b>169</b>	<b>0%</b>

Fonte: Anfavea

Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, sempre presentes em anúncios de programas de incentivos e investimentos de fabricantes, tanto em visitas às fábricas como em reuniões no Palácio do Planalto, em Brasília, DF.

### INDICADORES PIORADOS

Do ponto de vista do crédito o presidente da Anfavea avalia que o Marco das Garantias – instrumento que facilita aos bancos retomar bens financiados em caso de inadimplência sem necessidade autorização judicial – poderá compensar a alta da Selic na forma de diminuição do spread, a diferença do juro básico para o cobrado do consumidor no financiamento. Contudo, um ano após a aprovação da legislação, isto ainda não aconteceu e o spread segue alto: segundo o BC a taxa média atual do CDC para compra de veículos por pessoas físicas é de 25,9% ao ano, em média, o que resulta em spread de 13,65 pontos percentuais sobre a Selic atual.

Com o azedume – e influência – do mercado financeiro com relação à política econômica do governo, corroborado pelas ações do BC independente do governo e vassalo do mercado, as projeções macroeconômicas da Anfavea também azedaram: a entidade espera crescimento do PIB este ano de 3,5% – outra grata surpresa – e de 2% no ano que vem, no mesmo período a inflação IPCA chega a 4,9% e cai quase nada para 4,5%, com taxa Selic que salta a 14,25% e empurra juro para financiamento de veículos a 28% ao ano em 2025, mas espera que o câmbio que persiste a mais de R\$ 6,00 por dólar baixe a R\$ 5,60.

Os únicos fatores que seguem otimistas são o nível de desemprego, que dos já historicamente baixos 6,5% pode descer ainda mais para 6%, e a confiança do consumidor que evolui de 95 para 100 pontos.

### SEMESTRE SALVADOR

Com o cenário de primeiro semestre mais difícil a torcida da Anfavea é que aconteça em 2025 recuperação no segundo semestre, semelhante ao que ocorreu em 2024. De julho a dezembro, com 1,5 milhão

de veículos vendidos, os emplacamentos cresceram 32% sobre a primeira metade do ano, em expansão porcentual mais que o dobro do avanço registrado em doze meses, de 15%.

A produção seguiu ritmo parecido, saltou 26,2% no segundo semestre ante o primeiro, com 1 milhão 436 mil veículos fabricados nos seis meses finais de 2024, contra crescimento anual previsto de 10,7%, para 2 milhões 574 mil.

As exportações, que começaram o ano abaixo de previsões que já eram muito ruins, registraram recuperação no segundo semestre com crescimento de 44,2% sobre o primeiro, com 238 mil embarques de julho a dezembro, garantindo assim empate técnico com 2023, com o total de 402,6 mil veículos seguindo para outros países.

### BALANÇA COMERCIAL NEGATIVA

O resultado mais favorável das exportações brasileiras de veículos foi obtido graças a uma inesperada retomada das compras da Argentina, que cresceram 39% sobre o ano anterior e representaram 40% das vendas externas das fábricas brasileiras, que acabou compensando a quedas acentuadas de 26% nas vendas ao México, de 35% para o Chile e 50% para o Peru.

## Projeções macroeconômicas

	2024	2025
PIB	<b>3,5%</b>	<b>2%</b>
IPCA	<b>4,9%</b>	<b>4,5%</b>
Selic	<b>12,25%</b>	<b>14,25%</b>
Taxa anual CDC	<b>25,52%</b>	<b>28%</b>
US\$	<b>R\$ 4,90</b>	<b>R\$ 5,60</b>
Desemprego	<b>6,5%</b>	<b>6,0%</b>
Confiança Consumo	<b>95 pts</b>	<b>100 pts</b>
Risco-País	<b>194 pts</b>	<b>216 pts</b>

Fonte: Anfavea



# A conexão das cidades *para um futuro mais verde.*

O **Attivi 100% Elétrico** representa o futuro do transporte urbano. Movido por energia limpa, uma inovação, durabilidade e eficiência para reduzir emissões e promover a sustentabilidade. Produzido no Brasil com tecnologia de ponta, reforça o compromisso com uma mobilidade mais conectada e responsável.

*Marcopolo*  
**ATTIVI**

A energia  
da inovação  
sustentável.

Escaneie o  
QR CODE e  
saiba mais:



Com exceção dos países do Mercosul puxados pela Argentina, onde veículos brasileiros representaram 38% das vendas de janeiro a novembro, 66,1% no Uruguai e 36,2% no Paraguai, os fabricantes instalados no Brasil seguem perdendo espaço, principalmente para a China, em outros mercados, respondendo por apenas 7% das compras no México, 6% no Chile, 6,9% no Peru e 19% na Colômbia.

Também no próprio mercado brasileiro os fabricantes locais estão perdendo terreno: a importações saíram de participação de 13% em 2022 para 15,2% em 2023 e subiram para 17,4% em 2024, devendo totalizar 463 mil veículos, com crescimento de 31% sobre o ano anterior, mais que o dobro do avanço dos emplacamentos de modelos nacionais, fazendo com que a balança comercial do setor fique negativa pela primeira vez desde o início da década passada. Isto sem considerar os mais de 70 mil carros estrangeiros, principalmente da chinesa BYD, que desembarcaram mas ainda não foram vendidos.

Mas o que mais preocupa o pessoal da Anfavea são as importações de empresas não fabricantes no Brasil, que tinham participação de apenas 6% do total de veículos importados em 2022, saltaram para 14% em 2023 e devem chegar para 28% em 2024, segundo projeta a entidade.

"O problema não são os carros produzidos na Argentina, que têm grandes quantidades de peças produzidas no Brasil, o que compensa a balança comercial, mas aqueles que vêm de fora, com tudo importado", afirma Lima Leite. "As importações não podem superar um ponto de equilíbrio para não prejudicar os investimentos de quem produz no País."

Mas ele já espera por uma baixa destas importações de fora do Mercosul e do México, por dois fatores: o primeiro é que os dois maiores importadores chineses, BYD e GWM, prometem começar a produzir no Brasil em 2025, e o segundo ponto é que a Anfavea já conta como certa a elevação da alíquota de importação sobre elétricos e híbridos para o nível usual de 35% já no primeiro trimestre do ano que vem. A entidade

também pede ao governo que a mesma tarifa seja aplicada a carros produzidos em CKD ou SKD, com partes desmontadas ou semimontadas 100% importadas. Lima Leite adverte: "Queremos que todas venham produzir aqui mas é preciso ter atenção sobre o nível de nacionalização que as empresas querem fazer."

A China, que ainda não tem nenhum fabricante produzindo no Brasil, vendeu no País de janeiro a novembro 105,8 mil carros – todos elétricos ou híbridos que pagam imposto de importação menor –, em expansão de 229% sobre o mesmo intervalo tempo de 2023, representando 26% de todos os modelos estrangeiros emplacados aqui em onze meses. A cada dois carros importados de fora do Mercosul um é chinês. Segundo calcula a Anfavea número de importados chineses sobe ainda mais, para algo em torno de 165 mil unidades, caso sejam considerados os automóveis parados em portos, que entraram no País, principalmente, antes do aumento da alíquota e ainda estão à espera de serem vendidos.

### **MAIS EXPORTAÇÃO E PRODUÇÃO**

Ao esperar por avanço mais contido das importações de fora do Mercosul e México em 2025 a Anfavea projeta crescimento pouco maior para exportações e produção. A estimativa é que os embarques de veículos brasileiros cresça 6,2% sobre 2024, totalizando 428 mil unidades.

O movimento de exportações pouco maiores e importações pouco menores favorece as fábricas nacionais, que segundo projeta a Anfavea devem produzir 2 milhões 749 mil veículos leves e pesados em 2025, o equivalente a expansão de 6,8% sobre 2024, 1,2 ponto porcentual acima do crescimento de 5,6% para o mercado doméstico.

Desta forma a indústria não espera por resultados necessariamente ruins para 2025, mas ficou no ar a frustração de poder ter superado, mais cedo do que o previsto, uma fase de baixa que já dura mais de dez anos com altos e baixos. A barreira psicológica dos 3 milhões de veículos/ano ainda está a alguns anos de distância. ■



# 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



# GWM reforça promessas de nacionalização



Parker Shi em sua primeira visita ao Brasil: pronto para uma maratona.

Divulgação/GWM

Presidente internacional Parker Shi visita o Brasil, confirma início da montagem do Haval H6 em 2025 e amplia para 60% meta de compras de componentes de empresas instaladas no País

Por André Barros e Soraia Abreu Pedrozo | Com Pedro Kutney

**A**pós adiamentos do início da operação industrial no Brasil desde 2021, quando comprou da Mercedes-Benz a fábrica de Iracemápolis, SP, o presidente da GWM International, Parker Shi, pisou pela primeira vez em solo brasileiro, no fim de novembro, para reforçar a promessa de começar em maio de 2025 a manufatura nacional do SUV Haval H6.

Duas semanas após a partida do executivo, a GWM esclareceu que para maio do próximo ano programou a inauguração oficial da fábrica e o início da pré-produção do veículo, para ajustes de linha, mas a montagem comercial, em kits desmontados CKD importados da China, será iniciada somente no segundo semestre, possivelmente apenas no último

trimestre do ano, quando está agendada a abertura do segundo turno de trabalho, com previsão de produzir 10 mil veículos até o fim de dezembro.

Em reunião com jornalistas brasileiros Shi aproveitou para divulgar um passo além, um plano mais ousado de nacionalização: até o fim de 2026 ampliar a localização de peças e componentes para 60%. Neste sentido, também duas semanas depois que o executivo regressou à China, a diretoria da GWM Brasil organizou um encontro no Sindipeças para informar como será feito o desenvolvimento e escolha de fornecedores no País.

No mesmo encontro a empresa confirmou ainda que, além do Haval H6, também produzirá em Iracemápolis, a partir de 2026, mais dois modelos: outro SUV e uma picape, sem informar quais – cerca de dois anos antes a GWM havia confirmado que inicialmente produziria no

**Shi com o governador Freitas e com Lula e Alckmin: confirmação de investimentos na produção nacional da GWM.**



Brasil a picape Poer e o SUV Tank, mas depois redefiniu o plano para começar com o H6.

### BRASIL NO PLANO GLOBAL

Parker Shi é responsável por toda a operação da GWM fora da China, que até o fim deste ano deve somar 450 mil unidades comercializadas, crescimento de 30% sobre o volume de 2023. O Brasil, terceiro maior mercado externo – atrás de Rússia e Austrália –, contribuirá com 28 mil veículos.

Logo que desembarcou, em 20 de novembro, o executivo cumpriu agenda com o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, tendo como pauta a fábrica paulista, a ser reinaugurada no ano que vem. Também visitou concessionárias, entregou carros a clientes, reuniu-se com a imprensa e seu último compromisso foi em Brasília, DF, onde encontrou-se com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o vice Geraldo Alckmin, também ministro do Desenvolvimento, com quem já tinha conversado pessoalmente em recente reunião na China.

Além de convidar Lula e Alckmin para a inauguração da produção nacional da GWM, Shi reforçou o compromisso de investimento da companhia no Brasil, de R\$ 10 bilhões até 2032 com etapa inicial de R\$ 4 bilhões até 2026, e informou que a pretensão inicial é de produzir 30 mil a 45 mil veículos por ano em Iracemápolis, já a partir de 2026, com planos de expansão e de transformar a planta em um polo de exportação para outros mercados da América Latina.

"A relação do governo da China com o do Brasil é bem próxima. Eu sempre digo isso às pessoas: nós gostamos de colocar o dinheiro de investimento no jardim amigo. Você não quer colocar seu dinheiro no jardim inimigo. Então esqueça os Estados Unidos", provocou Shi ao comparar a relação comercial conflituosa de seu país com o governo estadunidense, que bloqueia investimentos chineses no país. "Já o governo do Brasil tem uma ótima postura para receber mais investimento chinês e nós da GWM chegamos com os braços abertos."

### ESTRATÉGIA DE MARATONA

O Brasil tornou-se a bola da vez da GWM, que adota, por aqui, estratégia diferente de sua compatriota BYD, com passos mais cautelosos, como justifica Shi fazendo analogia com as competições de atletismo: "Não estamos em uma corrida de 100 metros, mas em uma maratona".

Ao contrário da BYD – que aposta em ganhar mercado rápido com investimento agressivo em marketing, mais de uma dezena de lançamentos, formação elevada de estoques e descontos vistosos de preços – a GWM optou por passos mais lentos e seguros: desde 2023 lançou no mercado brasileiro apenas dois produtos, o Haval H6 em quatro versões híbridas e o elétrico Ora 03, e desde que tomou posse da fábrica de Iracemápolis, em janeiro de 2022, já adiou pelo menos quatro vezes o início da produção, além de mudar de ideia sobre o primeiro produto a ser montado aqui.

A diferença de planos das duas chinesas aparece no desempenho: de janeiro a novembro as vendas da GWM somaram pouco mais de 26 mil unidades – à frente de marcas tradicionais como Peugeot e Mitsubishi – e a projeção é encerrar 2024 com algo em torno de 28 mil emplaca-

mentos. Nos mesmos onze meses a BYD emplacou 66,7 mil unidades, consolidando-se na décima posição do ranking nacional.

Shi defende o modelo da GWM e diz que os planos para o Brasil são de estabilidade e longo prazo: "Não queremos um gráfico de sobe e desce nas vendas, buscamos algo mais estável. Não gosto de apostas altas, é um tipo de tática que pode provocar danos à marca e ao consumidor".

Para 2025 a GWM projeta crescer moderadamente, de 10% a 15%, somando cerca de 30 mil unidades, com a diferença de que parte já será made in Brazil. A elevação do imposto de importação sobre veículos elétricos e híbridos é uma das razões para a empresa tirar o pé. Mas Shi não reclama: "Aumentar imposto de importação é algo natural. A indústria quer se proteger, quem produz precisa se defender de quem está só vendendo, sem contribuir com geração de empregos. Então subir o imposto é normal para que não haja uma invasão".

### PRODUÇÃO E MAIS NACIONALIZAÇÃO

Os primeiros Haval H6 deverão entrar em pré-montagem em Iracemápolis em maio, com a maioria das partes importadas em kits CKD da China. Em paralelo

O Haval H6: testes de montagem em Iracemápolis começam no primeiro semestre de 2025.



## O GRUPO TRAMBUSTI EXPANDE LINHA DE ACABAMENTOS E REVESTIMENTOS INTERNOS

*A aquisição fortalece a posição do Grupo no mercado automotivo, ampliando sua capacidade de inovação e atendimento a clientes.*

O Grupo Trambusti anunciou nesta última semana a aquisição da Copam, uma das principais fornecedoras de acabamentos e revestimentos internos para a indústria automobilística. Com a compra, o grupo completa sua linha de produtos e reforça sua presença no setor.

O Grupo Trambusti que congrega as empresas Formtap, Interni, Formcar e Fibratech, conhecido por sua atuação de destaque no setor de componentes automotivos pela fabricação e fornecimentos de revestimentos internos e produtos de isolamento termoacústica, acaba de finalizar a aquisição da Copam, empresa renomada por suas soluções em acabamentos e revestimentos internos.

A negociação, que vinha sendo tratada nos últimos meses, foi concluída com sucesso e marca um importante passo na estratégia de expansão do grupo.

Segundo Carlos Munhoz, Presidente & CEO do Grupo Trambusti, "A aquisição da Copam é um marco para nós. Esta integração nos permitirá oferecer um portfólio ainda mais completo e inovador aos nossos clientes, atendendo às demandas crescentes por qualidade e sustentabilidade no setor automotivo".

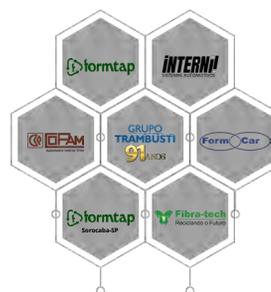
A Copam, Fundada em 1966, tem uma longa trajetória de inovação e excelência, fornecendo para montadoras de renome materiais de alta qualidade; acabamentos e revestimentos internos planos e moldados, quebra-sóis, peças injetadas em poliuretano, apoia braço, puxadores, coifa de cambio e freio de mão, console central, cortina para caminhões, manoplas de cambio e isolamento de portas. Com a aquisição, a expectativa é de que a sinergia entre as empresas potencialize ainda mais o desenvolvimento de novos produtos e soluções para a indústria automobilística tanto para OM's quanto para o mercado de reposição.

Além disso, a compra também fortalece a oferta de produtos e distribuição do Grupo Trambusti, que agora passa a contar com os recursos e a expertise da Copam.

"Estamos empolgados com as oportunidade que esta aquisição trará, nosso mais recente desenvolvimentos de materiais denominados família CTE, serão aplicados nos produtos Copam aprimorando seu portfólio, o que será bom não apenas para nossos negócios, mas sobretudo para todos nossos clientes", afirmou Munhoz.

Os funcionários da Copam serão integrados ao Grupo Trambusti, mantendo suas funções e contribuindo para um processo de transição suave. A empresa Continuará investindo na sinergia e gestão estratégica sob comando do Grupo Trambusti.

Com a aquisição, o Grupo Trambusti reafirma seu compromisso com a inovação, sustentabilidade e a excelência no setor automobilístico, preparando-se para atender às demandas futuras e consolidar sua liderança no mercado.





Interior da fábrica da GWM em Iracemápolis: linha em preparação para começar operação em maio de 2025.

será feito o trabalho de localização de componentes. Shi definiu um prazo de nacionalização mais apertado com a intenção é chegar ao fim de 2026 com 60% de peças compradas localmente: "Este é o alvo, 60%. Eu não tenho certeza se poderemos alcançar, para ser honesto, mas eu tenho que desafiar a equipe".

"Sem um grande percentual de localização no Brasil os custos serão muito altos. Custos de transporte, embalagem, entrega, tudo é custo. Nós temos 70% das peças produzidas em fornecedores próximos a nossas fábricas e entendemos que a localização é a chave do sucesso", justifica, citando que trazer empresas parceiras da China, para o Brasil, é uma das opções. "Não é um investimento tão pesado."

A GWM já começou a perseguir a meta de Shi. Márcio Alfonso, que já dirigia no Brasil as áreas de engenharia, pesquisa, desenvolvimento e inovação da empresa, foi nomeado diretor industrial, função na qual poderá utilizar suas décadas de experiência que acumulou com a construção da fábrica da Ford em Camaçari, BA, e no desenvolvimento da planta da Caoa Chery em Anápolis, GO.

A empresa já está trabalhando em parceria com a Bosch e a WEG para desenvolver o sistema híbrido plug-in flex para seus veículos a serem produzidos no Brasil. Também informa estar "em processo

avancado" com fornecedores de fluidos, pneus, rodas, bancos e conectores elétricos, mas não revela os nomes por ora, por estar em fase de assinaturas de contrato.

O programa de localização terá início em janeiro com a assinatura de contratos de confidencialidade. De fevereiro a abril serão realizados workshops no Senai Ipiranga, na Capital paulista, com exposição de veículos desmontados para que os candidatos possam conhecer o produto e formalizar seu interesse em se tornar um fornecedor.

A etapa posterior é a de avaliação de capacidade técnica, em que as empresas de autopeças acessarão o Portal DIP, sigla em inglês para Plataforma de Interação de Dados, para obter informações técnicas de forma segura. Esta ação será sucedida por revisões em reuniões com engenharias do Brasil e da China e, segundo Márcio Alfonso, não será preciso reproduzir tudo exatamente conforme o desenho original da montadora: "Temos abertura. Podemos fazer algo que seja intercambiável, que entregue a mesma função e tenha igual desempenho com características um pouco diferentes. Em determinados casos, haverá a possibilidade de desenvolvermos um projeto local".

O último passo é o comercial, que envolve cotação e discussão de acordos logísticos, dados técnicos das embalagens

e da qualidade dos produtos, como relata o gerente de P&D da GWM, José Carlos Capareli: "Prevemos pelo menos três rodadas de negociação e então teremos a nomeação dos fornecedores e o início do desenvolvimento, de julho a setembro".

O plano é utilizar peças brasileiras já a partir de 2026, mas de acordo com Alfonso trata-se de um processo contínuo de nacionalização: "O foco é produzir cada vez mais, então o plano não é de parceria de um ou dois anos, mas de dez, quinze anos, para que possamos nos tornar cada vez mais competitivos. Buscamos localização crescente, que chegue na casa dos 60% pelo menos, para nos tornarmos polo de exportação para a América do Sul, e talvez tenhamos de fazer projetos mais enxutos e mais simples. Os processos não precisam ser 100% automatizado como na China, até porque nem nossa fábrica aqui será assim, mas é preciso haver a digitalização dos processos".

Na reunião de Parker Shi e diretores da GWM com o governador paulista foi exposto aos executivos chineses um plano do governo para fomentar o desenvolvimento de fornecedores de autopeças em raio de 50 quilômetros das fábricas de

veículos no Estado. A ideia é incentivar a atração de fornecedores.

### AVANÇOS

Até o fim de 2024 a GWM terá contratado cem funcionários para o chão-de-fábrica de Itacemápolis. Até o início da produção o plano é ampliar o quadro para setecentas pessoas. Estão nos planos, ainda, reforçar a equipe de desenvolvimento local.

Os primeiros híbridos equipados com motor flex gasolina-etanol deverão ser produzidos a partir de 2026, tanto para as versões plug-in como híbridas convencionais do H6. Hoje existem em torno de cinquenta pessoas trabalhando no desenvolvimento, engenheiros do Brasil e da China.

Outro ponto de avanço é a rede concessionárias, que somará cem pontos até o fim de 2024 com plano já traçado para chegar a 130 casas em 2025: "Pensamos na questão da sustentabilidade e na qualidade do serviço", afirmou o novo presidente da GWM Brasil, Andy Zhang, que sucedeu a James Yang. "Não abriremos lojas a torto e a direito porque queremos garantir uma boa experiência para o cliente e rentabilidade para o revendedor".

■ Encontro da GWM no Sindipeças: combinação de etapas de nacionalização para selecionar fornecedores do País.





Thiaine Maria/Divulgação Gov.BA

Stella Li rodeada de executivos da BYD e políticos baianos: promessa de 20 mil empregos.

# BYD dobra promessa de contratações

Sem ainda ter terminado o primeiro prédio da linha de montagem em Camaçari empresa promete construir 28 novas edificações na planta que herdou da Ford e contratar 10 mil empregados até agosto

Por André Barros, de Camaçari, BA, e Pedro Kutney

**A** BYD segue construindo seus sonhos brasileiros na Bahia com promessas aparentemente difíceis de cumprir. Após mais de dois anos de negociações, em março passado a montadora chinesa quase dobrou o investimento programado no Brasil, de R\$ 3 bilhões para R\$ 5,5 bilhões no período 2024-2030, e anunciou

a decisão de construir uma nova fábrica no terreno de 4,7 milhões de m<sup>2</sup> no complexo industrial de Camaçari, BA, desistindo de utilizar as edificações deixadas pela Ford, que produziu ali mais de 3 milhões de carros em vinte anos. No início de dezembro a BYD mostrou o progresso de seu projeto e, de novo, dobrou as promessas.

Antes mesmo de concluir a construção da sua primeira linha de montagem em Camaçari a empresa reuniu imprensa e autoridades dentro da edificação inacabada para anunciar que construirá 28 novos prédios no local e que contratará 10 mil empregados até agosto de 2025, número que, segundo a empresa, em pouco tempo crescerá para 20 mil postos de trabalho diretos e indiretos.

No mesmo dia, à tarde, a vice-presidente da BYD e CEO para as Américas, Stella Li, e outros executivos da companhia seguiram para Brasília, DF, onde apresentaram as mesmas promessas e projetos ao presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e uma dúzia de ministros e políticos.

Em comunicado a empresa informou que o cronograma prevê a abertura de 2 mil vagas até o fim de janeiro, 3 mil em maio e 5 mil em agosto. Tudo isto para uma operação prevista para iniciar no primeiro trimestre de 2025 com a montagem de kits semidesmontados do elétrico Dol-

phin Mini e do híbrido plug-in Song Pro. A promessa, portanto, é de iniciar processos industriais mais completos a partir de agosto, incluindo a produção local do motor flex etanol-gasolina do sistema de propulsão híbrido, que também foi apresentado a Lula e, segundo a BYD, já teve o desenvolvimento concluído.

Como comparação, quando fechou a unidade de Camaçari, em 2021, a Ford empregava menos de 4 mil pessoas no local e, segundo o sindicato local, o fechamento da fábrica e dos 26 fornecedo-

**Stella Li e Lula a bordo do SUV elétrico anfíbio U8 da YangWang, marca de luxo da BYD: demonstração de avanço tecnológico.**



Ricardo Stuckert/Divulgação PR

res que atuavam na operação causou a demissão de cerca de 10 mil trabalhadores. Portanto, se cumprir a promessa de 10 mil contratações até agosto a BYD já terá anulado todo o impacto do encerramento de atividades da Ford na Bahia. E pouco mais adiante ainda terá dobrado para 20 mil o número de postos de trabalho em toda a cadeia.

Questionada para explicar como e para que contratará tanta gente em tão pouco tempo, e como colocará 28 novas edificações para funcionar sem ainda ter concluído a linha de montagem em SKD, a BYD não respondeu.

### OBRAS EM ANDAMENTO

A reportagem esteve nas obras da nova fábrica da BYD em Camaçari, que pretende instalar ali sua maior operação

Lula é apresentado ao primeiro motor flex da BYD: projeto tocado por engenheiros da China e do Brasil.



Ricardo Stuckert/Divulgação PR

industrial fora da China. Ainda faltam paredes e parte do piso do prédio onde será instalada a linha de montagem, embora já estejam presentes caixas com equipamentos. Também já foram importados os primeiros carros parcialmente desmontados a serem montados na unidade.

Stella Li garantiu que a operação comece no primeiro trimestre: "Enquanto vocês estiverem celebrando o carnaval nós estaremos comemorando o início da produção". Como em 2025 a festa de momo ocorrerá de 1º a 5 de março – e lembrando que, no caso da Bahia, os foliões continuam atrás dos trios elétricos pelo resto da semana –, a linha de montagem de Camaçari deve começar a operar a partir de 10 de março, na melhor das hipóteses.

Em janeiro, garante Stella Li, 1 mil trabalhadores serão contratados e treinados por uma centena de empregados que já viajaram à China para receber capacitação. Até março outros 3 mil serão contratados e até o fim do ano, prometeu, "teremos 10 mil empregos gerados pela operação BYD em Camaçari".

A produção em SKD integra a fase 1.1 do projeto de operação da BYD em Camaçari. Além da linha de montagem ficarão prontas uma área para inspeção de qualidade e uma pista de testes. O pátio para armazenar os carros prontos é uma das poucas instalações que serão aproveitadas do legado da Ford no local.

Na fase 1.2 serão agregadas as áreas de estamparia, armação e solda de carrocerias e pintura, também em novos prédios, "e até agosto de 2025 teremos a produção completa dos carros", promete Stella Li.

A partir daí a intenção é iniciar o processo de localização da produção, que tende a ser altamente verticalizada, de acordo com a executiva. A capacidade inicial será de 150 mil veículos por ano, que será dobrada para 300 mil/ano em período de tempo não informado.

### HÍBRIDO FLEX

Em paralelo seguem os investimentos em pesquisa e desenvolvimento no Brasil. Stella Li diz, parafraseando o CEO global



Obras da BYD em Camaçari: no início de dezembro o primeiro prédio, da linha de montagem, ainda estava inacabado.

Wang Chanfu, que "queremos fazer da Bahia um Vale do Silício brasileiro", com desenvolvimento de tecnologia de emissão limpa.

O primeiro projeto nesse sentido estará sob o capô dos Song Pro montados na Bahia: um motor 1.5 flex acoplado ao sistema híbrido plug-in DM-i, que favorece a tração 100% elétrica. O desenvolvimento do primeiro motor flex da BYD foi tocado por mais de cem engenheiros e técnicos brasileiros e chineses.

O protótipo do motor para o sistema híbrido está pronto e foi apresentado durante cerimônia na fábrica. No mesmo dia seguiu para Brasília, DF, onde foi apresentado por Stela Li diretamente ao presidente Lula.

Alexandre Baldy, vice-presidente sênior da BYD Brasil, afirma que a fabricação destes motores em Camaçari começa junto com a produção completa dos veículos na Bahia, em agosto, mas não informou qual o nível de industrialização local, se será apenas a montagem ou a manufatura integral, o que envolveria também fundição e usinagem de blocos e cabeçotes.

O motor estreará no Song Pro nacional apenas em agosto: as versões montadas em sistema SKD, com início da operação prevista para março, seguirão apenas com versão a gasolina importada da China.

Não foram divulgados pormenores técnicos do motor que, segundo Baldy, "aproveita melhor o potencial do etanol e reduz a diferença [de consumo] com relação à gasolina com desempenho superior em diversas condições".

### MAUS TRATOS A OPERÁRIOS

O progresso do projeto da BYD em Camaçari foi divulgado uma semana depois que reportagem da Agência Pública denunciou maus tratos a operários que vieram da China, contratados por três empresas chinesas terceirizadas para trabalhar na construção da fábrica na Bahia. Dentre as denúncias foram citadas agressões para acelerar processos e condições sanitárias precárias aos chineses, que recebem tratamento diferente dos contratados da Bahia.

O vice-presidente Alexandre Baldy disse que as pessoas envolvidas na situação, das empresas terceirizadas, foram afastadas das obras e tiveram os passaportes cassados. Segundo ele as investigações internas continuaram para resolver o problema: "A BYD respeitará toda a legislação brasileira, toda a legislação trabalhista. Aprofundaremos as fiscalizações e convidaremos órgãos e entidades a colaborar".

Segundo o governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues, o Ministério Público do Estado continuará a fiscalizar o empreendimento: "Conversamos com a diretoria da BYD e nos foi dito que a situação será resolvida. De toda forma continuaremos atentos".



# MERCEDES OF 1621 É NOVO, ÚNICO E JÁ PREMIADO

Primeiro chassi de ônibus do país desenvolvido especialmente para fretamentos, o modelo foi lançado em junho de 2024 e já se destaca no mercado nacional, inclusive com a conquista do Prêmio AutoData

Dentro de um portfólio com 21 modelos, que compõe uma liderança histórica no segmento de ônibus do mercado brasileiro (acima de 50% de share), a Mercedes-Benz não esmorece diante do sucesso de sua linha e segue ampliando seu line-up de chassis de ônibus para atender às demandas cada vez mais específicas dos clientes.

O lançamento do modelo OF 1621, em junho deste ano, é um dos exemplos mais recentes. Equipado com tecnologia BlueTec 6, o que lhe garante atender à legislação de emissões Proconve P8 (Euro 6), este modelo é único no mercado desenvolvido especialmente para fretamento contínuo de funcionários de empresas, indústrias e outras demandas corporativas.

Não à toa, o OF 1621 foi o grande vencedor do Prêmio Autodata 2024 na categoria “Veículos Comerciais de Passageiros”. Antes de conquistar o prêmio, o chassi OF 1621 foi um dos destaques do estande da marca na LatBus 2024, realizada em agosto passado.

Para Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, “o chassi OF 1621 é um produto de excelente custo operacional para os operadores de fretamento de funcionários e agora ainda mais compatível com o meio ambiente e a mobilidade sustentável”, disse.





### Carroçarias para até 48 assentos

Com entreeixos de 5.950 mm e PBT (peso bruto total) de 16,5 toneladas, o OF 1621 pode receber carroçarias de até 12,5 metros de comprimento. Esta configuração permite montagem de até 48 assentos para passageiros, mais o DPM (Dispositivo de Poltrona Móvel), que oferece segurança e acessibilidade a cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida.

“O grande diferencial do exclusivo OF 1621 é que ele foi concebido especificamente para ser o modelo de entrada do segmento de fretamento contínuo a partir de pedidos de clientes que nos solicitaram um ônibus com um custo mais atrativo, sem abrir mão do maior número possível de assentos, permitindo o transporte dos passageiros com distanciamento e segurança”, ressalta Barbosa.

A solução encontrada foi um modelo com balanços dianteiro e traseiro mais curtos e o entreeixos de 5.950 mm. Com isso, foi possível acomodar os equipamentos como tanque de combustível de 300 litros, tanque de ARLA de 25 litros, bateria de 170 Ah, e preparação para ar condicionado de tal forma que não há necessidade de retrabalhos de corte das longarinas e do eixo-cardã para alongamento do chassi. Assim, o OF 1621 diminui os retrabalhos

facilitando o acoplamento da carroçaria de forma rápida e fácil, com menor custo de aquisição e melhor custo/benefício para fretamento.

Curt Axthelm, gerente sênior de Marketing do Produto de Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, explica que o segredo no desenvolvimento do OF 1621 foi escutar as demandas dos clientes e ponderar as sugestões dos encarregados. “Esse projeto foi realizado para gerar menor volume de retrabalho pelo implementador. Os clientes também foram ouvidos, contribuindo muito para a assertividade do desenvolvimento desse produto da marca”, explica.

Axthelm explica que a Engenharia da marca aproveitou o motor do OF 1721, que leva quase 80 passageiros e, por isso, é superdimensionado para fretamentos, junto com o chassi do OF 1619, mais leve. “O motor OM 924 LA é amplamente conhecido no mercado por sua força, robustez e excelente desempenho. Sua potência é de 208 cv a 2.200 rpm, com torque máximo de 780 Nm entre 1.200 a 1.600 rpm. Este motor possui polia com canaleta adicional para acionamento do compressor de ar-condicionado, solução ideal para fretamento”, lembra.



# 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.

# 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.



# A ZF CONECTA INOVAÇÃO E MOBILIDADE POR MEIO DE UM PORTFÓLIO COMPLETO PARA O PRESENTE E O FUTURO.

**Com pioneirismo e excelência, a ZF transforma a mobilidade, entregando soluções avançadas para veículos comerciais, leves e off-road.**

Somos primeiros e únicos no Brasil a fabricar componentes eletrônicos para segurança automotiva, acelerando o acesso a tecnologias de ponta no mercado nacional.

Nosso portfólio reúne sistemas de driveline, freios, chassis, direção e uma ampla gama de soluções digitais que atendem às demandas da mobilidade. Com cerca de 170 mil colaboradores atuando em 5 continentes, seguimos conectando inovação e mobilidade, trazendo para hoje o amanhã que queremos para todos.

Acesse e  
saiba mais



[zf.com.br](https://zf.com.br)





# Tavares deixa vácuo de liderança carismática

Saída repentina do CEO da Stellantis traz à tona divergências na direção da companhia e conflitos com fornecedores e concessionários, que deixam rastro de prejuízos onde havia lucros vistosos

Por Pedro Kutney | Com agências

**P**ortuguês de nascimento e francês de formação, Carlos Tavares talvez seja o último dos líderes carismáticos que comandaram grandes fabricantes globais de veículos, com pensamentos cortantes e frases fortes constantemente replicados pela imprensa internacional, que sempre reconheceu nele um executivo diferenciado, capaz de

trazer de volta aos lucros mortos-vivos da indústria, como foi o salvamento liderado por ele do Grupo PSA, entregue aos seus cuidados pela família Peugeot em 2014 – quando Tavares decidiu sair da Renault e da sombra de Carlos Ghosn.

O ápice de sua jornada profissional começou em janeiro de 2021, quando foi criada oficialmente a Stellantis, quarta

maior fabricante de veículos do mundo dona de catorze marcas, corporação de porte gigantesco que ele mesmo arquitetou a partir da fusão dos grupos FCA e PSA. Mas a grande fase durou só quatro anos, terminou no último 1º de dezembro quando a Stellantis, por meio de comunicado, informou que seu CEO estava deixando a empresa de forma imediata, antes da já programada sucessão, prevista para acontecer no início de 2026, "por divergências de visões" com acionistas e integrantes do conselho de administração.

### TEMIDO E DESPREZADO

Relatos publicados pela imprensa internacional logo após a queda do CEO dão conta que Tavares era temido por seus diretores e desprezado por fornecedores e concessionários, com os quais tinha constantes embates, principalmente nos Estados Unidos, onde sua disposição de perseguição obstinada por altos lucros manteve preços altos e pátios lotados de carros de difícil negociação.

Jeff Laethem, concessionário da Stellantis em Detroit, disse à Automotive News que a situação com Tavares no comando "não poderia ser pior", devido ao crescimento dos estoques e queda nas

vendas. Erik Gordon, professor na Universidade de Michigan, foi ainda mais assertivo: "Ninguém sentirá falta dele [Tavares] na América do Norte, não pelos fornecedores com quem ele brigou, não pelos concessionários com quem ele brigou, e não pelos compradores que ignoraram seus carros".

Trabalhadores na Itália e nos Estados Unidos, países ameaçados por demissões e fechamento de fábricas do grupo, também queriam ver pelas costas o agora ex-CEO: "Tavares está saindo deixando para traz uma bagunça de dolorosos layoffs [suspensão de contratos de trabalho] e veículos sobrevalorizados nos pátios dos distribuidores", resumiu Shawn Fain, presidente do UAW, o tradicional sindicato dos trabalhadores da indústria automotiva nos Estados Unidos.

### DO LUCRO AO PREJUÍZO

Tavares sempre foi um executivo de falas francas e diretas, sem rodeios, tem posições fortes e pragmáticas a respeito das dores da indústria e ações obstinadas em busca do lucro – alguns mais sinceros o chamaram de "psicopata do desempenho". Foram estas atitudes que deram resultados, principalmente na reestruturação da PSA e nos primeiros anos da Stellantis, justamente por isto foi classificado como gênio incontestável da gestão – e ganhou muitos prêmios de publicações europeias.

Não é o primeiro e nem será o último executivo autoconfiante ou arrogante do mundo corporativo. Mas não é isto que derruba CEOs. Eles caem quando suas ações provocam prejuízo aos acionistas, o que apaga rapidamente os lucros do passado. É exatamente isto que aconteceu no último ano, o que levou a Stellantis a informar que substituiria Tavares ao fim de seu contrato, em 2026. No entanto a saída foi antecipada em mais de um ano porque os resultados financeiros da companhia estavam piores do que o esperado e o conselho de admiração julgou que o executivo estava tomando decisões de curto prazo para salvar sua reputação





com prejuízos à empresa, segundo fontes relataram à Bloomberg.

### PROMESSA IMPOSSÍVEL

Quando assumiu como CEO da Stellantis, logo no começo de 2021, quando o mundo ainda enfrentava efeitos adversos da pandemia de covid, Tavares disse que o tamanho do grupo e suas diversas marcas eram as grandes forças da corporação, por isto não pretendia fechar fábricas nem demitir funcionários. Os primeiros balanços foram divulgados com lucros vistosos e o executivo garantia que o grupo estava preparado para qualquer tempo ruim, pois poderia sobreviver com metade do faturamento apresentado.

Tudo foi tão bem e acima das expectativas que, em 2022, quando apresentou o plano estratégico da companhia, o Dare Forward 2030, Tavares ousou fazer promessas que não conseguiu cumprir. A principal, para os ouvidos dos acionistas, é que entregaria margens de lucro operacional sobre o faturamento acima de 10% de 2024 a 2027, e superiores a 12% a partir de 2030, ao passo que a maioria das empresas desta indústria reporta algo de 4% a 6%, ou até menos em casos mais problemáticos.

Apesar de ousada a promessa pareceu factível, pois sob Tavares a Stellantis reportou margem de 11,8% em seu primeiro ano de atividade, que subiu para vistosos 13,4% em 2022 e 12,8% em 2023.

O problema é que estes resultados já se mostraram insustentáveis. Nos primeiros anos de atividade a crise de falta de chips, que pode parecer prejudicial, foi extremamente benéfica ao caixa da Stellantis. Como havia falta de produtos, mais demanda do que oferta, a empresa subiu os preços como quis e privilegiou os lucros, que de fato vieram fortes.

Após a normalização do mercado ficou difícil sustentar esta estratégia, mas Tavares seguiu em frente com sua obsessão pelos lucros, pressionando fornecedores por corte de custos – com alguns casos que terminaram em tribunais da Europa e dos Estados Unidos –, ao mesmo tempo em que empurrava carros com preços altos aos concessionários. Foi assim que conseguiu fechar 2023 com o lucro líquido de € 19,5 bilhões – o segundo maior do mundo dentre as montadoras, só perdendo para a Toyota – mas os estoques subiram à casa de 1,5 milhão de veículos, segundo noticiaram agências de notícias.



Paz no trânsito começa por você.



## A Mercedes-Benz apoia o empoderamento da mulher em todos os momentos.

De caminhoneiras, motoristas a passageiras, a Mercedes-Benz está comprometida com o empoderamento feminino em cada etapa da jornada de suas vidas. Por meio de iniciativas como Actros Estrela Delas, A Voz Delas e Coletivo de Respeito, conectamos histórias, inspiramos mudanças e promovemos igualdade.

Mercedes-Benz





A margem de lucro do ano passado foi inflada pelo faturamento de carros topo de linha aos concessionários que não tinham compradores para eles. A conta chegou este ano quando a Stellantis começou a tentar limpar os estoques, algo que se tornou ainda mais difícil diante da queda de 17% nas vendas nos Estados Unidos. Segundo dados da Co-Pilot divulgados pela Reuters os estoques da Ram 1500 e Jeep Wagoneer – duas das maiores fontes de lucros do grupo – chegam a 115 dias, ou vinte dias a mais do que concorrentes como Ford Expedition e Chevrolet Silverado.

Assim a até então bem azeitada máquina de lucros engripou. Ao fim do terceiro trimestre, em 30 de setembro, a Stellantis emitiu um alerta ao mercado, avisando que a margem lucro operacional deste ano cairá para 5,5% a 7% – bem mais em linha com a realidade da indústria atualmente.

Ou seja, a promessa de margens anuais de dois dígitos ficou impossível de ser

cumprida diante de muitas marcas e falta de escala, e o mercado já precificou o prejuízo: as ações da Stellantis já caíram 38% nos últimos doze meses e os estoques deverão queimar algo em torno de € 10 bilhões do caixa da companhia.

### SUCCESSÃO COM ESPECULAÇÕES

Para preencher o vácuo de liderança e os problemas deixados por Tavares o presidente do conselho de administração John Elkann – herdeiro da família Agnelli, fundadora da Fiat e controladora de metade da Stellantis – nomeou um comitê executivo, presidido por ele mesmo ao lado de nove altos executivos do grupo, para dirigir a empresa até que seja escolhido um novo CEO, o que a empresa informa que deverá acontecer no primeiro semestre de 2025.

Um dos membros escolhidos para o comitê executivo é um velho conhecido dos brasileiros: Antonio Filosa, que até o fim de 2023 presidiu a operação sul-americana da Stellantis e antes da fusão

era o presidente da FCA Latam. Filosa deixou o cargo para Emanuele Cappellano e mudou-se para os Estados Unidos para assumir o comando global da Jeep e, mais recentemente, foi nomeado CEO da Stellantis América do Norte. Agora, dentro do comitê interino, o executivo é responsável pelas operações do grupo na América do Norte e do Sul e pelo planejamento e projetos de todas as marcas do antigo Grupo Chrysler – Chrysler, Ram, Jeep e Dodge –, incluindo também a Maserati.

Por sua longa carreira nos grupos Fiat e FCA, vindo do mesmo lado da empresa de John Elkann antes da fusão que criou a Stellantis, e histórico de entrega de bons resultados na América do Sul – a única região onde a companhia ainda não enfrenta prejuízos –, Filosa é um dos mais bem cotados para assumir a direção global do grupo, mas ele tem competidores dentro e fora do comitê executivo.

Os outros oito integrantes do grupo

**Antonio Filosa integra comitê gestor interino como responsável pelas Américas: cotado para ser o novo CEO da Stellantis.**



interino de gestão são Arnaud Deboeuf, responsável por manufatura e cadeia de suprimentos, Xavier Chéreau, recursos humanos, Ned Curic, engenharia, tecnologia e software, além da divisão de locação Free2move, Beatrice Foucher, planejamento, Jean-Philippe Imparato, operações e projetos na Europa ampliada, divisão de veículos comerciais Pro One e as marcas Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS, Fiat, Lancia, Opel and Peugeot, Douglas Ostermann, finanças, Maxime Picat, compras e qualidade dos fornecedores, além das operações nas regiões Oriente Médio e África, Índia e Ásia-Pacífico e China, incluindo a Leapmotor International, Philippe De Rovira, empresas afiliadas. Também foi chamado de volta ao grupo Richard Palmer, ex-chefe de finanças da FCA e da Stellantis, que volta como conselheiro especial do presidente John Elkann e que participará do comitê executivo como consultor da equipe.

Segundo a Reuters o mercado financeiro especula outros nomes ligados ou não à Stellantis, como o antigo CEO da FCA, Mike Manley, Edouard Peugeot, herdeiro da família que controla a outra metade do grupo, Luca de Meo, atual CEO da Renault que já teve carreira no Grupo Fiat, e José Muñoz, recém-nomeado CEO da Hyundai. Não está descartada, também, a contratação de alguém de fora da indústria automotiva, como cogitou-se o diretor financeiro da Apple, Luca Maestri, o que a Stellantis negou em comunicado.

Assim a sorte da Stellantis está lançada enquanto Carlos Tavares, se não poderá mais gozar de boa reputação, certamente poderá encontrar tempo para gastar os muitos milhões de euros que ganhou nos últimos anos em salários – a remuneração fixa era de cerca de € 2 milhões por ano – e bônus sobre os lucros que ele mesmo ajudou a arquitetar: segundo a imprensa, com o cumprimento de metas de resultados, Tavares ganhou o total de € 36,5 milhões em 2023, bastante acima de outros CEOs do setor, mas parte disto foi em ações que, por ironia, ele mesmo ajudou a desvalorizar. ■



Equinox RS (vermelho) e Activ: opção urbana e de uso misto com rodas e pneus diferentes e preço igual.



Divulgação/GM

# Novo Equinox dois em um

SUV médio importado do México chega ao Brasil em duas versões pelo mesmo preço, mais caro que os concorrentes

Por Leandro Alves, de Campos do Jordão, SP

A quarta geração do Equinox, SUV Chevrolet mais vendido do mundo produzido no México, desembarcou no Brasil em dezembro para fechar a lista de lançamentos programada pela General Motors para o mercado brasileiro em 2024. Desta vez chegaram duas versões, ambas equipadas com motor a gasolina turbo 1.5 de 177 cv e pelo mesmo preço de R\$ 267 mil – a opção 100% elétrica foi lançada em outubro por R\$ 419 mil.

Assim como o irmão elétrico o Equinox com motor a combustão chega ao País para competir na prateleira de cima dos SUVs de médio porte, com preço bem acima dos seus principais concorrentes,

justificado pelo salto em sofisticação do modelo, que chama a atenção pelo seu visual de presença marcante e pacote de tecnologias de condução e de entretenimento a bordo bastante interessante.

O cliente que considerar comprar o novo Equinox terá apenas duas escolhas a fazer, que têm a ver com o ambiente no qual pretende utilizar mais o seu SUV, sem precisar pagar nada a mais por isso. As duas versões disponíveis, Activ e RS essencialmente, têm o mesmo preço e compartilham exatamente o mesmo extremamente completo pacote de equipamentos e sistemas, as diferenças estão nos acabamentos, grade frontal, para-choques rodas, pneus e alguns pormenores visuais, que foram pensados de acordo com o uso do veículo.

Para uso misto a versão indicada é a Activ, com rodas de 19 polegadas e pneus preparados para encarar asfalto ou terra. Já a versão RS é essencialmente urbana, com rodas de 20 polegadas e pneus para vias asfaltadas. Mas as diferenças param por aí: as duas opções têm tração integral AWD, inédita conexão 5G e o pacote ADAS de assistência à condução com sistemas de segurança ativa e passiva.

## TUDO NOVO

Tudo é inédito no Equinox Turbo. O visual imponente e ângulos retos caracterizam o modelo 2025. A frente está mais alta e a lateral tem novas linhas. Destaque para o conjunto óptico bipartido do



farol e lanternas dianteiras, com as luzes de condução diurna instaladas na parte superior em formato bem afilado, como pestanas luminosas. A grade e o para-choque estão mais proeminentes, com a adição de molduras que contornam as caixas de roda e seguem por toda a base das portas. Na traseira lanternas de LED em forma de ípsilon seguem a identidade visual de todos os atuais SUVs globais da Chevrolet.

O novo modelo está ligeiramente maior, mais largo e mais alto. São 4m67 de comprimento, 1m90 de largura e 1m71 de altura, proporções que favorecem o amplo espaço interno. O porta-malas acomoda 469 litros, suficientes para transportar de todas as bagagens e equipamentos de uma família.

Ao entrar no veículo chamam a atenção as telas de alta definição do painel e o elevado padrão de qualidade percebida dos acabamentos, incluindo os assentos, revestidos com material sintético macio e agradável ao toque, com capacidade de dissipar calor.

Já o motor 1.5 turbo está 5 cv mais potente e agora está acoplado a transmissão automática de oito marchas, que melhora o consumo mas nem tanto o desempenho. Neste caso a razão está nas quase 2,1 toneladas do Equinox, um tanto pesado para um modelo desta categoria. As respostas são mais lentas numa ultrapassagem, mesmo com o torque de 28 kgfm a 2 mil rpm.

### MERCADO

Mesmo que a GM não confirme sua ambição o Equinox Turbo deverá ser o SUV importado mais vendido da Chevrolet no País. E a razão é simples: por enquanto, além da versão turbo, só há dois estrangeiros no portfólio da marca para o mercado brasileiro, os bem mais caros Equinox EV e a Blazer EV.

Fabio Rua, vice-presidente da General Motors América do Sul, mantém a expectativa de que o portfólio da fabricante cresça "no ano do centenário no Brasil, pois teremos seis lançamentos e novos modelos, alguns SUVs".

Em 2025 a GM completa cem anos de presença no País e além de modelos importados serão lançados dois veículos híbridos flex. Já para 2026 a GM tem no cronograma o lançamento de um inédito SUV nacional produzido em Gravataí, RS.

Enquanto isso as duas versões do Equinox com motor a combustão precisam convencer o consumidor brasileiro a não optar por modelos mais baratos como o Jeep Compass, que em versão equivalente custa R\$ 242 mil, ou um VW Taos, ofertado a R\$ 221 mil, ou ainda o Ford Territory e o Corolla Cross, com preços de R\$ 212 e R\$ 202 mil, respectivamente.

Os concorrentes diretos, nas versões mais equipadas, são mais baratos mas um pouco menores e não oferecem todos os sistemas do Equinox, como a tração AWD. A disputa na prateleira de cima dos SUVs também está mais acirrada. ■

RS tem interior preto e Activ combina bege e preto: diferenças com a mesma sofisticação.

# eSprinter complementa oferta de furgões elétricos



Divulgação/MB

Mercedes-Benz importa versão elétrica da Alemanha em diversas configurações para garantir sua participação de mercado no Brasil

Por Caio Bednarski, de Itupeva, SP

**M**ais um utilitário elétrico desembarcou no início de dezembro para complementar a oferta no mercado brasileiro: o furgão eSprinter, que a Mercedes-Benz Cars & Vans traz pela primeira vez ao País, mas que chega por aqui já em sua segunda geração. O modelo passa a ser importado da Alemanha com preços de R\$ 482,9 mil a R\$ 598 mil em três opções: caminhão chassi-cabine, furgão e furgão vidrado – este último para transformação em van com instalação de assentos para passageiros. As opções têm PBT, peso bruto total, de 3,5 toneladas e 4,2 toneladas, equivalente a veículo comercial de carga semileve.

A eSprinter é equipada com dois mo-

delos de bateria LFP, lítio-ferro-fosfato, a depender da autonomia escolhida: de 81 kW, para rodar até 329 quilômetros, e de 113 kW, para 478 quilômetros antes de precisar recarregar, segundo medições pelo padrão WLTP – que costuma conferir autonomia maior do que a medida pelo brasileiro Inmetro.

A versão importada foi configurada para o Brasil com motor de 200 cv posicionado no eixo traseiro, reforços de suspensão, mais autonomia das baterias, maior capacidade de carga e um portfólio maior de configurações possíveis. Os três tipos de carroceria da eSprinter têm duas opções de PBT, duas de entre-eixos e duas capacidades volumétricas.

Fábio Silva, gerente comercial de vans da fabricante no Brasil, informa que a eSprinter será oferecida em número limitados de pontos de vendas: "Preparamos catorze concessionárias nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Minas Gerais e Paraná, que receberão as primeiras eSprinter ainda em 2024, pois já importamos algumas unidades. Nosso plano inicial é colocar foco no Sul e no Sudeste, que são as regiões com maior demanda".

Ronald Koning, novo presidente da companhia para o mercado brasileiro, disse que a meta global da empresa é que as vans elétricas representem 20% das vendas até 2026, porcentual que deverá aumentar para 50% até 2030: "A eSprinter faz parte da nossa rota global de eletrificação e, em 2026, teremos uma nova plataforma para vans elétricas, ainda mais sustentável e eficiente".

### MERCADO ESTÁVEL

A Mercedes-Benz Cars & Vans projeta estabilidade para o mercado de vans de grande porte no Brasil, com PBT superior a 3,5 toneladas, em 2025, mantendo as cerca de 33 mil unidades deste ano, de acordo com o gerente comercial de vans, Fábio Silva. Segundo ele a estabilidade vem após de um ano muito positivo do



segmento: "Depois de 2022 e 2023, em que o segmento derrapou e ficou em torno de 27 mil unidades, em 2024 o mercado crescerá 17%, chegando a 33 mil vans emplacadas no Brasil".

Silva disse que 2024 foi positivo porque havia a demanda reprimida dos últimos dois anos, com os clientes precisando expandir e renovar suas frotas. A oferta de crédito, assim como as condições para financiamento de veículos, melhoraram na comparação com os anos anteriores. As campanhas comerciais mais agressivas das montadoras e algumas vendas para alguns governos estaduais também ajudaram na expansão do mercado.

Com relação ao desempenho da Mercedes-Benz Cars & Vans no Brasil a expectativa é de encerrar 2024 com 30% de participação no mercado de vans de grande porte e manter este porcentual no ano que vem, chegando próximo das 10 mil unidades vendidas. O lançamento da versão elétrica da Sprinter com várias opções colabora para atingir este objetivo: "Acredito que o segmento de large vans elétricas no Brasil representará 5% das vendas em 2025, chegando a 1,5 mil unidades", disse, sem revelar a meta da Mercedes-Benz para o segmento.

A expectativa do gerente é de que a demanda pelas vans eletrificadas seja puxada, inicialmente, pelas grandes empresas e locadoras, que têm metas de redução de emissão de CO2. Com o passar dos anos a participação de veículos elétricos no segmento deverá aumentar. ■



## BYD soma 70 mil vendas e sobe ao nono lugar

Em meados de dezembro a BYD atingiu a marca de 70 mil carros da marca vendidos no Brasil em 2024. Para comemorar o feito o vice-presidente sênior Alexandre Baldy entregou pessoalmente ao bancário Rodrigo Ticianelli, na concessionária BYD McLarty Maia, em Pinheiros, São Paulo, um modelo híbrido plug-in Song Pro que simboliza o número atingido. As vendas da BYD mais do que quadruplicaram de janeiro a novembro, comparado com o mesmo período de 2023. Só no mês passado, segundo a Fenabrave, foram 8 mil emplacamentos, que garantiu a nona posição no ranking do mercado local.



Divulgação/BYD

## Fiat Mobi chega a 600 mil produzidos

O Fiat Mobi alcançou a marca de 600 mil unidades produzidas na fábrica de Betim, MG, após oito anos desde o seu lançamento. Do volume total cerca de 500 mil unidades foram vendidas no Brasil e as outras 100 mil foram exportadas para doze países da América do Sul. Em 2024 o modelo somou 61,8 mil emplacamentos de janeiro a novembro, o oitavo carro mais vendido no País e o terceiro mais emplacado da Fiat.



Divulgação/Fiat

## Renault totaliza 4 milhões produzidos no Paraná



Divulgação/ Renault

A Renault atingiu a marca de 4 milhões de veículos produzidos no Brasil, na sua fábrica instalada em São José dos Pinhais, PR, após 26 anos de operação. O modelo que registrou o marco foi o SUV Kardian lançado em março deste ano, equipado com o motor TCe 1.0 turbo de 125 cv e câmbio automático de dupla embreagem. O Kardian, que elevou o nível dos veículos produzidos pela Renault no Brasil, é o primeiro modelo do Renault International Game Plan 2027, plano estratégico da montadora para mercados internacionais.

## Stellantis já fez 1 mil crash tests em Betim



Divulgação/Stellantis

Instalado em 2019 no Polo Automotivo da Stellantis em Betim, MG, o Safety Center já soma 1 mil testes de colisão realizados, em uma média de duzentos por ano. Projetado para garantir as certificações legais e técnicas necessárias para todos os projetos desenvolvidos e aplicados para as marcas da companhia, o centro é um dos mais modernos dedicados à segurança veicular no Hemisfério Sul. As simulações de batida são desenvolvidas por equipe composta de mais de cinquenta engenheiros. Cada processo exige mais de 250 horas de trabalho especializado.

## Governo paulista investe na produção de hidrogênio

O Governo do Estado de São Paulo investiu R\$ 32 milhões na criação de centro de pesquisa avançada para o desenvolvimento de fontes de energia limpa. Instalado no IPT, Instituto de Pesquisas Tecnológicas, o CCD ERCF, Centro de Ciências para o Desenvolvimento de Energias Renováveis e Combustíveis do Futuro, tem como missão principal a produção e aplicação de hidrogênio de baixo carbono. O projeto integra diferentes aspectos da produção, armazenamento, transporte, distribuição, uso e regulamentação do gás. O investimento será usado em infraestrutura, equipamentos, pesquisa e treinamentos.



Divulgação/Toyota

## Tupy/MWM recebe R\$ 58 milhões do BNDES para desenvolver motor a etanol

O BNDES aprovou financiamento de R\$ 58 milhões para a Tupy, dentro do programa Mais Inovação, para desenvolvimento de motor a etanol por sua subsidiária MWM, além de adoção de programas de transformação digital nas fábricas de Betim, MG, e Joinville, SC. O desenvolvimento do novo motor envolve a adaptação de motores originalmente a diesel para o biocombustível, para aplicações na transformação de tratores agrícolas. A solução já está sendo testada em algumas empresas do agronegócio e tem, segundo a empresa, potencial de mercado para transformar 5 mil tratores. Mas outros tipos de máquinas agrícolas e aplicações de transporte podem, também, se beneficiar da tecnologia.

## Neuman & Esser inaugura fábrica de geradores de hidrogênio em MG

A Neuman & Esser inaugurou nova fábrica de geradores de hidrogênio de baixo carbono em Belo Horizonte, MG, no fim de novembro. A unidade, construída em área de 3,5 mil m<sup>2</sup>, é quatro vezes maior do que a anterior. A nova planta tem capacidade para produzir até 70 MW/ano de geradores de hidrogênio containerizados e poderá entregar até sete vezes mais eletrolisadores na comparação com o volume produtivo atual. Segundo a empresa a capacidade poderá ser expandida conforme o mercado de hidrogênio de baixo carbono evolui no Brasil e na América Latina.

## John Deere investe R\$ 180 milhões em seu primeiro centro de pesquisa no Brasil

A fabricante de máquinas agrícolas John Deere inaugurou, em dezembro, o seu primeiro centro de pesquisa e desenvolvimento brasileiro, com investimento próprio de R\$ 180 milhões. Com quadro inicial de 150 pessoas, a maioria engenheiros, o trabalho em Indaiatuba, SP, será focado em produtos e tecnologias para agricultura tropical, incluindo novos tratores, colheitadeiras e pulverizadores, softwares e biocombustíveis como etanol e biometano. A John Deere já estava trabalhando em projeto de trator a etanol, que começará a ser testado no Estado de São Paulo em janeiro de 2025, com aten-

ção ao segmento de cana-de-açúcar. A nova unidade de P&D será integrada com os outros centros que a empresa mantém nos Estados Unidos e na Alemanha, compartilhando avanços e conhecimento. A intenção da John Deere é usar o Brasil como base exportadora das novas máquinas que serão desenvolvidas aqui para toda a América Latina, Estados Unidos e alguns países da Europa, assim como novas tecnologias que serão embarcadas nos equipamentos. Com o investimento a John Deere chegou à marca de R\$ 3 bilhões investidos no Brasil nos últimos cinco anos.

## Hyundai exporta HB20 para a Argentina

Após doze anos de produção em Piracicaba, SP, e de sempre estar na lista dos carros mais vendidos do Brasil, no fim de novembro o Hyundai HB20 começou a ser exportado para a Argentina, adicionando mais um mercado de destino para o modelo, que já chega à Colômbia, México, Paraguai e Uruguai. De início será exportado apenas o hatch, com motor 1.6 aspirado de 123 cv, com opções de transmissão automática ou manual. Exportar o HB20 e o Creta sempre foi um desafio para a Hyundai, pois a fábrica sempre opera no limite de sua capacidade e destina a maior parte para o mercado brasileiro – 95% no caso do HB20. Mesmo assim o hatch é líder de vendas em seu segmento no Paraguai e Uruguai.



Divulgação/Hyundai

## Guerra retorna à Argentina

A fabricante de carretas Guerra está de volta à Argentina, com estimativa de exportar cem unidades em 2025 e alcançar 750 em cinco anos. A empresa nomeou o representante Learcam, com sede em Buenos Aires e presença em todo o território argentino, que deverá consumir 8 mil reboques e semirreboques em 2024 e tem previsão para 9 mil em 2025. É um mercado parecido com o brasileiro, sustentado especialmente pelo agronegócio. Estima-se que mais de 317 mil carretas circulem no país com idade superior a trinta anos, o que demanda renovação e investimento no transporte rodoviário de cargas, que responde por mais de 90% da matriz logística argentina. A Guerra oferecerá aos transportadores argentinos modelos graneleiro, plataforma, basculante, furgão carga geral, frigorífico e sider.

## Renault volta a embarcar Kwid à Argentina

A versão 2025 do subcompacto Renault Kwid, produzido em São José dos Pinhais, PR, passou a ser exportada para a Argentina, retomando embarques interrompidos em 2021. A ação reforça o planejamento de ampliação da exportação da Renault a partir do Brasil. O Kwid também é produzido na Colômbia, mas para atender à demanda local e de outros países da América Latina.



Divulgação/Renault

## BMW já produz primeiro híbrido em Araquari



Divulgação/BMW

No início de dezembro o primeiro modelo híbrido plug-in produzido no Brasil e na América do Sul entrou no processo de manufatura em Araquari, SC: o BMW X5. O SUV marca uma nova fase da empresa no País: além do primeiro carro eletrificado a BMW anunciou este ano investimento de R\$ 1,1 bilhão, de 2025 a 2028, para produzir novos modelos e desenvolver tecnologias globais a partir da unidade brasileira. O X5 híbrido plug-in tem motor a gasolina e um elétrico que, juntos, geram 489 cv, com câmbio automático de oito marchas. A bateria de 25,7 kWh permite rodar até 79 quilômetros apenas com tração elétrica, de acordo com as medições do Inmetro.

Há 75 anos,  
protagonista  
em mobilidade.  
**Hoje, referência  
na cadeia  
automotiva.**

A Marcopolo é vencedora na categoria **Cadeia Automotiva Ampliada no Prêmio AutoData 2024**, um reconhecimento que destaca nossa trajetória de inovação, qualidade e contribuição para o setor.

Seguimos movimentando o futuro, com 75 anos de história e muitas metas ainda a alcançar.

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

@marcopolo-sa

@marcopolo.s.a

## Valeo nacionaliza impulsor para híbridos leves

Ao completar cinquenta anos de operação no Brasil, a Valeo começou a produzir na fábrica de Campinas, SP, o iBSG, Belt Starter Generator. O componente é a base tecnológica dos sistemas de propulsão MHEV, os híbridos leves: o gerador fornece energia à bateria e também uma pequena impulsão ao motor a combustão nas partidas ou em velocidade inercial, para reduzir o consumo. Segundo a empresa a linha pode entregar o item, compatível com sistemas de 12V, 48V ou de alta voltagem.



Divulgação/Valeo

## HC Hornburg terá segunda fábrica em fevereiro

Depois de registrar crescimento relevante nos últimos três anos a HC Hornburg, fabricante de carrocerias frigoríficas com unidade de produção em Jaraguá do Sul, SC, decidiu dar um passo adiante e investiu na segunda fábrica em Guaramirim, também em Santa Catarina. A nova planta começa a produzir em fevereiro com ampliação gradual até o segundo semestre de 2025, quando espera ter o quadro de funcionários necessário para produzir quarenta implementos por mês.



Divulgação/HC Hornburg

## Castertech inaugura fábrica em Mogi Guaçu

A Castertech, indústria de fundidos do Grupo Randoncorp, inaugurou fábrica em Mogi Guaçu, SP, com capacidade de fundir 22 mil toneladas por ano e produzir de mais de 350 mil unidades anuais de tambores de freios. A planta foi adquirida em novembro de 2022, por R\$ 130 milhões, em leilão das instalações da Fundação Balancins. Está instalada em 10 mil m<sup>2</sup> de área construída em terreno de 240 mil m<sup>2</sup>. A companhia reunirá outras iniciativas no local a partir do ano que vem, como a Suspensys – outra empresa do mesmo grupo que tem acordo com a Mercedes-Benz para o fornecimento exclusivo de componentes, como o eixo dianteiro. A operação é a segunda no Estado, após as instalações de Indaiatuba, e a sexta no País, somando unidades de Caxias do Sul, RS, e Schroeder, SC. A nova linha no Interior paulista dá à Castertech capacidade de processar 105 mil toneladas de peças fundidas e usinadas por ano.



Denilson Menezes

## Gestamp constrói fábrica para atender Hyundai

Ao ser nomeada fornecedora global de estampados metálicos da Hyundai a Gestamp decidiu investir R\$ 100 milhões para construir nova fábrica em Piracicaba, SP, próximo às instalações da montadora, que começa a operar no fim de 2025 – será a oitava planta no País da companhia de origem espanhola. A expectativa é também atender a outros clientes a partir da nova operação, que vai fornecer componentes estampados a quente, que reduzem em torno de 20% o peso da estrutura de um carro. O terreno de 111 mil m<sup>2</sup> deverá abrigar, em um primeiro momento, fábrica de 16 mil m<sup>2</sup>. E a expectativa é de abrir 150 postos de trabalho em um primeiro momento, com previsão de chegar a quinhentos em dois anos.

## Frasle inaugura Caldeira Verde abastecida com biomassa

A Frasle Mobility inaugurou em dezembro a Caldeira Verde, fruto de investimento de R\$ 17 milhões que reduz em 60% sua emissão anual de CO<sub>2</sub>, equivalente a 9,3 mil toneladas por ano. O complexo industrial da Frasle em Caxias do Sul, RS, passou a alimentar alguns de seus processos que precisam de calor – como a prensagem a quente de pastilhas e lonas de freios – com vapor gerado 24 horas por dia pela caldeira que, no lugar de gás natural fóssil, consome quatro carretas por dia de cavacos de madeira, rejeitos originados de reciclagem e reflorestamento. Com a substituição, além de pagar mais barato pela biomassa do que o gás, a Frasle desfossiliza as emissões da caldeira, pois 92% do CO<sub>2</sub> gerado, do tipo biogênico, é reabsorvido pelas próprias plantações de árvores.



Divulgação/Frasle

## GAC investe em P&D no Brasil e planeja fábrica

Após anunciar, em junho ao vice-presidente da República e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin, investimento de US\$ 1 bilhão para produzir no Brasil motores e veículos a combustão, híbridos e elétricos, a chinesa GAC informa que destinará R\$ 120 milhões para pesquisa e desenvolvimento no País. Já foram fechados acordos de cooperação técnica com universidades brasileiras para o desenvolvimento de sistemas de propulsão híbridos flex. A empresa não começou a vender carros no mercado brasileiro, mas deve começar em 2025 a importação dos modelos Aion S, Aion Y e Aion GT. Depois o plano é fabricar localmente em local ainda a ser definido.

## Sada transforma caminhões diesel para consumir gás



Divulgação/Grupo Sada

Para promover a descarbonização de sua frota o Grupo Sada optou por transformar caminhões diesel em bom estado para rodar com GNV, gás natural veicular ou biometano. Com investimento total de R\$ 9,3 milhões a transportadora de carros contratou a MWM, do Grupo Tupy, para remanufaturar os sistemas motrizes, elétricos, eletroeletrônicos e de alimentação de seus veículos. Com isto a empresa inclui caminhões praticamente novos na frota e garante menor impacto ambiental no ciclo de vida do produto. Desde junho seis caminhões já começaram a rodar com gás e até o primeiro trimestre de 2025 serão 31.

## XBRI produzirá pneus no Brasil

A XBRI Pneus decidiu instalar uma fábrica no Brasil, após duas décadas como importadora e distribuidora de produtos fabricados sob encomenda em países asiáticos, como China, Vietnã, Tailândia e Camboja. A companhia já adquiriu terreno de cerca de 400 hectares, em localização que ainda não pode ser divulgada por causa de negociações de benefícios fiscais. É aguardado para março o início das obras e até o fim de 2026 começam os testes de produção, para em 2027 dar partida na fabricação comercial, com capacidade anual de 12 milhões de pneus de passeio e de 2,5 milhões de carga. Os investimentos poderão superar R\$ 1,5 bilhão. A expectativa é contratar em torno de 2 mil funcionários.



Divulgação/Eaton

### EATON: ANTONIO GALVÃO

Em 1º de janeiro Antonio Galvão assume a presidência global da divisão Mobility da Eaton, com sede nos Estados Unidos, sucedendo a Pete Denk, que será presidente global do setor industrial da empresa. Há 38 anos na Eaton, Galvão ocupava a presidência da Mobility e corporativa na América do Sul, após passar por diversos cargos nas áreas de qualidade, produção e operações. Seu sucessor no Brasil ainda não foi anunciado. O executivo, formado em engenharia mecânica pela Unicamp, seguirá se reportando a Denk e integrará o grupo de liderança sênior global da fabricante de transmissões e outros componentes.



Divulgação/Librelato

### LIBRELATO: JOÃO LIBRELATO

João Librelato será o diretor comercial da Librelato a partir de 1º de janeiro de 2025, com a missão de fortalecer e ampliar os planos de crescimento no Brasil e nos mercados externos. Membro da família controladora da fabricante de carretas, o executivo deverá se reportar diretamente ao CEO da Librelato, Roberto Lopes Jr., e será responsável pelas vendas internas e externas, marketing de produtos, marketing estratégico, inteligência de mercado, desenvolvimento de rede e administração de vendas.



Divulgação/AEA



### AEA: MARCUS VINÍCIUS AGUIAR + EVERTON LOPES

No fim de novembro Marcus Vinícius Aguiar, diretor de relações institucionais e governamentais da Renault no Brasil, foi reeleito presidente da AEA, Associação Brasileira de Engenharia Automotiva, para o biênio 2025-2026. Seu vice-presidente, Everton Lopes, da Mahle Metal Leve, também fica mais dois anos na mesma função. A missão de Aguiar nos próximos dois anos é dar continuidade à política de fortalecimento da entidade em

todos os fóruns automotivos, nacionais e internacionais, para fornecer o parecer técnico da AEA na formulação de políticas e objetivos do setor, como a transição energética, descarbonização, neutralidade de emissões de carbono e novas tecnologias veiculares.



Divulgação/SAE Brasil

### SAE BRASIL: CLÁUDIO CASTRO

A SAE Brasil anunciou seu novo presidente para o biênio 2025-2026: Cláudio Castro, diretor executivo de P&D da Schaeffler para a América Latina. Ele sucede a André Gasparotti, gerente de programas e estratégia de P&D da Embraer, a partir de 1º de janeiro. Castro acredita na vocação do Brasil para a mobilidade híbrida e matriz energética renovável, assim como no diálogo aberto para o desenvolvimento local de projetos de adensamento produtivo e no papel de gerador de tecnologia, e estes temas deverão permear sua gestão à frente da associação que reúne engenheiros dedicados à mobilidade. Engenheiro elétrico, o executivo dedicou parte de sua carreira à área de testes e simulações. Ingressou na Luk em 1991, que a partir de 2000 passou a integrar a Schaeffler, e fez carreira na companhia, onde permanece há mais de três décadas.



Divulgação/Hyundai

### HYUNDAI: JOSÉ MUÑOZ

A Hyundai Motor Company nomeou o espanhol José Muñoz, 59 anos, presidente e CEO da corporação a partir de 1º de janeiro. Ele sucede a Jaehoon Chang, promovido a vice-presidente do Hyundai Motor Group. Muñoz ingressou na Hyundai em 2019 como presidente e diretor global de operações e presidente e CEO da Hyundai e Genesis Motor North America. Em 2022 foi nomeado para o conselho de administração com responsabilidades expandidas para Europa, Índia, Oriente Médio e África e Ásia-Pacífico. Ele também liderou vendas globais, serviços e planejamento de produtos. Antes de ingressar na Hyundai, Muñoz foi CPO, responsável pelo desempenho da Nissan e chairman da Nissan China e América do Norte. Também ocupou cargos de gerência na Toyota Motor Europe. Com cidadania estadunidense o executivo é Ph.D em engenharia nuclear pela Universidade Politécnica de Madri, Espanha, tem MBA executivo pela IE Business School de Madri e também concluiu programas de gestão executiva pela Cranfield School of Management, no Reino Unido, e pela Insead Business School na França.



Divulgação/VW

### VOLKSWAGEN: PABLO DI SI

Presidente da Volkswagen América Latina de 2017 a 2022, quando foi transferido para assumir a operação do grupo na América do Norte, o argentino Pablo Di Si renunciou ao cargo e deixou a companhia no fim de novembro. O executivo foi substituído por Kjell Gruner, ex-diretor da Porsche e da Rivian. Até o fim de 2024 Di Si não deu nenhuma informação sobre seus novos rumos profissionais, mas quando partiu para os Estados Unidos disse que gostaria de voltar a morar no Brasil.



Divulgação/Stellantis



### STELLANTIS: DULCINÉIA BRANT + JULIANO ALMEIDA

Dulcinéia Caldeira Brant é a nova vice-presidente sênior de compras da Stellantis América do Sul. Ela sucede a Juliano Almeida, promovido a vice-presidente sênior de compras diretas de materiais de chassis e adaptação global. Formada em administração de empresas, com especialização em comércio exterior pelo Centro Universitário UNA, União de Negócios e Administração, e MBA em gestão empresarial pela Fundação

Getúlio Vargas e Ohio University, Brant acumula 28 anos de experiência no setor. Ela retorna agora à empresa na qual ingressou pela primeira vez, no então Grupo Fiat, em 2002 e ocupou cargos diversos de gerência na área de compras no Brasil, na Argentina e na Europa, até o fim de 2021, já na Stellantis, quando foi contratada pela General Motors, onde assumiu diretorias de compras no Brasil e nos Estados Unidos.

Já Almeida é engenheiro mecânico graduado pela PUC Minas e possui MBA em negócios pela Fundação Getúlio Vargas e mestrado em engenharia de materiais pelo Cefet-MG. Ele trabalha na Stellantis desde 2001, à época Fiat, e em 2007 foi transferido para a China como coordenador de compras na região de Ásia-Pacífico. Trabalhou na Itália e nos Estados Unidos e retornou ao Brasil em 2014, assumindo o cargo de diretor-adjunto de compras da então FCA. Em 2021 foi nomeado vice-presidente sênior de compras e, em 2023, agregou a responsabilidade pelo desenvolvimento de negócios.



Divulgação/MB

### MERCEDES-BENZ: TORSTEN SCHMIDT

A Mercedes-Benz do Brasil trouxe o alemão Torsten Schmidt para o cargo de CFO, chefe financeiro, sucedendo a Kathrin Pfeffer, que deixará a empresa até o fim de dezembro. Formado em engenharia industrial na Alemanha e em gestão na Grã-Bretanha, Schmidt, que trabalha há 27 anos na empresa, era o responsável por finanças e desempenho da Daimler Truck Ásia, após passar por cargos de liderança na Alemanha, Índia e Japão. No novo posto será responsável pela área de finanças e auditoria da operação brasileira da fabricante de caminhões e ônibus.



Divulgação/Acea

### ACEA: OLA KÄLLENIUS

As empresas associadas da Acea, associação que reúne os fabricantes de veículos da Europa, elegeram o sueco Ola Källenius, atual presidente do conselho de administração do Grupo Mercedes-Benz, para presidir a entidade a partir de 1º de janeiro. Ele sucede a Luca de Meo, CEO do Grupo Renault, que presidiu a Acea nos últimos dois anos. O presidente da associação é eleito para um mandato de um ano, renovável por mais um. Segundo Källenius seu trabalho à frente da entidade será pautado em promover a descarbonização orientada pelo mercado, além de defender o comércio internacional justo e baseado em regras.



Divulgação/VW

### VOLKSWAGEN: CLÁUDIO RAWICZ

Cláudio Rawicz foi promovido a diretor de comunicação e sustentabilidade da Volkswagen do Brasil, passando a responder diretamente ao CEO Ciro Possobom e a integrar o Comitê Executivo da companhia. Ele, que era gerente executivo de imprensa, sucede a Silene Chiconini, que deixou a empresa em agosto. Nascido em Belo Horizonte, MG, Rawicz é formado em jornalismo pela UniBH e possui especialização em comunicação empresarial pela Syracuse University, de Nova York, Estados Unidos. Começou a carreira no Grupo Fiat em 1999, onde logo assumiu a comunicação da joint venture Fiat-GM Powertrain Mercosul e, depois, a FPT, divisão de motores e transmissões do grupo. Após passar um ano na matriz, na Itália, em 2012 foi transferido para chefiar a comunicação da Iveco Latin America. Mudou-se para a Renault em Curitiba, PR, no fim de 2013 e, em 2016, assumiu a gerência de publicidade da marca. Foi contratado como diretor de marketing e comunicação da Audi Brasil em setembro de 2018 e ingressou na Volkswagen em agosto de 2023.



Divulgação/GAC Motor

### GAC MOTOR: DANILO RODIL

Ainda em fase de estabelecimento de sua estrutura no Brasil, a chinesa GAC Motor nomeou Danilo Rodil seu diretor de vendas e desenvolvimento da rede para o mercado brasileiro. Ele responderá diretamente ao CEO Alex Zhou. Com mais de vinte anos de experiência no setor e passagens por BMW, Toyota, JLR e Subaru, Rodil passa a ser o responsável pela estratégia e planejamento mercadológico da companhia, gestão do orçamento e desenvolvimento da área comercial.

# NOVO CITROËN BASALT

ESPAÇO E ESTILO  
COMO VOCÊ NUNCA VIU



PAZ NO TRÂNSITO COMEÇA POR VOCÊ.



CITROËN

**3,5%**

Nova expectativa de crescimento do PIB brasileiro em 2024, após divulgação, em dezembro, da expansão de 0,9% no terceiro trimestre sobre o período anterior. No início deste ano a maioria dos economistas projetava avanço de apenas 1,5%.

**32%**

Crescimento do mercado de veículos no segundo semestre de 2024 em relação ao primeiro, mais que o dobro da expansão registrada de 15% no ano todo sobre o ano anterior, com o emplacamento de 2 milhões 654 mil unidades.

**2,8 milhões**

Projeção de vendas de veículos em 2025, divulgada pela Anfavea em 12 dezembro, o que representará crescimento de 5,6% sobre a estimativa de fechamento de emplacamentos em 2024.

**2,75 milhões**

Expectativa da Anfavea para a produção total de veículos no Brasil em 2025, crescimento de 6,8% em relação a 2024, que a entidade estima fechar com a fabricação de 2 milhões 574 mil unidades.

“Os Estados Unidos bloqueiam o caminho [dos nossos investimentos]. A Tesla tem investimento alto em Xangai, a General Motors tem investimentos em Xangai. O governo chinês quer que eles saiam? Ao contrário: deram muito incentivo e apoio. A Tesla é muito popular na China porque o governo tem atitude diferente dos americanos para o investimento estrangeiro.”

Parker Shi, presidente da GWM International, em conversa com jornalistas em recente visita ao Brasil, para justificar porque a fabricante chinesa descarta planos de entrar no mercado dos Estados Unidos.

**“Não poderia ser pior.”**

Jeff Laethem, concessionário da Stellantis em Detroit, Estados Unidos, em comentário à Automotive News sobre o relacionamento com a fabricante sob a direção do CEO Carlos Tavares, que deixou a empresa no início de dezembro, acusado por concessionários de inflar estoques com carros de difícil negociação.

**“Quando você está enfrentando uma tempestade tem de guiar o barco de acordo com as ondas. Você não pode ter uma discussão sobre a melhor maneira de enfrentá-las.”**

Carlos Tavares ao jornal português Expresso, duas semanas após sua demissão como CEO global da Stellantis, usando a analogia para expressar quais foram as divergências com o conselho de administração da empresa que resultaram em sua saída.

**“2024 é um ano histórico a ser celebrado, com o maior crescimento do mercado [de veículos] desde 2007 e a maior expansão registrada [de 15% sobre 2023] dentre os dez maiores mercados globais.”**

Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea, ao divulgar os resultados finais da indústria fabricante de veículos no Brasil em 2024, em 12 de dezembro.

**“Esperávamos que os financiamentos voltariam a representar 70% das vendas e que o mercado voltaria ao nível de 3 milhões de veículos vendidos em 2025. Mas com o aumento dos juros da taxa Selic precisamos mudar as nossas projeções.”**

Márcio de Lima Leite na mesma ocasião em que divulgou os resultados da indústria em 2024 e as projeções para 2025.

# PRODUTORA MULTIMÍDIA

## PRODUÇÃO DE VÍDEOS

Animação 2D, EaD  
e Institucional [alldigitalfilmes.com.br](http://alldigitalfilmes.com.br)

## TRANSMISSÃO AO VIVO

Eventos, Online  
e Presencial



## ESTÚDIO DE VÍDEO

## PODCAST

# AUTO DATA

## OS PATROCINADORES DESTA EDIÇÃO

