



From the Top
Antonio Megale,
da Anfavea

Reunião final sobre o Rota 2030

Principais questões:

✓ Incentivos para pesquisa e desenvolvimento

OK mas com limite de R\$ 1,5 bi

~~Refis para cadeia automotiva~~ *não*

← *saíram mas suspenderam* – Inspeção veicular *?

✓ Novas metas de eficiência energética *OK*

– Renovação ~~de frota~~ *esquece!*

– ~~Simplificação da estrutura tributária~~ *não*

– Redução de impostos para híbridos e elétricos *OK!*

Fazenda topou

tudo certo! – Atenção para não ferir regras da OMC

– Atender particularidades das fabricantes de luxo

resolvido

– *Ex-tarifários: zera mas 2% vai para PeD*

ESPECIAL ROTA: 15 PÁGINAS.

Um novo carro,
uma nova Volkswagen.



vw.com.br/Tiguan



Versões com até 7 lugares



Active Info Display



Motor 350 TSI



Sistema Easy Open

Trânsito seguro: eu faço a diferença.



**REVISÃO
DE SÉRIE**

3 revisões gratuitas.



Manual Cognitivo com
Inteligência Artificial

Tiguan Allspace



Volkswagen

**POLÍTICA INDUSTRIAL
BÊ-A-BÁ DO ROTA 2030**

22

Tudo o que você queria saber sobre o Rota 2030 mas não tinha para quem perguntar, dos bastidores às regras do programa



38

Levantamento exclusivo aponta as plataformas fabricadas no Brasil e sua correlação com vendas dos modelos que originam

**MERCADO
ÔNIBUS**



Segmento retoma ânimo apesar de nova suspensão de licitação de urbanos em São Paulo: há outros mercados a explorar.

**MERCADO
LANÇAMENTOS**

48

Ford e Volkswagen apresentam famílias Ka e Gol com câmbio automático para tentar combater Chevrolet Onix e *Hyundai HB20*

**FORNECEDORES
TINTAS AUTOMOTIVAS**

50

Estão pintando novidades na área de tintas, especialmente em novas tecnologias. Mas o fator custo ainda é um impeditivo.

**FORNECEDORES
RECONHECIMENTO**

56

FCA laurea seus principais parceiros e dá norte para que se preparem para cumprir cronograma de 25 lançamentos



**GENTE
EXECUTIVOS**

58

O adeus a Sergio Marchionne e as implicações de sua súbita morte dentro da estrutura da Fiat Chrysler Automobiles

8

LENTEs

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

12

FROM THE TOP

Antonio Megale fala sobre o Rota 2030 como parte do especial sobre o tema desta edição



34

AD PERGUNTA

Elegemos mensalmente um tema e convidamos um especialista para responder

62

GENTE & NEGÓCIOS

Movimentações de executivos e outras novidades da indústria automotiva brasileira

66

FIM DE PAPO

As manchetes mais relevantes e irrelevantes do mês, escolhidas a dedo pela nossa redação

A minúcia do Rota

Leandro Alves, diretor

Esta edição está particularmente especial. Desde que foi assinado o protocolo que deu pontapé inicial à nova política industrial automotiva nacional procuramos compreender e traduzir esse intrincado arcabouço que direcionará as decisões da indústria automotiva nos próximos cinco a quinze anos. Mas não vamos perder tempo com spoilers aqui das revelações de Antonio Megale, presidente da Anfavea, nem da esclarecedora reportagem de capa desta edição. Convidamos você a saborear as quinze páginas dedicadas ao Rota 2030.

O primeiro semestre de 2018 já ficou no retrovisor, mas o desempenho de alguns setores nesse período pode mostrar o que vem por aí. Muita coisa aconteceu e mesmo diante de incertezas, especialmente por conta das eleições, o mercado de ônibus, por exemplo, segue otimista em uma recuperação mas apreensivo com negócios que estarão represados justamente pela (falta de) ação do executivo em cidades como São Paulo, Capital.

Os lançamentos recentes e os que virão – são esperadas muitas novidades em ano de Salão do Automóvel – também animam o pessoal das tintas automotivas. Além da reportagem sobre as tendências para esse segmento mostramos os novos veículos de entrada com transmissão automática apresentados em julho. E apontamos porque também estes lançamentos têm valores adicionais cobrados do cliente por cores sólidas como o branco e o preto.

Não poderíamos terminar esta edição sem dizer algo sobre a repentina e surpreendente notícia do falecimento de Sergio Marchionne. O setor automotivo perdeu um líder que nos últimos quinze anos redesenhou o destino de grandes marcas como a Chrysler a Fiat, trazendo para o jogo global um gigante chamado FCA, dentre outras importantes realizações.

Estivemos pessoalmente com Marchionne em sua última grande aparição em público, na Itália, no fim de maio. Ali, após um dia inteiro de apresentações sobre seus planos para a FCA, recebemos confirmação do próprio que em 2019, após sua aposentadoria, ele escreveria um artigo para **AutoData**. Pode ter sido um momento de descontração, em tom de brincadeira. Mas acreditamos que perdemos, além de um grande líder, um futuro bom repórter que certamente saberia fazer perguntas difíceis para os líderes automotivos.



www.autodata.com.br



AutoDataEditora



autodata-editora



@autodataeditora

AUTODATA

Diretoria Márcio Stéfani, publisher **Conselho Editorial** Márcio Stéfani, S Stéfani, Vicente Alessi, filho **Redação** Leandro Alves, diretor adjunto de redação e novos negócios, Marcos Rozen, editor **Colaboraram nesta edição** André Barros **Projeto gráfico/arte** Romeu Bassi Neto **Fotografia** DR e divulgação **Capa** Romeu Bassi Neto/ArteAD **Mídias sociais** Allex Chies **Comercial e publicidade** tel. PABX 11 5189 8900: André Martins, Érika Coleta, Luiz Gidas **Assinaturas/atendimento ao cliente** tel. PABX 11 5189 8900 **Departamento administrativo e financeiro** Isidore Nahoum, conselheiro, Thelma Melkunas, Hidelbrando C de Oliveira **Distribuição** Correios **Pré-impressão e impressão** Eskenazi Indústria Gráfica Ltda., tel. 11 3531-7900 **ISBN 1415-7756 AutoData** é publicação da AutoData Editora Ltda., rua Pascal, 1 693, 04616-005, Campo Belo, São Paulo, SP, Brasil. É proibida a reprodução sem prévia autorização mas permitida a citação desde que identificada a fonte. **Jornalista responsável** Márcio Stéfani, MTB 16 644

TODO MUNDO JÁ SABE: NISSAN KICKS, ELEITO A MELHOR COMPRA DA REVISTA QUATRO RODAS.

O Nissan Kicks está pronto para mudar a forma de dirigir nas cidades brasileiras. Ele vem conquistando as ruas e provando ser a melhor opção da categoria, com: design, conforto, tecnologia e a inteligência de um motor moderno, com o câmbio XTRONIC CVT®. Tudo isso graças à tecnologia japonesa fabricada no Brasil.

Design

Versatilidade

Tecnologia japonesa



Melhor Compra
SUV até R\$ 80 mil
pela revista
Quatro Rodas



NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

Acesse nissankicks.com.br
ou procure a Nissan nas redes sociais.



/nissanbrasil



@Nissan_Oficial



Nissan_Brasil



/nissanoficial

FAÇA UM TEST DRIVE.



Innovation
that excites



www.nissanbr.com



Fabricado no Brasil.

No trânsito, a vida vem primeiro.



MARKETING X IMPRENSA E RP

É um confronto inútel, como o diria o clássico Wilbur, personagem descoberto por Luiz Augusto Michelazzo em andanças por aí, pois são áreas de tarefas específicas no planejamento de empresas e de entidades. Mas a verdade é que o pessoal de marketing e assemelhados cada vez mais avança na direção de tomar as rédeas dos negócios na área de imprensa e de relações públicas. É notável o que se ouve de reclamações de profissionais da imprensa com relação ao atendimento das assessorias no dia-a-dia de trabalho, estas já espremidas por, digamos, leis gerais geradas por gente de marketing. Um grande erro, por exemplo, me parece, é a não participação de fabricantes de veículos em salões... de veículos.

MARKETING X IMPRENSA E RP 2

É ainda ali, nos corredores dos salões, que é renovado o amor das pessoas por carros de forma geral, é ali que os olhos ficam esgazeados por uma forma e outra e o coração bate mais forte diante de um motor obra de arte. É ali, nos espaços dos salões, que de tempos em tempos se realiza o conúbio mor institucional do homem com a máquina. Mais: vale muito aquela convivência do pessoal das assessorias com os jornalistas em torno do rei Carro – é uma convivência que junta e une esses profissionais, com óbvios bons resultados ao longo de anos. A ideia é a de que o tal do rei esteja sempre no imaginário das pessoas alimentado pelo editorial. Afinal, se não fosse boa ideia não seriam realizados há mais de cem anos.

MARKETING X IMPRENSA E RP 3

Mais: recente trabalho da consultoria Accenture, O Novo Concessionário, Projetado para Mim: Onde as Experiências Digitais e Físicas Atendem às Expectativas do Futuro Cliente, diz que 45% dos motoristas entrevistados "desejam que os serviços sejam integrados à sua vida diária mas não querem ir pessoalmente a uma oficina ou a um representante do concessionários". Importante: no entanto "ainda querem manter o contato humano: um lugar onde fisicamente possam se envolver com o veículo que cobijam e receber conselhos de especialistas" – que melhor lugar do que um salão do automóvel? Mas o pessoal do custo-benefício, que é cheio de ideias novas, deve considerar quase nulos os benefícios diante dos custos e prefere aplicar a bufunfa da companhia em outras formas de promoção e vendas. Essa pode ser mais uma daquelas reinvenções da roda e o resultado, como já se viveu antes, são tiros nos pés. São mais uns pechisbeques na ordem do dia – alguém ainda será debochado por causa disto, entrará para as histórias mequetrefes que o setor não esquece. Perde-se, no caso, uma relação construída cuidadosamente, de objetivos específicos, mensuráveis, de trocas razoáveis. Refazer essas redes de comunicação é tarefa de anos, e jornalistas, geralmente, têm memória afiada.



CLUBE DO OPALA

Casa cheia teve o sambódromo de São Paulo naquela terça-feira à noite, 17 de julho. Era a Noite do Opala e festa por seus 50 anos de lançamento, vaca leiteira da General Motors do Brasil durante 24 anos de produção em São Caetano do Sul, SP. A festa foi organizada pela Matel/Auto Show Collection, histórica promotora de espetáculos automobilísticos, com todo o apoio do Clube do Opala. Os carros, Opala e Caravan, clássicos e esportivos, foram exibidos na pista do Sambódromo, vindo de acervos, ainda em uso, carros de competição preservados. Além do bom público, das personalidades ligadas ao Clube do Opala e à área de corridas, estiveram presentes José Carlos da Silveira Pinheiro Neto e Pedro Luiz Dias – ex-GM hoje aposentados. Dos atuais dirigentes e habituais representantes ninguém apareceu. Nem o funcionário encarregado dos recados.



Divulgação/Carol Ribeiro Fotografia

A TAL DE IMPREVISIBILIDADE

Simpaticíssima fabricante de veículos instalada no País e que não é a Ford estuda, com toda a discrição, os riscos envolvidos na manutenção de sua operação aqui e aqueles decorrentes da imposição de ir-se embora. Pois as contas simplesmente não fecham, fatos recentes têm alterado sua rotina, o ambiente interno está conturbado e o Rota 2030, parece, não será suficiente para ajudar a impulsionar as atividades aqui. E as eleições de outubro, que poderiam apontar para um mar de águas calmas em pouco menos de seis meses, muito ao contrário estão literalmente fora de controle, "parecem biruta de aeroporto debaixo de ventania incessante".



NOVIDADES NO AGOSTO

Tudo indica que agosto será mês de começo de muitas mudanças em conhecida entidade da praça. O presidente estaria sendo questionado por representantes de suas associadas com relação ao rumo que deu ao seu mandato – rumo com o qual muitas delas não concordam, rumo de certa falta de comprometimento com os seus interesses.



Por Vicente Alessi, filho

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



CRUZE. ELEITO A MELHOR COMPRA PELA REVISTA QUATRO RODAS NA CATEGORIA CARROS ATÉ R\$ 100.000. Se o que você busca em um carro é segurança e tecnologia, então seu carro é o Cruze. Ele tem motor turbo com 153 cv de potência, controle eletrônico de estabilidade e tração, sistemas Stop/Start e Easy Park. Tudo isso e muito mais. Não é à toa que foi eleito a Melhor Compra da categoria por quem mais entende de carro: a revista Quatro Rodas.

CHEVROLET CRUZE

**3 ANOS
DE GARANTIA**

chevrolet.com.br



Seja gentil. Seja o trânsito seguro.

Cruze: 1º lugar no prêmio "Melhor Compra 2018" na categoria Carros até R\$ 100.000. Fonte: edição de julho/2018 da revista Quatro Rodas. Consulte uma consultor de vendas para conhecer todos os acessórios disponíveis. Minha escolha faz a diferença no trânsito. Os veículos Chevrolet estão em conformidade com

**COM TODO O DESEMPENHO DO MOTOR TURBO
E A MELHOR TECNOLOGIA, ESTAR À FRENTE
DOS CONCORRENTES NÃO É SURPRESA.**



FIND *NEW* ROADS™

CHEVROLET



Concessionária Chevrolet ou o site www.chevrolet.com.br para obter informações sobre as versões, configurações disponíveis e condições de garantia. Procure o seu o Proconve – Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores. CRC: 0800 702 4200 – Ouvidoria GMAC: 0800 722 6022.

Der Sieg 2030



No momento de conceder esta entrevista para falar sobre a promulgação do Rota 2030, na sede da Anfavea, no fim de julho, em São Paulo, Antonio Megale, seu presidente, fez questão de abrir a gaveta e colocar sobre a mesa uma edição de fevereiro de **AutoData**. A capa trazia a chamada *Derrota 2030*, um trocadilho para tratar do cenário do setor automotivo nacional caso o

sucessor do Inovar-Auto não saísse – algo que, admite o dirigente, muita gente grávida já dava como favas contadas.

“Entendi o que vocês fizeram aqui: escreveram a chamada da capa em alemão, *Der Rota 2030*, ou *O Rota 2030* em português”, ele brincou. Foi um desabafo aliviado de Megale, sem perder o bom humor: a promulgação do regime automotivo, mesmo que quase com

um ano de atraso e bem distante do imaginado inicialmente, pode ser vista sim como um feito pessoal e principal marco de seu mandato, que se encerra no próximo abril. E por isso reeditamos extraordinariamente aquela capa, agora com a chamada *Der Sieg 2030* – ou *A Vitória 2030* em alemão...

Confira a seguir os principais trechos da entrevista, parte de nosso especial sobre o Rota 2030.

É possível definir uma reação geral do setor com relação à redação final do Rota?

O setor está satisfeito. Era um desafio enorme, dentro do conceito original, e sabíamos disso. Havia, por exemplo, propostas para criação de um regime tributário especial, renovação de frota, inspeção veicular... tudo isso não saiu, mas a parte central, do apoio à pesquisa e desenvolvimento, à engenharia nacional, veio. O programa ficou restrito a este tema mas, na nossa visão, é a parte principal, que organiza o setor, que diz o que devemos ter nos próximos anos, onde temos que buscar desenvolvimento, como devem ser os carros. Esse é o fator indutor do desenvolvimento da indústria nacional.

O Rota 2030 garantirá a competitividade da indústria brasileira?

Não, porque não é só o aumento de investimento em P&D que garante a competitividade. Precisamos trabalhar em reforma tributária, custo logístico, a

questão educacional... a luta não acaba aqui, ela começa agora. Temos alguns marcos à frente, e um deles é o acordo do Mercosul com a União Europeia: a partir do dia em que for aprovado teremos um período de algo como quinze anos para aumentar em muito a nossa competitividade. O Rota é um passo importantíssimo, estrutura as empresas, mas não é o suficiente para resolver a questão da competitividade. Definitivamente, não é. O Rota é um programa que deve assegurar que o Brasil continuará desenvolvendo tecnologia, mas a competitividade passa por outras coisas.

Qual é, em sua visão, o principal mérito do Rota 2030?

Ele é fundamental do ponto de vista de organização, ele dá o exemplo. Vários setores já nos procuraram querendo fazer um Rota deles, estavam esperando isso, ele determinou uma mudança de lógica, de pensar no longo prazo. Ele também traz uma coisa interessante de



SORRISO ALIVIADO

Os boxeadores trocaram golpes até o último assalto e a luta foi decidida por pontos, mas o MDIC conseguiu vencer a Fazenda





“O Rota é um passo importantíssimo, estrutura as empresas, mas não é o suficiente para resolver a questão da competitividade. Definitivamente, não é.”

alinhar todos os outros programas que envolvem a indústria automotiva. Por exemplo: uma nova fase do Proconve não pode ser destacada do Rota. Se temos uma nova fase de metas de eficiência energética em 2022 pelo Rota a nova fase do programa de emissão de poluentes terá que acontecer no mesmo momento. Não dá para investir dois anos para atender uma coisa, depois no ano seguinte para atender outra... tudo ficará alinhado.

Não faltaram críticas a afirmar que o setor automotivo é sempre beneficiado...

Em um País como o nosso o governo precisa ter um papel indutor. Não somos uma economia suficientemente madura para deixar que as leis de mercado comandem, não funciona assim, estamos muito longe disso. Se há um setor que desenvolva o País, que gere riqueza, ele precisa ser ajudado. O setor automotivo está puxando a recuperação industrial,

gera empregos de qualidade, o ganho médio de um trabalhador do setor automotivo é o mais alto na indústria. Pegue o caso de Goiana: o nível de vida dos trabalhadores ali aumentou muito, antes a oferta era só para corte de cana e com a chegada de uma fábrica de veículos o pessoal foi até treinado fora do País, têm um nível de vida melhor... não dá para dizer que a indústria automotiva não é importante e relevante para o País.

Na prática o programa não está mais para Rota 2022 do que 2030?

Existem algumas limitações legais. Não se pode, por exemplo, estender benefícios por mais de cinco anos. Mas é sim um programa de quinze anos, e isso estará no texto, foi retirado mas voltará, há uma emenda neste sentido, para deixar isso claro. São três períodos de cinco anos com revisão das metas do próximo ciclo no fim do anterior. Provavelmente haverá agora um indicativo para as metas de eficiência energética do segundo ciclo, ainda que precisem ser validadas ao fim do primeiro ciclo.

Parlamentares apresentaram oitenta emendas à MP do Rota. Não há o risco do programa ser completamente distorcido?

Primeiro precisamos entender quais são as emendas. Nós vamos conversar



**Combustíveis
CUSTOMIZADOS**

**SE VOCÊ QUER QUE A SUA EMPRESA
VÁ LONGE, MELHOR ESCOLHER
COM INTELIGÊNCIA O COMBUSTÍVEL.**

Combustível não é tudo igual.
Peça o seu.

Os Combustíveis Customizados Petrobras oferecem mais tecnologia e qualidade para a sua empresa. Isso significa que você conta com soluções tecnológicas exclusivas em gasolinas e óleos diesel especiais para as indústrias automobilística e de autopeças.

Nossa linha foi desenvolvida para atender a requisitos extras de especificação e/ou de desempenho definidos. Além disso, somos os únicos a oferecer suporte técnico pré e pós-vendas.

Tecnologia Petrobras, ajudando a colocar a sua empresa em movimento.

Atendimento ao Cliente:
Capitais e Regiões Metropolitanas:
4090 1337
Demais Regiões: 0800 770 1337
br.com.br

BR PETROBRAS



com o Legislativo, discutir. Algumas das emendas inclusive não têm qualquer relação com o Rota. E ainda precisamos saber quem será o relator. E antes disso a comissão precisa ser instalada. Só aí vamos trabalhar para explicar o que é o Rota. Eu tenho muita convicção de que o Rota é um programa para o bem do Brasil, e explicando do que se trata não haverá uma só pessoa dizendo que ele é ruim para o País. Pode-se até dizer que não é suficientemente agressivo, que ele poderia ir além. Eu também acho, mas entendemos que ele pode ser complementado para que essa lógica de maior previsibilidade, de visão de longo prazo, que é fundamental para o País, comece a acontecer.

Em sua opinião o Rota vai estimular a produção de carros híbridos e elétricos no Brasil?

Primeiro as empresas precisavam saber para que lado deveriam seguir, quais seriam as metas, e agora elas já sabem. Um dos balizadores foi atender às metas que o Brasil assumiu na COP 21 em Paris, de reduzir em 43% a emissão de gases de efeito estufa, com referência a 2005, até 2030. Nós demos a indicação para o governo de que faremos isso ali na frente. Ou seja, o Rota vai apontar o direcional de eficiência energética em 2032. Pode mudar? Pode, a Europa está em

“Eu tenho convicção de que o Rota é um programa para o bem do Brasil, e explicando do que se trata não haverá uma só pessoa dizendo que ele é ruim para o País.”

dificuldades para atingir suas metas em carbono, por exemplo. Podem acontecer acidentes de percurso, mas estamos apontando a direção, ninguém daqui cinco, seis anos poderá dizer 'nossa, mas eu não sabia...'. Isso é importante para as empresas se planejarem, avaliarem se lançarão híbridos e elétricos. Para o segundo ciclo, inclusive, estamos indicando mudança no sistema de medição de gases de efeito estufa, para pensarmos no ciclo de vida, da produção do combustível até a roda, e não apenas do tanque à roda. Com isso valorizamos o nosso biocombustível, algo que está muito ligado à questão do P&D.

Pode-se dizer então que o Rota é muito mais etanol do que elétricos?

O biocombustível é uma alternativa extraordinária para nós, é um sistema neutro em emissões, teoricamente a

ABRA CAMINHO PARA O NOVO.



PRIUS

SEU PRIMEIRO HÍBRIDO



10 MILHÕES
de veículos híbridos
vendidos no mundo.*



Serviço Toyota
Seu Toyota em boas mãos



TOYOTA

Pensando mais longe

QUER SABER MAIS SOBRE A TECNOLOGIA HÍBRIDA DA TOYOTA?
Acesse: www.toyota.com.br/prius

f /ToyotaDoBrasil

@toyotadobrasil

/toyotabrasil

+toyotabrasil

/toyota-do-brasil



Minha escolha faz a diferença no trânsito.

Além do período de cobertura básica (item 10-2-3 do livrete de garantia), a Toyota do Brasil oferece a garantia de 60 (sessenta) meses para veículos Toyota contra defeitos de fabricação e montagem do sistema híbrido (bateria híbrida, ECU da bateria híbrida, ECU de gerenciamento de energia, inversor com conversor), totalizando oito anos de garantia, desde que realizadas todas as manutenções periódicas na rede de concessionárias autorizadas Toyota. O período de garantia contra defeitos de fabricação ou montagem do sistema híbrido é de oito anos sem limite de quilometragem para veículos cuja nota fiscal tenha sido emitida em nome de pessoa física e de oito anos com limite de 200.000 quilômetros, o que primeiro ocorrer, para veículos cuja nota fiscal tenha sido emitida em nome de pessoa jurídica. O Toyota Prius possui nota A no Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular do Inmetro. Dados disponíveis em www.inmetro.gov.br. *A Toyota alcançou 10 milhões em vendas globais acumuladas de veículos híbridos em 31/01/2017. Consulte o livrete de garantia ou o site www.toyota.com.br para mais informações. O Toyota Prius vem com tapetes genuínos de fábrica.

gente já tem uma vantagem competitiva com relação ao resto do mundo. Mas precisamos avançar, estudar mais, pesquisar, melhorar os motores, obter maior eficiência com etanol. Nós é que temos que fazer isso, no Brasil, porque as nossas matrizes não sabem e não querem fazer. Elas não acreditam nisso. A Europa não tem alternativa, lá eles têm que fazer elétricos. Tenho certeza que se qualquer país europeu tivesse a possibilidade que nós temos eles a privilegiariam. Nós temos a solução dos biocombustíveis aqui, temos que explorar, mas isso custa dinheiro. Precisamos deste senso de desenvolvimento: as empresas têm sempre um viés de obter lucro pela sua produção, obviamente, mas o centro de P&D precisa de uma origem de recursos para uma pesquisa mais pura. Lá no futuro poderemos ter célula de combustível a hidrogênio, que pode ser obtido a partir do etanol.

E o Rota é o indutor que faltava para isso?

Exato. Essa é uma das coisas boas do Rota: ele traz uma meta de eficiência energética para atender. Aí você pegará seus engenheiros e falará: como é que atingiremos isso aqui, quais as opções? E aqui, pelo preço dos carros elétricos e híbridos, é impensável achar que em cinco anos você terá 25% da frota com essas tecnologias. Então serão feitos cálculos para composição do mix de produto, colocando tecnologia nos veículos para melhorar a eficiência, e não só em 10% da linha mas, vamos dizer, em 50%.

Isso mesmo com a redução do IPI para híbridos e elétricos?

Mesmo. Sobre os híbridos outra coisa boa do Rota é que o governo ouviu nossa sugestão e deu desconto adicional de 2 pontos do IPI para os híbridos flex, o que deve impulsionar a chegada desta tecnologia.

O incentivo para P&D contempla também modernização de linhas de mon-

“Temos que fazer as pesquisas sobre etanol aqui, no Brasil, porque as nossas matrizes não sabem e não querem fazer. Elas não acreditam nisso.”

tagem. Não há aqui risco de distorção neste propósito, ou seja, vermos montadoras aplicando recursos apenas nas fábricas?

Não, porque não é qualquer investimento em modernização de linha, é só aquele ligado especificamente à Indústria 4.0. O governo teve a percepção correta e entendeu que não dá para ficarmos com linhas antiquadas. Teremos que melhorar, é uma questão de competitividade. Isso passa por um processo que vai além da automação: é colocar as máquinas para falar umas com as outras, inclusive antes e depois do processo fabril, tudo interligado, e isso custa caro, não é barato. Foi mais um papel importante do governo de indutor tecnológico, foi um ponto muito positivo. Precisamos mencionar ainda o incentivo ao desenvolvimento de ferramental no País, igualmente contemplado.

E nada para caminhões e ônibus no Rota?

Não há no mundo adoção de metas de eficiência energética para veículos pesados, ainda que exista discussão a respeito. Há metas para emissões de CO₂, mas não de eficiência. O Proconve continuará seguindo normalmente. O que está previsto é que durante o primeiro ciclo do Rota será discutido um cronograma de implementação de programa de eficiência energética para pesados, provavelmente a partir do segundo ciclo. Lembrando que diesel faz parte do Rota, as picapes entram na conta da eficiência energética. E haverá um cronograma de itens de segurança também para caminhões: esse segmento tem seu ritmo particular mas também deve evoluir.

Essa questão dos itens de segurança, em especial para leves, já deveria ter entrado no Inovar-Auto...

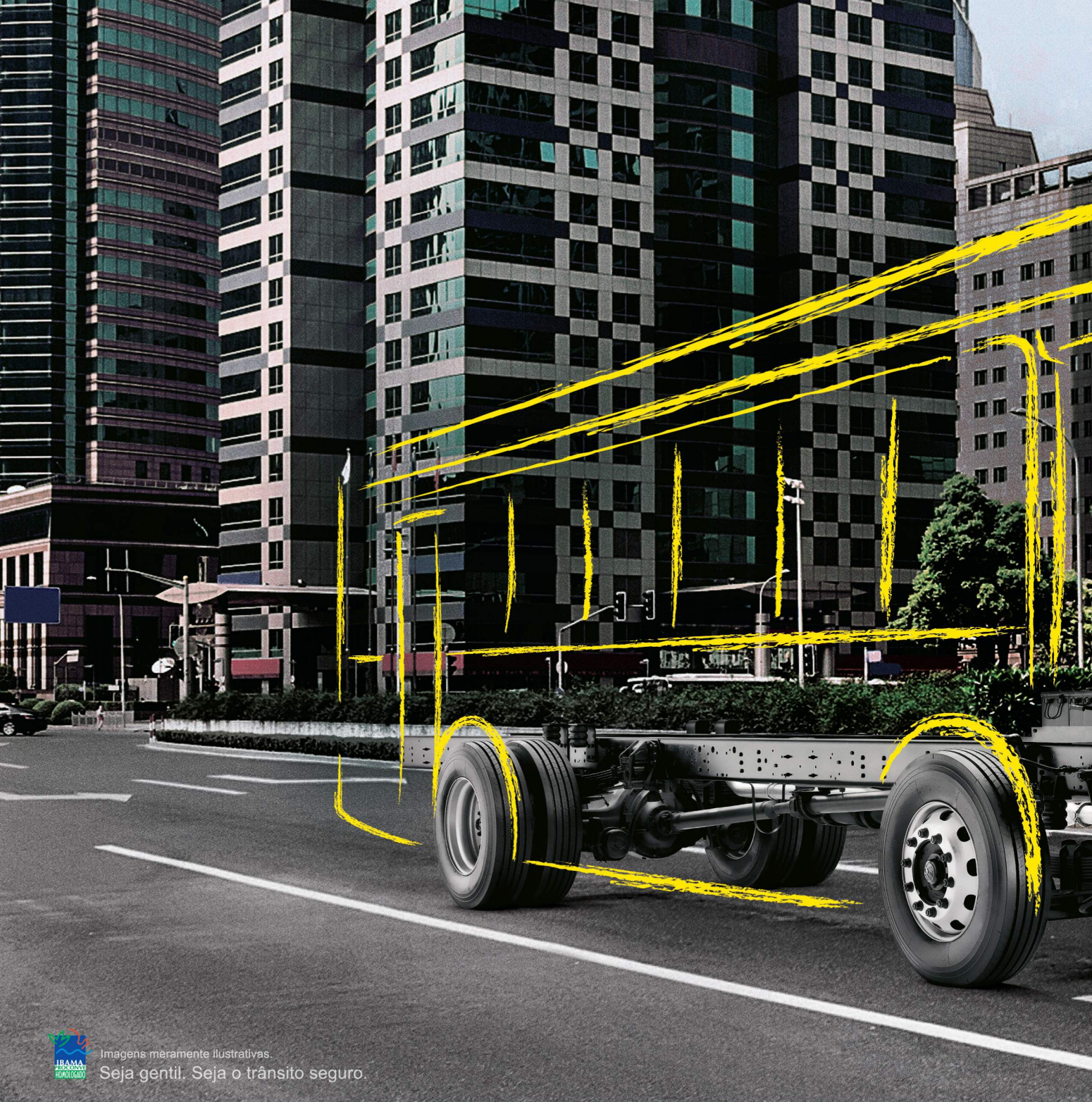
Esse é um dos pontos fundamentais do Rota: pela primeira vez apontamos o que teremos em equipamentos de segurança até 2030. Nós estamos em 2018, o carro que será lançado em 2027 não está nem sendo pensado ainda mas quando for já saberemos qual será o nível de segurança que ele precisará atingir lá na frente. Isso tem uma validade extraordinária para quem projeta e planeja. E haverá outro cronograma para tecnologias assistidas, que ajudam o motorista a dirigir, como mudança involuntária de faixa, frenagem de emergência etc.

Mas há exigência de produção nacional?

Não, pode trazer de fora. Porém há uma lógica interessante do ex-tarifário, que faz parte do novo regime automotivo: se não há capacidade para produzir lo-

calmente diminui o imposto, mas o dia em que alguém levantar a mão e falar 'Olha, eu posso fazer', o imposto sobe e as empresas escolhem: ou pagam imposto maior ou desenvolvem localmente. Além disso o ex-tarifário ajuda a saber o que está sendo importado e em que volume, e com isso conseguiremos saber o momento em que pode ser interessante nacionalizar, se é economicamente viável. O processo é indutor. Por isso digo que o Rota não pode ser analisado exclusivamente pelo ponto de vista do montante de investimento em P&D. Ele é muito mais abrangente do que isso, ele começa a organizar o setor, a regulamentar, a acertar, a colocar metas. Claro que dentro de uma responsabilidade de não encarecer demais os produtos, temos que dar à sociedade condição de comprar os veículos, mas houve uma mudança com o Rota, ele é importante. Os engenheiros soltaram foguetes. ■





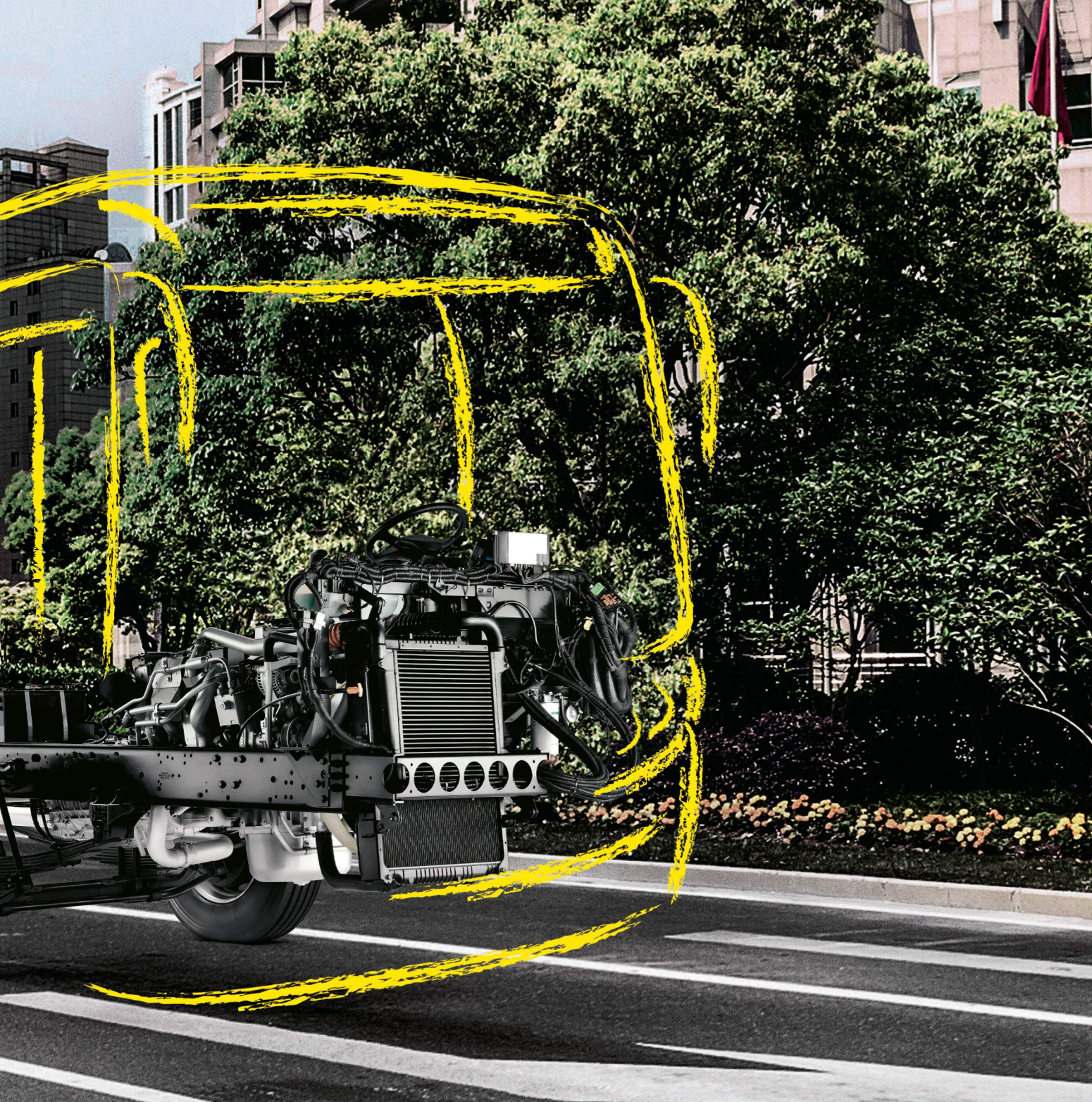
Imagens meramente ilustrativas.

Seja gentil. Seja o trânsito seguro.

Ônibus Volkswagen. Há 25 anos no caminho de milhares de brasileiros.

Há 25 anos, os ônibus e micro-ônibus Volkswagen fazem a diferença na vida de milhares de brasileiros, seja no trânsito das grandes cidades, viajando pelas estradas ou no transporte escolar dos seus filhos. Nossos veículos são seguros, robustos, confiáveis e, mais importante, são feitos sob medida para sua empresa. Consulte agora nossa rede de concessionárias e comemore com a gente os próximos 25 anos.

Linha Volksbus, sob medida para sua empresa há 25 anos.



Uma marca da MAN Latin America.
www.vwco.com.br

Volksbus
25 anos
Carregados de história.



**Caminhões
Ônibus**

ROTEIRO DO ROTA

Nova política automotiva substituta do Inovar-Auto traz várias novidades mas ainda nada é 100% certo. Explicamos aqui tudo o que você queria saber mas não tinha para quem perguntar.

Depois de praticamente um ano de atraso, idas e vindas, luzes e penumbras, no começo de julho finalmente o Rota 2030 foi promulgado pelo governo federal. Mas isso não significa que está tudo resolvido – bem diferente disso, aliás. Há muita coisa à frente para acontecer, inclusive... nada.

AutoData preparou um especial exclusivo para apresentar ao leitor absolutamente tudo o que diz respeito ao Rota 2030, em todos os seus pormenores e nuances, não só das regras mas também do processo. É um verdadeiro guia da nova política automotiva brasileira. Acompanhe.

O que é e o que não é

A nova política setorial para o setor automotivo é algo um pouco diferente do Inovar-Auto e bastante diferente do que foi proposto inicialmente nos estudos do Rota 2030.

De forma bastante simplificada, pode-se dividir o programa em três pilares:

Requisitos obrigatórios

1

Quem quiser vender veículos no Brasil, sejam nacionais ou importados, terá que assumir compromisso de atender novas metas de eficiência energética, cronograma de equipamentos de segurança e etiquetagem veicular, tanto de consumo e emissões quanto dos itens de segurança. E ponto. Quem não quiser assumir o compromisso ainda poderá vender, mas terá que pagar multa de 20% sobre o valor de venda do veículo.

Dentro destes compromissos obrigatórios de eficiência e segurança haverá metas-bônus, para além da mínima obrigatória. A da eficiência terá duas faixas, oferecendo benefício extra de 1 ou 2 pontos a menos do IPI. Para segurança o bônus é 1 ponto do IPI, mas mesmo que uma montadora alcance todas as metas-bônus nos dois casos o benefício acumulado não poderá ultrapassar os 2 pontos de IPI.

Quem não alcançar o índice estabelecido de melhoria na eficiência energética pagará multa de acordo com a evolução que obteve: quanto mais distante seu resultado de melhoria ficar do índice mínimo exigido, maior será a multa.



DO ROTA

Rota 2030

2

Ao menos formalmente o chamado Rota 2030 ficou restrito ao programa de pesquisa e desenvolvimento, que é de adesão voluntária – entra quem quiser, portanto, por meio de habilitação renovada anualmente.

Aqui a empresa que se habilitar terá que aplicar parte de seu faturamento, em índice que subirá ano a ano dentro de cada ciclo de cinco anos de 0,5% a 1,2%, e receberá como incentivo abatimento de até 10,2% do IRPJ, Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas, com base no lucro real, e da CSLL, Contribuição Social sobre o Lucro Líquido. Se a empresa não obtiver lucro no exercício a que teria direito ao desconto pode



carregar o benefício pelos anos seguintes à vigência do Rota 2030 – ou seja, ao menos em tese, pelos quinze anos de duração do programa. Há uma lista de investimentos considerados estratégicos que darão direito a uma dedução adicional de 5,1%: Indústria 4.0, conectividade, sistemas estratégicos, soluções estratégicas para ~~paralelos setores estratégicos~~ mobilidade e logística, tecnologias de propulsão ou autonomia veicular e suas autopeças, desenvolvimento de ferramental, moldes e modelos, nanotecnologia, pesquisadores exclusivos, big data, sistemas analíticos e preditivos e inteligência artificial.



Regime de autopeças não produzidas no País

3

A terceira parte é uma mudança importante no chamado ex-tarifário. As autopeças não produzidas no Brasil já contavam com esse mecanismo de redução do imposto de importação, cuja alíquota caía de 16% a 18%, dependendo do tipo de peça, para 2%. Essa alíquota agora foi zerada mas as empresas, sejam montadoras, sistemistas ou fornecedores, continuarão a pagar o equivalente à alíquota reduzida, ou seja, os 2%. A diferença é que este valor em vez de ir para o bolso do governo será destinado exclusivamente a projetos pré-aprovados de desenvolvimento



tecnológico da indústria automotiva. Esses projetos precisarão ser necessariamente apresentados por instituições de ciência e tecnologia, universidades, organizações de pesquisa e desenvolvimento etc., e terão que ser pré-aprovados por um comitê gestor. As empresas apoiarão projetos específicos, em um funcionamento parecido com o da Lei Rouanet. Isso foi feito para evitar o que aconteceu no Inovar-Auto, quando o dinheiro aplicado em um fundo para P&D automotivo caiu no caixa geral do governo e acabou sendo utilizado para outros fins.



✓ Já está valendo. Mas não está. ✕

O trâmite burocrático para que a nova política automotiva vire lei é bem tortuoso. A base de tudo é a Medida Provisória 843, de 5 de julho de 2018. O texto da MP determina que ela passa a valer imediatamente – mas aí começa certa balbúrdia. A própria MP aponta que a parte específica do Rota 2030 começa a valer em 1º de agosto de 2018 e o regime de autopeças não produzidas localmente a partir de 1º de janeiro de 2019. Até aí, tudo bem.

Como qualquer MP a do Rota precisa ser aprovada pelo Congresso em até 120 dias, ou seja, 14 de novembro de 2018. Se não o for, por qualquer razão, o programa simplesmente deixa de existir. E para ser aprovada a MP deve seguir um ritual que passa primeiro por análise e aprovação por uma comissão mista, formada por deputados e senadores, e depois por votação nos plenários de Câmara e Senado.

Ao mesmo tempo a MP determinou a criação, em trinta dias, de decreto que regule o programa, no qual serão indicados, por exemplo, os índices de eficiência energética, o cronograma dos itens de segurança e outros pormenores do funcionamento do regime automotivo.

Antes do decreto, portanto,



nenhuma fabricante pode assumir os compromissos estabelecidos pelo Rota pois ainda não se sabe oficialmente quais são e nem como funcionará o trâmite legal para assumi-los.

Assim o Rota tecnicamente está em vigor mas, na prática, não está.

Supondo que tudo dê certo, ou seja, que o decreto saia no prazo e que a MP seja aprovada, o processo não termina. É praticamente certo que haverá alguma mudança no texto da MP promovida por deputados e senadores e estas, por mínimas que sejam, exigirão revisão do texto do decreto, pois ele será publicado originalmente antes da própria análise da MP pelo Legislativo.



E mesmo depois dessa teórica revisão no texto do decreto o processo mais uma vez não estará finalizado: chegará então a vez das portarias, que pormenorizarão os itens do regulamento.

A previsão mais otimista é que este processo, em tudo correndo como esperado, esteja completo no fim do primeiro trimestre de 2019 – já sob um novo governo, portanto. Na previsão mais pessimista, nunca: foi o que aconteceu com o Inovar-Auto, que terminou sem que todos os ajustes necessários ao texto do decreto fossem realizados, mesmo durante os cinco anos de sua vigência.

Vote Dana no Prêmio AutoData



Muito
além dos
estereótipos.



A Dana move
o que importa.

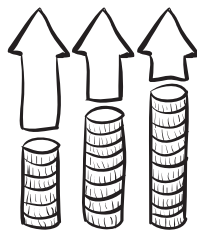
Nós acreditamos, criamos, produzimos e podemos encantar o mundo. Podemos e fazemos acontecer, aqui e lá fora, colocando nossa experiência, capacidade técnica, compromisso e competitividade a serviço de nossos clientes, onde eles estiverem e precisarem. Desenvolvemos soluções realmente inovadoras, a ponto de sermos finalistas ao PACE AWARD em 2018, o principal prêmio de inovação da indústria automobilística mundial, com a **Junta Homocinética para cardans** desenvolvida e fabricada pela Dana, no Brasil, que evolui a tecnologia de tração utilizada em picapes pesadas.

Este case de sucesso, associado ao crescimento dos nossos negócios e aos investimentos para ampliação de nosso portfólio e verticalização fortalecem o movimento para atender ainda melhor aos nossos clientes. O reconhecimento da Revista AutoData, que destaca a Dana como uma das melhores empresas do setor automotivo brasileiro em 2018, na Categoria Sistemista, é mais uma prova de que estamos movendo o que importa. **Vote Dana no Prêmio AutoData 2018.**



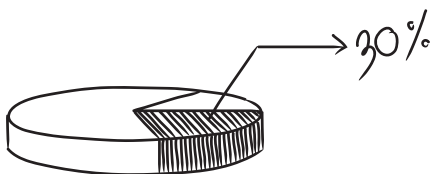
Para saber mais,
acesse nosso blog
www.movendooqueimporta.com.br





O novo
desafio da
eficiência
energética

- ▲ $(a+b)(a+c)^2$
- ▲ $a(b+c)+a(b-c)$



Assim como no Inovar-Auto a referência adotada será megajoule por quilômetro calculado versus a massa média. O valor, assim, não é absoluto, variando de montadora para montadora. Independente do índice que venha a ser determinado é fato que este será melhor do que a meta mais alta imposta pelo Inovar-Auto, aquela que dava direito a um desconto adicional de 2 pontos do IPI e que só duas montadoras conseguiram alcançar – Ford e General Motors. Em outras palavras

a menor melhoria exigida
será mais alta do que o
melhor índice alcançado hoje.

E, assim como no Inovar-Auto, haverá duas metas adicionais que darão desconto extra no IPI, de 1 ou 2 pontos. Porém, diferente do programa anterior, agora esta análise adicional será feita modelo a modelo, bem como seu benefício, e não mais pela média ponderada de cada fabricante.

Como a meta será ambiciosa e uma parte das evoluções necessárias para alcançar as exigências do Inovar-Auto já foi aplicada, como por exemplo o uso de pneus verdes e motores tricilíndricos, é de se esperar novos avanços em outras áreas, como no peso da carroceria, com adoção de novos materiais, e a aplicação de ainda mais componentes eletrônicos no powertrain. Mesmo assim é muito provável que diversas fabricantes promovam lançamentos de veículos híbridos e elétricos, mesmo que importados, como forma de jogar para baixo suas médias.

Segundo cálculos da Anfavea o Inovar-Auto trouxe economia de R\$ 7 bilhões em consumo de combustível por ano.



A pegadinha da nova tabela do imposto para híbridos e elétricos

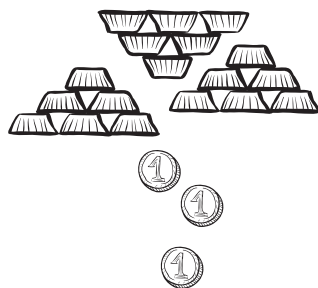


Um fator muito celebrado da nova política automotiva foi a redução do IPI para veículos elétricos e híbridos. Mas há aí uma pegadinha: a nova tabela não altera praticamente nada no curto prazo. Seus efeitos serão sentidos somente em algum momento futuro, quando as novas metas de eficiência energética provavelmente forçarem as montadoras a lançar alguns destes veículos no mercado local, mesmo que importados, para jogar suas médias para baixo.

O que ocorreu foi que o governo fez um escalonamento para a redução do IPI – cuja alíquota hoje é de 13% para híbridos e de 25% para elétricos.

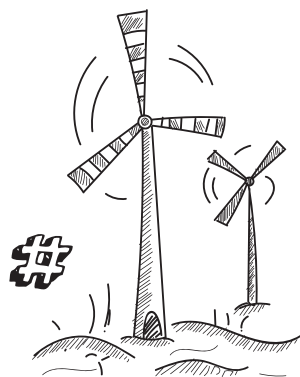
A partir de 1º. de novembro, finda a noventena, o IPI para híbridos vai variar de 9% a 20% e de elétricos de 7% a 18%, dependendo da relação eficiência energética versus peso. A pegadinha:

o Toyota Prius, híbrido mais vendido do País, paga hoje 13% e com a nova tabela pagará 12%, ou seja, uma redução mínima.



O Ford Fusion Hybrid, vice-líder em vendas, sequer terá isso, pois continuará sendo taxado em 13%. Nos elétricos o cenário é o mesmo: nenhuma mudança em curto prazo porque oficialmente não existe nenhum modelo elétrico à venda no varejo por uma grande montadora no País atualmente. O BMW i3, que o seria, não é assim considerado pelas regras federais por contar com um motor a combustão, ainda que este sirva apenas para carregar a bateria e não para ajudar no impulso do veículo. Por conta disso ele paga IPI de carro híbrido – e seu imposto deverá até subir na nova tabela. Segundo o Inmetro seu índice de eficiência energética é 1,71 MJ/km e seu peso 1,3 mil quilos, o que equivale a 17% de alíquota. O i8, também BMW e híbrido, salta para 19%. Procurada, a BMW não quis comentar.

A boa novidade mesmo fica por conta de um benefício adicional para os híbridos que utilizem tecnologia flex na parte a combustão: estes terão um desconto extra de 2 pontos percentuais do imposto, independente da faixa em que estejam situados dentro da tabela. Novamente não há aqui ganho imediato, vez que não existe nenhum modelo deste ainda à venda nem no Brasil nem no mundo, mas este incentivo deverá concretizar sua chegada.



Assinatura à Hitchcock



A assinatura dos decretos e da MP que regem o novo regime automotivo, por volta das 18 horas da quinta-feira 5 de julho de 2018, foi cercada de mistério e tensão – quase um Hitchcock à automotiva. Caravana formada por representantes de Anfavea, Sindipeças e Abeifa pousou em Brasília, DF, com promessa de reunião com a Presidência da República no comecinho da tarde. Mas um escândalo pela manhã, com ordem da Justiça para afastamento do ministro do Trabalho e seu posterior pedido de demissão, agitou bastante os corredores. Adiamento para a hora seguinte, depois mais uma hora, e depois ninguém mais sabia que a que horas o tal encontro aconteceria e se aconteceria. A coisa começou a se complicar quando os executivos perceberam a provável necessidade de remarcar seus voos de retorno originalmente agendados para o início da noite – e como às quintas ao fim do expediente a debandada de Brasília é geral, não havia mais vaga em avião algum. A apreensão tomou ares de pânico quando alguém do governo sugeriu marcar o encontro para 20h30, gracejo bobo com o nome do programa, Rota 2030. Às 18h00, finalmente, a assinatura, com ares inegáveis de evento montado às pressas e feição claramente incômoda do presidente, que em breve discurso chegou a reclamar do fato dizendo que “se tivéssemos avisado com certa antecedência tenho certeza que o Brasil todo estaria aqui”. Mas a pressa tinha sua justificativa:

pela legislação aquela quinta, 5, seria o último dia para o governo federal anunciar qualquer coisa que carregasse consigo incentivos – que, após esta data, poderia ser interpretada como infração ao Código Eleitoral. Assinaturas rabiscadas nos papéis e todos saíram correndo para alcançar seus aviões.



*A celebração
foi rápida
e discreta, a
bordo de um
copo de cerveja
no próprio
saguão do
aeroporto de
Brasília.*

O brinde representou a retirada de um Everest das costas de cada um. A verdade é que o Rota causou um racha enorme dentro do governo federal: a guerra MDIC x Fazenda foi só a face visível desta batalha, que nos bastidores foi sangrenta. Não faltou gente a manobrar para desautorizar ordens de ministros e secretários. No final a decisão foi mesmo do presidente, que assumiu pessoalmente a responsabilidade pela decretação do Rota.

POSITRON 30 ANOS À FRENTE

Criando o seu futuro!

Neste ano a **Pósitron** está celebrando **30 anos de história**, e neste tempo, conquistou a liderança de mercado em segurança automotiva e tornou-se referência no desenvolvimento de soluções em Rastreamento.

Seus diferenciais tecnológicos e a qualidade de seus produtos só reforçam o compromisso com o futuro e com você.

Julho/2018



SEGURANÇA
E CONFORTO

SOM
AUTOMOTIVO

RASTREAMENTO

POSITRON



Stoneridge

www.positron.com.br



O alívio para as premium



O governo federal atendeu pedido específico das montadoras de baixo volume, notadamente as marcas de luxo como Audi, BMW, Jaguar Land Rover e Mercedes-Benz, ao colocar em prática a nova política automotiva nacional.

O que ocorreu foi que pelas regras do Inovar-Auto essas empresas tinham um benefício adicional para iniciar produção nacional, atrelado a um investimento mínimo por unidade fabricada: elas podiam importar metade de sua futura capacidade produtiva sem IPI majorado em 30 pontos percentuais e para a outra metade recolheriam este imposto que, depois, seria abatido dos modelos de produção nacional.

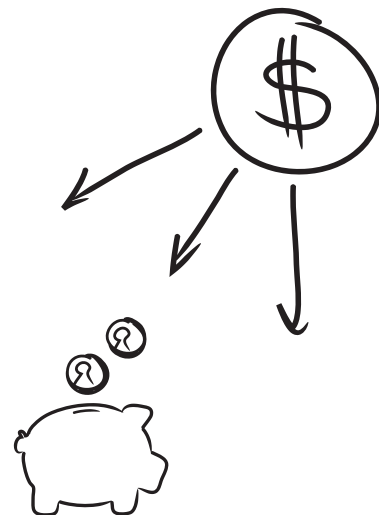
Só que nesse meio tempo o mercado descambou e, como consequência, o volume produzido por elas aqui foi muito menor do que o importado com IPI majorado recolhido.

Então o Inovar-Auto acabou e elas ficaram com um crédito enorme na mão que de nada servia.

O que o governo fará é enviar um projeto de lei ao Congresso autorizando estas empresas a utilizarem agora estes créditos acumulados.

Além disso estas empresas terão tratamento diferenciado no regime de autopeças não produzidas no País. Como estímulo para produzirem novos modelos aqui poderão importar dentro da política de ex-tarifário mais componentes do que as fábricas de maior volume, desde que isto faça parte de um projeto para modelo que ainda não tenha sido nacionalizado.

De qualquer forma, assim como as demais, terão que recolher os 2% que seriam relativos ao imposto de importação reduzido junto ao fundo que financiará projetos de pesquisa e desenvolvimento automotivo.



O que não saiu

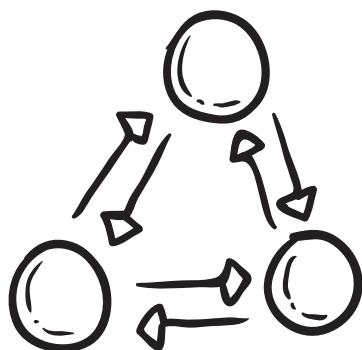


Daquela mais de centena de reuniões que aconteceram em Brasília para gestar o Rota 2030 a maior parte das propostas morreu bem antes de visualizar a praia – mas os dirigentes da indústria chegaram à conclusão que diante do cenário colocado à frente era pegar ou largar o pouco que passou pelo crivo federal.

Dos temas que ficaram pelo caminho estão linhas de crédito especiais e programas de refinanciamento de dívidas para empresas de autopeças, inspeção veicular obrigatória, renovação de frota, melhorias de infraestrutura, mobilidade urbana – que incluiria tecnologia híbrida e elétrica para o transporte coletivo –, evoluções na rede de concessionárias, reestruturação do sistema tributário automotivo, condições mais favoráveis do Reintegra para as fabricantes de baixo volume e



mudança na forma de cobrança do IPI, que passaria de cilindrada e combustível para consumo e emissões.

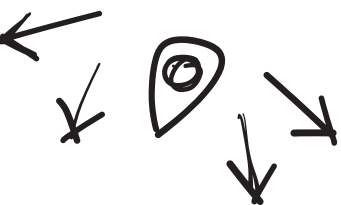


A reforma trabalhista, que fazia parte da discussão, acabou sendo aprovada à parte mas a indústria ainda reclama sua consolidação.

E nem uma mísera palavra sobre a prorrogação dos benefícios às fabricantes instaladas no Nordeste e Centro-Oeste, que para surpresa e espanto geral foi anunciada pelo presidente da República em março, durante evento na fábrica da FCA em Goiana, PE. Muito menos a respeito do acordo comercial com a União Europeia.

Em compensação passaram as metas de eficiência energética, investimento em P&D, redução do IPI para híbridos e elétricos e cronograma de equipamentos de segurança. Os incentivos em P&D tiveram teto máximo estabelecido em R\$ 1,5 bilhão, mas este é atrelado a investimento mínimo total da indústria de R\$ 5 bilhões – pelos cálculos do MDIC nos cinco anos de Inovar-Auto as empresas investiram R\$ 25 bilhões em P&D.

A maluquice das oitenta emendas



Não bastasse todo o sufoco que compreendeu o processo de aprovação do Rota 2030 um capítulo à parte começa agora: o processo de aprovação da Medida Provisória na comissão mista do Congresso Nacional, formada por 13 deputados e 13 senadores. Estes puderam apresentar emendas ao texto da MP – e estas foram nada menos do que oitenta.

Ainda que totalmente passíveis de análise e veto pelo relator, o conteúdo de diversas emendas nada menos do que espanta e, na maior parte dos casos, altera completamente a base e a lógica do regime automotivo tal como foi desenhado e negociado.

Por exemplo:

duas emendas simplesmente excluem a parte do benefício do ex-tarifário às autopeças não produzidas localmente, alegando que isto afetaria a indústria nacional.



Outra, inexplicavelmente, atrela os incentivos de P&D à venda de híbridos e elétricos com descontos para taxistas. Outra retira a parte do incentivo para P&D do texto. Três parlamentares sugerem brecha para permitir importação de até vinte unidades por ano sem que a empresa pague os 20% de multa por não se comprometer com as metas de eficiência e segurança.

Há mais bizarrices, como emendas que sugerem aumentar o benefício de P&D de 30% para 60%, 80%, 100% e até 160%, proibição de comercialização de veículos movidos a combustão a partir de 2025 e 2040, mudança em regras de acessibilidade em ônibus para pessoas com deficiência, alteração na política de cotas das montadoras para seus concessionários, inclusão de motocicletas no regime automotivo, manutenção do nível de emprego como condição obrigatória para as empresas, exclusão de veículos importados do Rota 2030, indicação por parte da montadora de todas as peças que compõe o veículo e seus valores individuais e até exclusão da redução do IPI para híbridos e elétricos.

Duas emendas incluem no Rota a prorrogação dos benefícios às fabricantes instaladas no Nordeste e Centro-Oeste. E para completar há propostas que carregam absolutamente nenhuma correlação com a indústria automotiva, como desoneração da folha de pagamento para indústrias moveleira, de calçados e de artigos de viagem.



Teoricamente a maior parte das emendas deve ser derrubada, mas como o Congresso Nacional raciocina a partir de uma lógica absolutamente peculiar e própria, é impossível assegurar que o Rota 2030 esteja imune à aplicação de apêndices que o desvirtuem.

Todos juntos fazem um trânsito melhor.



Rubens não sabe quantos alqueires de cana-de-açúcar terá no futuro, mas sabe que os caminhões autônomos ajudarão na colheita.

Como o Volvo VM que ele tem hoje.



Veículos Autônomos, Eletromobilidade e Conectividade.
Onde tem Volvo, já tem futuro.





André Senador

Formado em jornalismo pela Faculdade Cásper Líbero e mestre em comunicação pela Universidade Metodista. Foi gerente de comunicação social da Basf de 1987 a 1997, diretor de comunicação corporativa da Mercedes-Benz do Brasil de 1997 a 2008 e diretor de assuntos corporativos e relações com a imprensa da Volkswagen do Brasil de 2008 até o mês passado. Membro do Comitê de Comunicação da AHK, Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Alemanha, e diretor do Capítulo ABCD da Aberje, Associação Brasileira de Comunicação Empresarial.

1

O sr. desenvolveu carreira na área de comunicação em empresas do setor automotivo, notadamente duas montadoras, ao longo dos últimos anos. Diria que durante esse período observou uma evolução nessa área, tanto do lado da imprensa quanto das empresas, ou as coisas sempre funcionaram essencialmente da mesma maneira?

Em minha avaliação houve profundas mudanças nos últimos anos na forma de se fazer comunicação. A explosão das mídias digitais, somada à evolução das tecnologias, modificou de forma definitiva a maneira de se comunicar. O surgimento das redes sociais deu voz ao cidadão e, a partir disso, as empresas não podem mais se limitar às mídias tradicionais, seja para estabelecer seu processo de comunicação ou ouvir a voz do consumidor. Para poder influenciar favoravelmente a opinião de consumidores neste novo cenário as empresas precisam entender os novos comportamentos da sociedade, cada vez mais impactados pelo uso das tecnologias digitais e por demandas de uma postura mais diversa, sustentável e participativa.

2

Nos últimos tempos têm-se observado movimento de diversas empresas do setor automotivo em aproximar bastante suas áreas de marketing e de comunicação. Como o sr. vê este quadro?

É verdade. Cada vez aumenta mais a percepção de que um trabalho conjunto, integrado entre estas duas áreas, trará melhores resultados para uma organização. As novas demandas da sociedade, com as crescentes expectativas sobre as organizações e a digitalização do processo de comunicação, levaram as empresas a buscar novas e mais eficientes formas de se relacionar com a sociedade e o mercado. E o trabalho integrado destas duas áreas, coordenando ações de marca e comunicação, potencializa resultados e permite um melhor alinhamento do roteiro de comunicação e informações de uma empresa.

3

Atualmente vivemos uma transformação no jornalismo em geral, com redes sociais e perfis pessoais ocupando espaços antes exclusivos da imprensa tradicional. Em sua opinião este cenário deve prosseguir? O que poderá acontecer no futuro da comunicação empresarial?

Esta é uma tendência muito forte, que deve se ampliar ainda mais. É um processo que traz consigo uma dualidade: se de um lado é saudável observar um aumento do poder pessoal do cidadão, do consumidor, de outro pode resultar em uma predominância de informações de entretenimento em detrimento das jornalisticamente relevantes, com consequente perda de qualidade e, no pior caso, disseminação de fake news. A comunicação empresarial deve se aliar cada vez mais ao bom jornalismo, sério e de credibilidade, como um antídoto a este risco.

4

O sr. escreveu um livro sobre nomofobia, dependência do uso de sistemas de comunicação via smartphones. De que forma esta patologia pode afetar o desempenho profissional das pessoas?

A Nomofobia é um fenômeno recente, decorrente do avanço das tecnologias de comunicação digital e da enorme atratividade das redes sociais. O distúrbio, cuja denominação tem origem na expressão em inglês 'no mobile', provoca ansiedade e desconforto diante da indisponibilidade de acesso aos smartphones ou de conexão à internet. O livro aborda a dualidade de enormes benefícios na utilização destes dispositivos e, de outra parte, o risco de seu uso excessivo, que pode levar o indivíduo a se afastar de suas relações presenciais.

5

As empresas estão involuntariamente alimentando este processo? Podem de alguma forma ajudar a evitá-lo?

A atividade profissional pode estimular o indivíduo a intensificar o uso destes aparelhos, sob o pretexto de estar bem informado em um ambiente tão dinâmico como o que vivemos atualmente. Acredito que, mesmo nos beneficiando tanto com estas tecnologias, é necessário estabelecer janelas de desconexão ao longo do dia, para nos dedicarmos mais aos relacionamentos presenciais e de afeto. Talvez as empresas possam contribuir com seus profissionais apresentando mais informações sobre estes riscos e, ao mesmo tempo, estimulando períodos e atividades livres do uso destes equipamentos.

6

O sr. pretende continuar atuando profissionalmente na área de comunicação da indústria automotiva ou estuda prestar serviços em outros segmentos empresariais?

Após duas décadas atuando no segmento automotivo é inegável que, além de uma boa experiência, eu tenha desenvolvido grande carinho pelo setor, por seus profissionais e pela maneira tão estimulante desta área se desenvolver. Mas acredito também que as profundas transformações que vivemos nos dias atuais, e que impactam empresas nas mais diferentes áreas, exigem que um profissional de comunicação esteja preparado para contribuir nos mais diversos segmentos, para ajudar organizações a fazer frente às novas demandas da sociedade e dos consumidores.



**VEM AÍ O MAIOR E MAIS IMPORTANTE
ENCONTRO ECONÔMICO DO SETOR
AUTOMOTIVO BRASILEIRO**

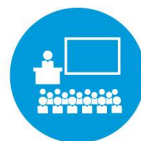
CONGRESSO AUTODATA
PERSPECTIVAS
15 - 16 | OUT **2019**



**HOTEL TRANSAMÉRICA
SÃO PAULO**



**12 PALESTRAS
4 PAINÉIS**



**3 AUDITÓRIOS
SIMULTÂNEOS**

INFORMAÇÕES E INSCRIÇÕES:

(11) 2533-4780 • seminarios@autodata.com.br • www.autodata.com.br

CONFIRA A PROGRAMAÇÃO DOS DOIS DIAS

SEGUNDA-FEIRA • 15/OUT

08h00/08h30 - Abertura oficial

08h30/09h10 - Setor Automotivo, Perspectivas 2019 • Antonio Megale, presidente da Anfavea

09h10/09h50 - Palestra Mercedes-Benz • Philipp Schiemer, presidente

09h50/10h30 - Palestra MAN • Roberto Cortes, presidente

10h30/11h10 - Palestra Volkswagen • Pablo Di Si, presidente

11h10/11h30 - Intervalo/Coffee Break

11h30/12h30 - 3 painéis simultâneos

Painel 1: Caminhões (Marco Borba, vice-presidente da Iveco, João Pimentel, diretor geral da Ford Caminhões, Volvo e Ricardo Vitorasso, diretor geral da Scania)

Painel 2: Máquinas Agrícolas e de Construção (Luiz Marcelo Daniel, presidente da Volvo CE, Roberto Marques, diretor de vendas da John Deere; Christian Gonzalez, diretor de planejamento da CNHi; Alexandre Vinícius de Assis, diretor de contas chaves da AGCO)

Painel 3: Motores Diesel (Luiz Pasquotto, presidente da Cummins; José Eduardo Luzzi, presidente da MWM e Marco Rangel, presidente da FPT)

12h30/14h25 - Almoço

14h25/14h40 - Boas-vindas • Patrocinador Master

14h40/15h20 - Palestra Ford • Rogelio Golfarb, vice-presidente

15h20/16h00 - Palestra FCA • Antonio Filosa, presidente

16h00/16h30 - Intervalo/Coffee Break

16h30/17h30 - Painel Concessionários

Fenabreve, Assobreve, Abrac e Assobens

17h30 - Encerramento

TERÇA-FEIRA • 16/OUT

08h30/09h00 - Abertura

09h00/09h40 - Perspectivas do setor de autopeças para 2019 • Dan Ioschpe, presidente do Sindipeças

09h40/10h20 - Palestra General Motors • Carlos Zarlenga, presidente

10h20/11h00 - Palestra Toyota • Miguel Fonseca, vice-presidente*

11h00/11h15 - Palestra Volkswagen • Pablo Di Si, presidente

11h15/12h30 - Intervalo/Coffee Break

- 3 painéis simultâneos

Painel 1: Ônibus (Volvo Bus, Mercedes-Benz, MAN, Scania e Iveco Bus)

Painel 2: Automóveis (PSA, CAO Montadora e Nissan)

Painel 3: Sistemistas (Besalio Botelho, presidente da Bosch; Michael Diehl, vice-presidente do Grupo Continental; Antonio Galvão, presidente da Eaton e Osias Galantine, diretor comercial da Aethra)

12h30/14h15 - Almoço

14h15/14h30 - Boas-vindas • Patrocinador Master

14h30/15h10 - Perspectivas de curto prazo do setor automotivo • Ricardo Bacellar, diretor da área automotiva da KPMG

15h10/16h00 - Palestra Brasil, Perspectivas Financeira 2019 • Fernando Machado Gonçalves economista do Banco Itaú*

16h00/16h15 - Intervalo/Coffee Break

16h15/17h00 - 2 painéis simultâneos

Painel 1: Entidades Financeiras (ANEF, ABAC e Banco Itaú)

Painel 2: Motocicletas (Abraciclo, Honda, Suzuki e Yamaha)

17h00 - Encerramento

* Presenças ainda não confirmadas.

VALOR DA INSCRIÇÃO

	2 dias	1 dia
De 15/08 até 31/08:	R\$ 2.338,00	R\$ 1.488,00
De 01/09 até 15/09:	R\$ 2.475,00	R\$ 1.575,00
De 15/09 até 30/09:	R\$ 2.613,00	R\$ 1.663,00
De 01/10 até o dia do evento:	R\$ 2.750,00	R\$ 1.750,00

Patrocínio Master



Patrocínio



BOSCH
Tecnologia para a vida



Delphi
Technologies



HONDA
The Power of Dreams



NEO
RODAS



RENAULT
Passion for life

SCHAEFFLER



Caminhões
Ônibus

Apoio

Realização

Organização



AutoData
Seminários



PLATAFORMAS DO SUCESSO

Levantamento exclusivo de **AutoData** revela todas as plataformas produzidas no Brasil. Em termos de venda a campeã é a General Motors GSV.

A estratégia de produção de veículos que dividem uma mesma plataforma é cada vez mais comum no mundo e também no Brasil. Mas a que ponto exatamente chega essa comunização em nosso mercado? Levantamento elaborado com exclusividade por **AutoData** revela todas as plataformas produzidas aqui e aponta que neste quesito o País está certamente alinhado com outros importantes mercados globais.

A pesquisa ainda correlacionou as plataformas aos números de venda dos modelos que delas derivam no primeiro semestre de 2018, utilizando para isso os dados da Fenabreve. E neste cálculo a General Motors GSV, de Global Small Vehicle, é disparada a mais vendida do Brasil – a partir dela nascem os Chevrolet Onix, Prisma, Cobalt e Spin.

As plataformas, também chamadas de arquitetura, base produtiva ou modular, reúnem os conjuntos de peças e painéis que dão início à montagem final de um veículo. Geralmente são identificadas pelas estruturas laterais e assoalho armados em uma peça só, base a partir da qual são incorporados todos os outros itens, desde a carroceria até os sistemas mecânicos e eletrônicos.

Graças às plataformas é que as fabricantes são capazes de produzir veículos tão diversos em uma mesma fábrica, mui-

tas vezes na mesma linha. Assim podem reduzir custos via volume, programar com maior eficiência os pedidos aos fornecedores e intercambiar tecnologias. O segredo do sucesso de uma montadora está justamente no uso e racionalização de suas plataformas.

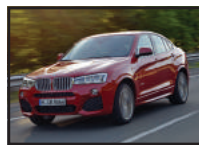
A GSV é hoje a líder de vendas em boa parte por representar base comum para um hatch, dois sedãs e uma minivan. Em passado não muito distante a líder era a Volkswagen PQ24, que disputava mercado carro-a-carro com a Fiat 178.

No momento as arquiteturas modulares apontam o futuro da produção automotiva: podem fazer variar tanto a distância entre eixos como comprimento, largura e altura – originando assim de um hatch a um SUV. As arquiteturas modulares também já nasceram pensando em acomodação futura de tecnologias mais avançadas como as adotadas em veículos híbridos e elétricos, o que inclui áreas estratégicas que podem acomodar baterias e infinitos metros de cabos.

Algumas dessas arquiteturas mais modernas já estão sendo utilizadas no Brasil, a exemplo da MQB A0, da Volkswagen, base de Polo e Virtus e dentro em breve também do primeiro SUV nacional da fabricante de origem alemã.

Confira nas páginas a seguir o levantamento completo por montadora. ■

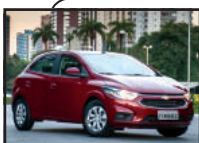
Plataformas

**F30****Série 3****1 842****F48****X1****2 288****G01****X2****377****F26****X4****282**

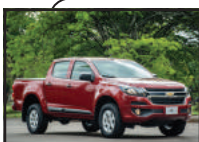
Divulgação/Embrasas

Modelo(s)

Unidades vendidas
1º. semestre 2018**178****327**FCA
FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES**Strada****Weekend****Uno****Fiorino****Mobi****3 514****35 336****MP1****SW 4X4****Cronos****Argo****Renegade****Compass****Toro****39 168****75 686****B****Ka****Ka Sedan****EcoSport****Fiesta****75 686**

GSV**Onix****Prisma****Cobalt****Spin**

139 761

D2XX**Delta II****S10****Trailblazer****Cruze Sport6****Cruze Sedan**

17 021

12 539

PF3**PF2****HONDA****Civic**

13 142

**City****Fit****HR-V****WR-V**

51 291

i20**Elantra****Tucson****HYUNDAI**
NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.**HB20****HB20S**

65 865

**Creta**

20 152

**Tucson**

2 653



RENAULT
Passion for life

A beleza capturou você.

Renault **CAPTUR**

Design à primeira vista.

DPZ&T



Conforto na estrada e fora dela.

Chave-cartão que trava e destrava por aproximação.

Câmbio automático CVT X-Tronic.



renault.com.br



Trânsito seguro: eu faço a diferença.



D8**Discovery Sport****Evoque****2 750****W205****X156****Classe C****GLA****2 177****1 406****V****March****Versa****Kicks****41 336****PF1****208****2008****C3****Aircross****14 813****CMFA****MO****Kwid****Sandero****Logan****Duster****Duster Oroch****Captur****29 678****59 394**

B**MC****Etios****Etios Sedã****Corolla****34 336****28 554****MQB****PQ12**

Volkswagen

**Golf****A3 sedã****Up!****2 698****9 797****Audi****PQ24****Gol****Voyage****Saveiro****Fox****88 717****MQB A0****PQ35****Polo****Virtus****Q3****51 075****1 322**

PONTE PARA O CRESCIMENTO



Divulgação/Volvo

Após anos de retração nas vendas números de ônibus finalmente começam a reagir. Ainda, sim, de forma tímida, mas consistente.

O segmento de ônibus, que viveu seu grande momento em 2011 com mercado de 34,5 mil unidades, sentiu o baque com a redução para 11 mil unidades em 2016. Era o fundo do poço, disseram executivos na ocasião, e esse momento parece que está mesmo ficando definitivamente para trás.

No ano passado registrou-se alta de 5%, para quase 12 mil unidades. E o que é melhor: a curva aponta firmemente para cima este ano, aumento de 21% no acumulado janeiro a julho ante mesmo período de 2017, para 7,4 mil.

Gilberto Vardânega, diretor comercial de ônibus da Volvo, analisa: "A recuperação começou a partir do terceiro trimestre do ano passado. Estamos observando os

empresários mais otimistas, dispostos a fazer investimentos".

Para Jorge Carrer, gerente executivo de vendas de ônibus da MAN Latin America, o principal impulso até agora veio do segmento rodoviário, por conta da nova legislação – a lei da acessibilidade –, que começou a valer em junho. "O primeiro semestre sinalizou essa reviravolta, indicando um 2018 sensivelmente melhor do que o ano passado."

A Mercedes-Benz também está percebendo uma melhora no ambiente de negócios: Walter Barbosa, seu diretor de vendas e marketing ônibus comemora, porém lembra que "ainda estamos muito longe das 27 mil unidades de 2014".

Outro fator justifica a aposta na recu-

peração, indica Alan Frizeiro, gerente de vendas de ônibus da Scania Brasil: "Houve represamento de renovação de frota e uma parte desse volume apareceu neste ano, puxando os números para cima".

Do lado dos encarregadores a Marcopolo também está sentindo a retomada nas vendas. "Houve reação. Temos observado, por exemplo, bom desempenho com os veículos destinados ao programa Caminho da Escola", explica Rodrigo Pikussa, diretor do Negócio Ônibus. "O único segmento que ainda não melhorou foi o urbano. É um setor que atravessa momento muito difícil financeiramente falando."

Para a Volare a aceleração do segmento de fretamento e turismo se intensificou este ano: "Crescemos cerca de 30% no primeiro semestre" celebra João Paulo Pohl Ledur, seu diretor.

NÃO É BOLHA

Os próximos meses podem confirmar o bom momento aventado pela maior parte dos executivos do setor. "Acredito que o segundo semestre deverá crescer porque há expectativa de volume considerável para licitações públicas, com chances de evolução de 15% a 20%", calcula Jorge Carrer, da MAN.

O programa de ônibus escolares e as licitações têm potencial para seis mil ônibus negociados, gerando impacto significativo no volume total de vendas. "Não é uma bolha, é algo que começou há algum tempo e que poderia registrar



Divulgação/Marcopolo

"A exportação passará a representar papel determinante: há muitos negócios represados. A expectativa é crescer ainda mais que os 15% do primeiro semestre."

Rodrigo Pikussa, da Marcopolo

SP atrapalha, mas...

Mesmo com a maior licitação do País, a da cidade de São Paulo, pendente no Tribunal de Contas do Município, o setor de ônibus urbanos continua evoluindo. Foi o que apresentou a feira Lat.Bus & Transpúblico 2018, que reuniu as principais encarregadoras e montadoras de ônibus durante três dias de exposição e seminários no fim de julho, na própria cidade de São Paulo.

O presidente da Fabus, Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus, Antônio Fernandes Martins, demonstrou otimismo com o desempenho do mercado neste ano. "Estimamos para o fechamento do ano algo em torno de 25% de crescimento." Ajudará este índice a Refrota, linha de crédito com recursos do FGTS para financiamento de ônibus urbanos. "Com os R\$ 3 bilhões desse programa seria possível comprar oito mil ônibus urbanos. E isso está sendo colocado em prática", assegurou Martins.

Otávio Vieira da Cunha Filho, presidente da NTU, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, avalia que o represamento da renovação de frota nos últimos anos é a explicação para a drástica queda da demanda – por seus cálculos, 25% a menos nos últimos quatro anos.

O dirigente também alimenta boas expectativas com o Refrota, "que permite compras com taxas mais atrativas, prazo de amortização de oito anos e até dois anos de carência. Há ônibus rodando que ainda não foi pago, e isso dará fôlego para as empresas se recuperarem".



Divulgação/Mercedes-Benz

“A partir de setembro todos os rodoviários novos precisarão ter plataforma elevatória, e muitos empresários anteciparam as compras para não arcar com o custo extra da adaptação.”

Walter Barbosa, da Mercedes-Benz

crescimento até maior se tivéssemos um ambiente político e econômico mais favorável”.

Há o outro lado, entretanto: a suspensão do edital licitatório da cidade de São Paulo terá reflexos negativos. “O atraso da licitação de São Paulo trará uma postergação da renovação do sistema”, entende Alan Frizeiro, da Scania. “Porém percebemos, mesmo sem a licitação, um movimento de renovação, ainda que não nos níveis esperados. Mas algumas empresas estão comprando.”

A Volvo também lamenta: “Infelizmente as licitações, renovações e trocas previstas para 2018 não acontecerão, e

destas o principal vetor era São Paulo”, atesta Vardânega. Ele afirma que de todos os projetos do gênero o único realmente finalizado foi o de Curitiba, PR, para qual a Volvo forneceu todos os 25 veículos da concorrência, alguns inclusive já rodando na cidade.

Como nem tudo é lamento nos rodoviários há um otimismo, sobretudo da Scania: “Acreditamos que deva crescer em torno de 60% na comparação com 2017”, calcula Frizeiro.

Barbosa, da Mercedes-Benz, é mais comedido nos cálculos totais: “No final de 2017 houve grande licitação federal para escolares que poderão não ser entregues neste ano. Talvez cerca de oitenta veículos possam ser entregues a partir de agosto, mas o restante será em 2019”.

Carrer, da MAN, prefere aguardar as eleições presidenciais para projetar números ainda melhores. “O cenário deverá clarear depois de conhecermos o resultado do pleito. Temos perspectiva otimista com relação à economia, pois acreditamos ser possível crescer um pouco mais.”

Unanimidade é que o mercado foi afetado com queda de passageiros e de receita, cenário agravado por aumento do custo operacional: está difícil recuperar as margens e este será o principal desafio a partir de agora. ■

A QUE PONTO CHEGAMOS
Equação complexa: ao mesmo tempo que o custo operacional subiu o número de passageiros caiu, levando junto a receita das empresas.



Divulgação/Volvo

LINHA DE UTILITÁRIOS PEUGEOT

OS UTILITÁRIOS PARCEIROS DA SUA EMPRESA.

BETC HAVAS



NOSSA MISSÃO É O SEU NEGÓCIO.

MAIOR CAPACIDADE DE CARGA DA CATEGORIA

PORTAS TRASEIRAS COM ABERTURA DE 180° E PORTA LATERAL

MOTOR COM NOTA A PELO INMETRO

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

COMPACTOS AUTOMATICAMENTE MAIS COMPLETOS

Famílias Ford Ka e VW Gol ganham câmbio automático para combater Chevrolet Onix e Hyundai HB20. Mas falta produção nacional da transmissão em ambos.

Pela primeira vez os compactos da família Ka e Gol estão disponíveis com transmissão automática – o Ford nunca ofereceu câmbio com esta característica e o Volkswagen tinha até agora que se contentar com o automatizado.

Para a gama do Ford Ka 2019, formada por hatch, sedã e a aventureira FreeStyle, a novidade representa presente pela emancipação: completa 21 anos de mercado brasileiro. No primeiro semestre fechou o pódio do mercado brasileiro com 48,2 mil unidades vendidas, somados hatch e sedã.

A opção de câmbio automático vale para toda a gama quando equipada com motor 1.5, este agora herdado do EcoSport, com seus três cilindros.

O objetivo da Ford é claro: embora não fale em números quer buscar consumidores que, hoje, optam pelo Chevrolet Onix e pelo Hyundai HB20, os dois líderes de mercado que já oferecem a transmissão automática. Adriana Carradori complementa: "Em torno de 70% do mix de venda do Ka é hatch. Ao oferecer a opção do câmbio automático esperamos aumentar



Divulgação/Ford



Divulgação/VW

A caixa automática dos Ford é importada do México. E a dos Volkswagen vem do Japão.

o percentual de vendas da versão sedã”.

A transmissão é importada do México. Sob o capô o 1,5 litro Sigma deu lugar ao Ti-VCT de três cilindros, que alcança 136 cavalos com etanol. Assim como a transmissão o motor é usado também no EcoSport, que cede ainda ao Ka o sistema multimídia Sync 3 e até o sistema de partida sem chave, disponível na versão Titanium, topo de linha.

A versão de entrada, hatch S 1.0 com câmbio manual, ficou R\$ 700 mais cara: agora parte de R\$ 45,5 mil. Para a transmissão automática o cliente terá de escolher a 1.5 SE, por R\$ 56,5 mil. Os preços do sedã

variam de R\$ 49,5 mil a R\$ 71 mil a topo de gama Titanium.

SAI AUTOMATIZADA, ENTRA AUTOMÁTICA

Gol e no Voyage automáticos chegam na linha 2019, sempre junto ao motor 1,6 litro MSI, o mesmo de Polo e Virtus de até 120 cv. Importada do Japão pela Aisin enterra o automatizado: “Apaguei essa palavra da minha mente”, disparou Pablo Di Si, presidente para América do Sul, durante o lançamento.

Para o executivo o automatizado representou saída em custo-benefício para oferecer ao consumidor algo além do câmbio manual nos segmentos de entrada, mas à medida que o volume do automático foi crescendo o custo caiu e, por suas contas, hoje já representa 40% das vendas do mercado brasileiro. “E nos próximos anos esse índice aumentará ainda mais, para algo em torno de 60% até 2020.”

O Gol 2019 parte de R\$ 45 mil com motor 1.0 e transmissão manual e o automático, com o 1.6 MSI, R\$ 54,6 mil. O Voyage tem preço inicial de R\$ 52,6 mil 1.0 manual e de R\$ 60 mil para o 1.6 automático. ■



PINTURA: INOVAÇÕES PARA EXPANDIR NEGÓCIOS.

Fabricantes de tintas esperam crescer junto com as montadoras e lançam novas tecnologias em processos e produtos

A paisagem das ruas pouco mudou nos últimos anos, com o predomínio do branco, preto, prata e cinza nas cores dos carros. Um ou outro vermelho, azul e raros amarelos. Mas a indústria de tintas automotivas não para de inovar e de buscar adequação. Diante da recente crise, em particular no OEM, também sofreu mas neste ano, no embalo do crescimento, as fornecedoras estão mais otimistas.

A Basf, que só não fornece diretamente no País para Mitsubishi e Toyota, refez as contas após queda geral de mercado nos países da América do Sul na ordem de 40% desde 2013, destaca Marcos Fernandes, seu diretor para tintas automotivas para a América do Sul:

"Apesar do impacto da alta do dólar tentamos absorvê-lo em nossas estruturas de custos e avaliamos constantemente as planilhas com nossos clientes. Mas veri-



Divulgação/Basf

ficamos que o caminho é para um ciclo de alta”.

Ele cita algumas tecnologias que ainda não chegaram aos nossos carros, mas por uma questão de tempo – e custos, claro. Uma delas é a iGloss, verniz resistente a arranhões que evita manchas e desbotamento.

Existem também pigmentos que refletem mais a luz e assim repelem o calor, evitando que a carroceria esquente, o que por sua vez leva a uma economia no ar condicionado e maior conforto interno.

“Na parte de estilo temos inovações em pigmentos de efeito, que trazem um aspecto mais brilhante e de profundidade. São micropartículas de sílica ou de alumínio, que trazem um aspecto muito bonito.”

De acordo com o executivo da Basf parte delas não está disponível nos mercados da América do Sul: “Os pigmentos especiais são vendidos para carros de alta gama na Europa e aos poucos vão sendo estendidos para carros menores. O verniz já está disponível, mas encarece um pouco o custo final”.

A recuperação do mercado também está na pauta da PPG, que fornece tintas para BMW, FCA, Hyundai, Mercedes-Benz, Nissan, Renault, Toyota e Volkswagen, como diz Rafael Torezan, seu gerente geral automotivo OEM: “A previsão é de crescer este ano em dois dígitos”.

Uma das formas de caminhar nessa trajetória é buscar inovações em produtos e processos. Torezan destaca o revestimento Durabed, hoje fornecido para a picape VW Amarok, que promete maior resistência a riscos no interior da caçamba. “É um tratamento estético sofisticado, que tem recebido boa aceitação. Temos perspectivas de ampliar os negócios para outros modelos.”

Para a FCA a PPG fornece a nova tecnologia de revestimentos acústicos Audioguard, que amortecem e enrijecem os painéis da carroceria e absorvem vibrações. Para as montadoras o produto reduz peso, aumenta a produtividade por causa de sua aplicação robótica e reduz o número de peças.

A Axalta, outra fabricante OEM, mantém o otimismo, afirma Mateus Aquino, seu presidente no Brasil: “Esperamos que o aquecimento do mercado se mantenha. Isso é fundamental para o desenvolvimento saudável dos negócios em toda a cadeia”.

Dentre as tendências ele observa uma nova e crescente demanda por desempenho anticorrosivo superior nas bordas de peças metálicas. Para isto a Axalta desenvolveu o sistema AquaEC 2600EP, “também ecologicamente correto, à base de água e isento de metais pesados”.

A AkzoNobel atua no OEM com o fornecimento de partes plásticas. Esse mercado vem se recuperando. De acordo com Sérgio Munhoz, gerente de negócios de repintura automotiva para a América do Sul, “já o segmento de repintura cresce em um ritmo menor nos últimos anos, pois acompanha o crescimento da frota circulante, que desacelera desde 2015”.

A empresa destaca duas novas tecnologias. A primeira é a Primer Estrutural, por meio da sua marca Sikkens Autocoat BT, dedicada ao mercado de pintura de veículos comerciais. Trata-se de um primer epóxi anticorrosivo com propriedades de aderência e resistência química, indicado para pintura de estruturas de ônibus e repintura de veículos comerciais:

“É o primeiro produto do segmento que possui fórmula isenta de chumbo e de cromato e que consegue manter excelente resistência quando exposto a rigorosos testes de chuva forte”.

Outra novidade é o Primer Branco Condutivo para pintura eletrostática de plásticos, que oferece a possibilidade de redução de camadas de basecoats brancos, amarelos e vermelhos, com melhoria de aparência e estabilidade de cor.

A realidade econômica do Brasil nos últimos anos fez com que as fabricantes de veículos buscassem soluções mais econômicas, recorda Cássia Galvão, diretora de marketing da Sherwin-Williams Automotive Finishes: “Temos a expectativa de que este cenário mude a partir do ano que vem”.



Divulgação/General Motors

CORES, NOMES
Laranja é tendência para os próximos anos, mas o insistente domínio do branco, preto e prata prosseguirá inabalável

PROTEÇÃO REFRESCANTE
Novas tecnologias para tintas automotivas incluem verniz anti-riscos e pigmentos que repelem calor, poupando o ar condicionado do veículo



Divulgação/Volkswagen

A Sherwin-Williams, na América do Sul, fornece para a General Motors da Argentina e atua na pintura de interiores:

"Nossa tecnologia Soft Swade tem sido muito bem aceita. Alia cores e uma textura muito confortável ao toque humano".

TENDÊNCIA DE CORES

Apesar da falta do colorido nas ruas as principais marcas de tintas automotivas investem nas tendências de cores e diferenciais. Marcos Fernandes, da Basf, observa que a empresa possui um grupo de designers, espalhado pelo mundo, que pesquisa cores até em outros segmentos, como design de joias e arquitetura, levando em conta condições demográficas e sociais de cada região. Ele cita como exemplo o branco, tendência apontada para a temporada 2006/2007:

"Naquela época eram só 10% e para veículos comerciais. Hoje é a cor que predomina, com 30% a 40% das vendas no mundo inteiro, não só no Brasil".

Em uma análise para a América do Sul, mais forte com o Brasil, os designers da Basf conseguem visualizar mais elementos da natureza, de otimismo e de alegria. Assim, surgem como tendências branco, preto e laranja:

"O desafio da indústria é desenvolver cores diferentes mesmo sendo branco e preto. Então usamos pigmentos, efeitos para transformar essas cores em algo mais sofisticado, moderno, que cria um atrativo. Laranja é uma cor que tem um apelo visual forte e gera conexão com otimismo e natureza e não tem gênero. É uma tendência para daqui quatro, cinco anos e muito utilizada hoje nos lançamentos, principalmente para carros pequenos e esportivos".

Segundo ele, "para o médio e longo prazo continuaremos a ter branco, preto, prata e cinza como predominantes, mas outras cores crescerão no portfolio, como azul, verde e laranja".

Em meio às tendências mundiais estudo da PPG detectou que, para o Brasil, branco e prata continuam liderando nas escolhas dos consumidores. E há uma

SEOYON INTECH BRASIL GANHA DESTAQUE ENTRE OS MELHORES FORNECEDORES DA FCA LATAM.



A SEOYON INTECH BRASIL do grupo SEOYON, referência em produtos como painéis de portas, tetos, equipamentos eletrônicos dentre outros, se orgulha em ser reconhecida como a melhor fornecedora na categoria INTERIORES DE VEÍCULOS DA FCA LATAM no ano de 2017. Essa premiação reforça a nossa busca constante da satisfação dos nossos clientes com a mais alta qualidade, tecnologia, inovação e respeito ao meio ambiente. Agradecemos a FCA pelo reconhecimento, aos nossos parceiros que nos apoiaram nessa caminhada e principalmente a todos os nossos colaboradores que, com entusiasmo, talento e dedicação, tornaram esse resultado possível.



São Joaquim de Bicas / MG - +55 (31) 3539-5300
comercial@seyonintech.com.br

Da mesma forma que outros componentes, novidades em tintas tendem a chegar primeiro aos modelos topo de linha



Divulgação/GM

surpresa: o azul registrou crescimento mais rápido.

A preferência dos consumidores brasileiros por veículos brancos cresceu 1% em 2017 – dados indicavam 37% em 2016. No geral o chamado Neutro Brilhante obteve crescimento de quase 10% nos últimos cinco anos na região. O prata também teve um pico favorável em 2017, com a denominada Sombra Metálico aumentando 2%, de 29% em 2016 para 31% em 2017.

Em seu relatório de cores mais recente a Axalta constatou tendência por peroladas e brilhantes para veículos de luxo, que tiveram crescimento de 4% em 2017. Na América do Sul cinza é a nova estrela, indo de 8% para 11%.

“Para o futuro fizemos um estudo e acreditamos que a cor tendência será um branco perolado que denominamos StarLite”, nota Aquino, da Axalta. “É uma cor sofisticada que fica bem em carros de todos os tamanhos.”

Cores sólidas mais caras: culpa do branco.

Foi-se o tempo em que o consumidor que buscava economia na compra de um o KM podia optar por cores sólidas, que até um tempo atrás não tinham custo adicional. Agora boa parte delas tem valor extra, assim como as metálicas e perolizadas. Por exemplo: a Fiat, em seu site, indica a cobrança de R\$ 260 pelo vermelho Alpine e pelo branco do modelo Mobi, mas o preto sai sem custo adicional. O mesmo ocorre com o Argo: R\$ 500 a mais para as cores sólidas vermelho e branco. Isento, só o preto. A Chevrolet também cobra a mais pelo branco no Onix e Cruze, aponta seu site, assim

como pelo branco e preto em modelos mais sofisticados, como o Equinox.

A Volkswagen, indica seu site, não eleva o custo do Up! na escolha das cores branca, preta e vermelha mas cobra R\$ 467 a mais por um Polo branco ou vermelho.

A Ford não onera o cliente pela pintura vermelha do New Fiesta e do EcoSport, por exemplo, mas adiciona R\$ 550 e R\$ 650, respectivamente, se o cliente escolher o branco.

Para Marcos Fernandes, da Basf, trata-se de estratégia de marketing: “É uma questão de demanda, de como se posicionar no mercado. Não vejo relação com tecnologia

ou custo, é estratégia da montadora mesmo. Já as cores perolizadas ou metálicas podem trazer algum pigmento diferente que acarreta em aumento de custo”.

De acordo com Adriana Carradori, gerente de produto da Ford, a alta demanda pelo branco levou a companhia a cobrar por essa cor sólida. Em contrapartida não há custo adicional pela cor vermelha sólida. O mesmo ocorre com o Ka Freestyle, que possui uma opção marrom Trancoso gratuita. Todas as demais nesse modelo têm custo.

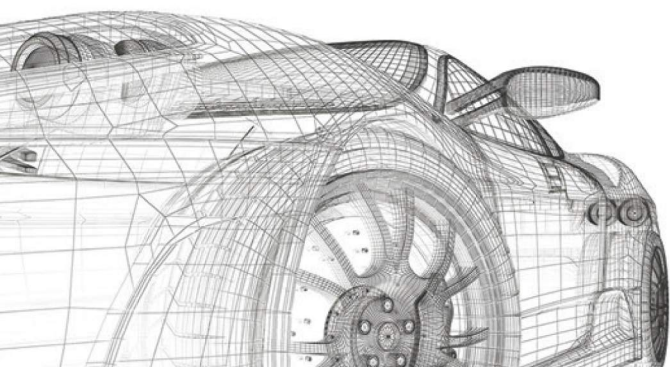
Fiat, Chevrolet e VW foram procuradas para comentar o tema, mas não responderam.

**A líder mundial em tecnologia
para componentes automotivos
está na sua garagem. Magneti Marelli.
A segunda marca do seu carro.**



A Magneti Marelli é sinônimo de alta tecnologia em sistemas e componentes automotivos. O resultado disso é uma mobilidade cada vez mais segura, confortável e sustentável para as pessoas e preocupada com o meio ambiente. A Magneti Marelli conquistou um espaço tão grande nas principais montadoras do mundo que se tornou a segunda marca do seu carro.

www.magnetimarelli.com.br



**MAGNETI
MARELLI**



Contamos com vocês!

FCA premia seus melhores fornecedores e avisa: programa de relacionamento será norte para cumprir cronograma de 25 lançamentos na América Latina.

Plateia formada por quase quinhentos representantes de fornecedores reunida em Belo Horizonte, MG, ouviu atenta discurso de Antonio Filosa, pela primeira vez participando do Annual Supplier Conference and Awards FCA como seu presidente para América Latina: "Com o novo plano da FCA, já anunciado globalmente, teremos 25 lançamentos de novos modelos, renovações de produtos e séries especiais de veículos Fiat, Jeep e Ram na América Latina nos próximos cinco anos. Contamos com vocês".

Para Filosa "o mercado está cada vez mais desafiador, demandando mais agilidade e capacidade de inovar. Como qualidade para FCA é um fator inegociável, o programa de relacionamento do Grupo com os fornecedores, apresentado ano passado, segue como norte".

O programa em questão é batizado 4T, de Trust, Teamwork, Transparency e Transformation. Segundo Luis Santamaria, diretor de Compras e Supply Chain para a América Latina, a iniciativa já respondeu por 53 eventos específicos para os for-



necedores e 566 sugestões de melhoria. "Percebemos evolução na integração dos processos tecnológicos e sistemas avançados de manufatura. Foram mais de 20 mil horas de treinamento com a participação de 2 mil 241 pessoas."

E para Richard Schwarzwald, diretor de qualidade da Fiat Chrysler Automobiles para América Latina, "os fornecedores são os pilares do novo modelo de integração da FCA. A inovação não está somente nos grandes feitos tecnológicos, podendo aparecer em ideias simples para resolver um problema ou melhorar a vida de nossos clientes".

Esta foi a segunda vez que o prêmio adotou padrão global. De acordo com a empresa os dezesseis vencedores foram escolhidos com base em avaliação 360 graus de indicadores de desempenho no último ano: o sistema de classificação avalia o desempenho do fornecedor em áreas como qualidade, entrega, custo, garantia e parceria.

FCA Suppliers Awards 2018

Supply chain management

Elta Transportes

CAPEX

Balluff

Services

Much More

Mopar

Shell

Body

Gestamp

Raw materials

PPG

Chassis

Pirelli

Engine systems

Umicore

Interior

Seoyon

Electrical

Sumidenso

Powertrain

Litens

Innovation

Reply

Sustainability

Basf Tintas

Value optimization

Denso

Foundational principles: colaboração proativa

Brose

Regional focus: breaking through, quebrando paradigmas

Metagal Argentina



Uma perda do tamanho da FCA

O mundo automotivo ficou em choque com a notícia da morte repentina de Sergio Marchionne, um dos maiores e mais reconhecidos líderes globais da indústria

O fim de julho trouxe uma notícia absolutamente inesperada e perturbadora: a morte de Sergio Marchionne, um dos maiores, mais conhecidos e reconhecidos líderes da história da indústria automotiva global.

O ocorrido foi carregado de dramaticidade, em particular pela forma com que os fatos se desenrolaram. Marchionne já anunciara, no fim de maio, durante o FCA Capital Markets Day – que acabou por se tornar seu último grande evento público – que um processo sucessório aconteceria no ano que vem.

Mas em pleno sábado, 21 de julho, e de forma lacônica, a FCA informava que complicações de saúde impossibilitariam Marchionne de retornar às suas funções profissionais e que por isso Mike Manley, até então o responsável pela Jeep, fora indicado como novo CEO.

Nada além disso foi revelado, o que

NEO RODAS



FINALISTA DO PRÊMIO **AUTODATA 2018**

FORNECEDOR DE PEÇAS, PARTES E COMPONENTES.

Agradecemos a todos que fazem parte desta história de sucesso!

www.neorodas.com.br

Venha nos visitar no

Congresso **2018**
SAE BRASIL

De 3 a 5 de Setembro - São Paulo



iniciou série de especulações. Quatro dias depois veio a notícia de sua morte em comunicado da Exor, holding financeira que controla a maioria do capital da FCA, via John Elkann, herdeiro da família Agnelli. Assim como por ocasião do afastamento nenhum pormenor foi informado, acompanhado de pedido de respeito à privacidade familiar.

E nesse pequeno intervalo Alfredo Altavilla, cotado como um dos possíveis sucessores de Marchionne na FCA, deixou a empresa de forma abrupta.

Não foram reveladas oficialmente a causa da morte ou a realização de qualquer cerimônia: apenas uma missa na Catedral de Turim, na Itália, uma semana depois. Outra missa em sua homenagem foi agendada para 27 de setembro na sede estadunidense da FCA em Auburn Hills, Michigan.

De acordo com a imprensa italiana Marchionne sofreu uma embolia durante cirurgia em um hospital de Zurique, na Suíça. O hospital confirmou um procedimento cirúrgico e revelou mais tarde que o executivo se tratava de uma "enfermidade séria" ali há um ano. Mas, novamente, nada além disso foi revelado, o que ajudou a alimentar as dúvidas perante as circuns-

tâncias de sua morte – que possivelmente nunca serão definitivamente esclarecidas.

O quadro incitou algumas queixas de acionistas, e diante destas a FCA declarou oficialmente que a empresa desconhecia o quadro de saúde de Marchionne e que soube da situação crítica apenas naquele mesmo sábado, 21 de julho.

Marchionne deixa no topo de sua lista de legados a própria FCA, união da Fiat com a Chrysler que ele sonhou agregaria também a General Motors, durante a crise que afetou de forma gravíssima as duas montadoras estadunidenses em 2009.

Ainda que não tenha conseguido completar totalmente sua estratégia, a ação do executivo salvou a Chrysler da falência certa e deu alma nova à Fiat – que um pouco antes ele também resgatara de situação financeira dramática. O processo de unificação das duas companhias foi visto com ceticismo incontáveis vezes, mas Marchionne mostrou que sua aposta estava correta. Como resultado, ele mudou a escala global de forças da indústria.

Prova cabal de sua visão e capacidade, o executivo atuou no setor automotivo apenas nos últimos quinze anos: chegou à Fiat em 2003 sem qualquer experiência na área. Ele tinha 66 anos. ■

QUEM PODERIA IMAGINAR?

Esta foto do Salão de Genebra de 2014 ganhou contorno fortemente histórico e dramático neste 2018: da esquerda para a direita Manley, Elkann, Renegade, Marchionne e Altavilla





Onde quer que seja a viagem -
nossas soluções impulsionam
o futuro.



Combustão



Híbrido



Elétrico

Seja em um motor a combustão altamente eficiente, em um sistema híbrido inteligente ou no mais moderno motor elétrico, a BorgWarner oferece produtos para os sistemas de propulsão de hoje e do amanhã. Nossa visão é um mundo limpo e energeticamente eficiente. Para isso desenvolvemos soluções que reduzem o consumo de energia e as emissões, e ao mesmo tempo melhoram o desempenho. Como líder de produtos powertrain, apoiamos a indústria automotiva para realizar propulsão limpa e com tecnologia eficiente para veículos leves, médios, pesados e foras de estrada.

borgwarner.com

Faça revisões no seu veículo regularmente.

 **BorgWarner**

ROTA SOROCABA-AUSTRÁLIA

Quinze colheitadeiras de grãos Case IH produzidas em Sorocaba, SP, foram exportadas para a Austrália. Lote representou primeiro embarque de produtos fabricados naquela unidade à Oceania.

NO MERCADO

Makro e BYD firmam parceria: cinco lojas da atacadista em São Paulo Capital, uma no Grande ABC, uma em Santos, no Litoral, e uma em Aracaju, Sergipe, contam desde o mês passado com carregadores para carros elétricos de uso gratuito.



Por Marcos Rozen

Sugestões de pauta para esta seção podem ser dirigidas para o e-mail rozen@autodata.com.br



Divulgação/Nissan

SAI SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, ENTRA CÓRDOBA

A Nissan iniciou produção da nova geração da picape Frontier em Córdoba, na Argentina – até então modelo era fabricado em São José dos Pinhais, PR, unidade Renault. Cerimônia oficial no fim de julho recebeu presidente local e governador da Província. Investimento de US\$ 600 milhões, 1 mil empregos diretos e 2 mil indiretos.



Divulgação/Ducati

DUCATI EM RIBEIRÃO

Ribeirão Preto, SP, ganha concessionária Ducati, a Quattro, primeira da marca para o Grupo Power. Além das motocicletas de origem italiana loja oferece itens de vestuário como jaquetas, calças e botas.

50 ANOS E MAIS 3

Total e Citroën anunciaram renovação de seu acordo global até 2021: cooperação para pesquisa e desenvolvimento de novos produtos e recomendação exclusiva na montagem dos veículos e no pós-venda. Parceria começou em 1968. Óleo Total seguirá em uso pela equipe Citroën Racing no Campeonato Mundial de Rali, o WRC.

QUASE SEXAGENÁRIA

A NGK comemora 59 anos no País. Sua fábrica brasileira foi a primeira no mundo fora do Japão. Unidade de Mogi das Cruzes, SP, produz velas e cabos de ignição e receberá R\$ 210 milhões nos próximos três anos. Na área automotiva a NGK vende também bobinas de ignição para reposição e sensores de oxigênio e de detonação marca NTK.



Divulgação/BYD

GCM ELÉTRICA EM SJC

A BYD fechou acordo com a prefeitura de São José dos Campos, Vale do Paraíba, SP, para locação de trinta automóveis 100% elétricos que serão utilizados como viaturas da Guarda Civil Municipal. Contrato vale por 36 meses. Iniciativa é parte de política oficial de incentivo ao uso de carros elétricos e híbridos na cidade.



Divulgação/Land Rover

SÓ VINTE, APENAS VINTE E CINCO

A Land Rover traz ao Brasil mais vinte unidades do Range Rover Evoque conversível, a R\$ 300,4 mil cada. E oferece para a versão de carroceria fechada série especial Autobiography, em apenas 25 unidades, a R\$ 306 mil cada: rodas aro 20 diamantas, sistema automático de faróis adaptativos em LED, porta malas com abertura por gesto, couro em profusão e outros requintes.



Divulgação/VW

CORTEZZE

Priscilla Cortezze, nova diretora de assuntos corporativos e relações com a imprensa da VW América do Sul e Brasil. Vem do Citi. Formada em Jornalismo pela Cásper Libero e especialista em Marketing pela FGV. Sucede André Senador, que deixou a empresa.



Divulgação/VW

OWSIANSKI

Thomas Owsianski, VP de vendas e marketing, estratégia e planejamento de produto VW para América do Sul, promovido a presidente da Audi China. Gustavo Schmidt e Markus Kleimann assumem suas funções interinamente.



Divulgação/Jeep

SILVESTRI

Tania Silvestri assumiu as operações comerciais Jeep, Chrysler, Dodge e Ram para o Brasil. Antes, diretora-adjunta para a marca Jeep. Sucede Sergio Ferreira, que respondia pela diretoria comercial da FCA e deixou a empresa.



Divulgação/Fiat

ZOLA

Herlander Zola, diretor da marca Fiat, assumiu as operações comerciais da marca no Brasil. Assim como indicação de Silvestri, movimentação é fruto de reformulação da área comercial da FCA após a saída de Sergio Ferreira.



Divulgação/FCA

BALDINI

Erica Baldini foi promovida a diretora de RH da FCA para América Latina. Sucede Mario Borio, aposentado. Ex-Ford, 23 anos de experiência na área, pós-graduação em Administração de Negócios e Gestão da Produção.



ARTE CAMINHONEIRA

Campanha institucional da Mercedes-Benz usa obras de arte de Marcos Sachs construídas com sucata, lona e pneus para retratar cotidiano dos profissionais da estrada. Criação da agência Today, filme batizado Os Mandamentos do Caminhoneiro pode ser assistido no canal da marca no You Tube.

Divulgação/Vólvio



MAIS TRANSPARENTE

A Pilkington estreia novo site com o mote A Marca é Pilkington: ideia é apresentar vasto leque de informações sobre o universo de seus vidros automotivos a fornecedores, lojistas e consumidores em um único ambiente virtual. Acesso direto pelo site www.amarcaepilkington.com.br.

ZF É A MELHOR

A ZF é a melhor empresa de autopeças para se trabalhar no Brasil, segundo ranking elaborado pela plataforma de empregos Indeed e publicado pela Forbes Brasil. No ranking geral, que nomeou 25 empresas, a ZF ficou na nona colocação. Pesquisa contou com mais de 1,5 milhão de avaliações e classificações de funcionários e ex-funcionários de empresas de todo o País, distribuídas em diversos segmentos. Quesitos avaliados foram equilíbrio de trabalho e vida pessoal, segurança/progressão no emprego, gestão, desenvolvimento de carreira e reputação da empresa.

ITAÚ E JLR

O Itaú firmou acordo com a Jaguar Land Rover e passará a responder pelos financiamentos dos veículos 0 KM da fabricante, assumindo a administração integral da Jaguar Serviços Financeiros e da Land Rover Serviços Financeiros a partir de estrutura exclusiva.

ESTUDO J.D. POWER 1

A J.D. Power do Brasil apresentou os resultados da quarta pesquisa anual CSI, de Customer Service Index, que mede a satisfação dos consumidores com o pós-venda das fabricantes. De 1 mil pontos possíveis a Toyota lidera lista das marcas generalistas, com 841, seguida de Honda, 836, e Hyundai-Caoa, 829.

ESTUDO J.D. POWER 2

Neste ano a consultoria apresentou também ranking específico para marcas de luxo. Ficou à frente a Mercedes-Benz, dona de 849 pontos, seguida por Audi, com 844, e BMW, 828. Ao todo a pesquisa ouviu 4 887 proprietários de veículos novos no Brasil, registrados de fevereiro de 2017 a março de 2018.



Divulgação/Nissan

MAL, MARCH

A última bateria de testes do Latin Ncap avaliou o Nissan March e lhe concedeu apenas uma estrela em proteção do ocupante adulto e duas estrelas para o infantil. De acordo com entidade alta compressão do peito em impacto frontal associado a estrutura instável contribuíram para o fraco resultado.



Divulgação/FCA

ZUPPI

Martin Zuppi assumiu posto de diretor geral da FCA Argentina: antes, seu diretor comercial. Sucede a Antonio Filosa, presidente da FCA para a América Latina. No grupo desde 1996, admitido como gerente de logística comercial. Passagem pela matriz na Itália.



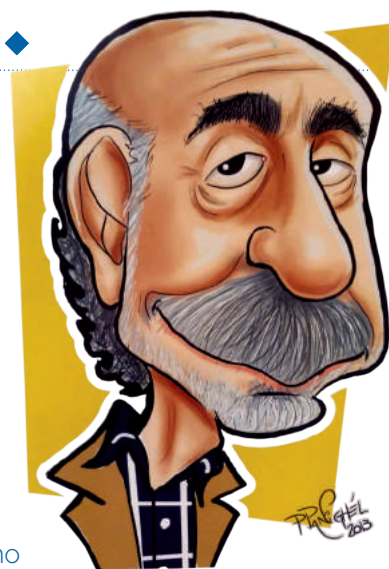
Divulgação/Librelato

MARTINS

Simone Lucas Martins é a nova diretora administrativa/financeira da Librelato. Formada em Ciências Contábeis e especialização em Gestão Estratégica de Negócios. Passagens por DHB, Arteccla e outras.

SD E A SALA MUSTANG

Sergio Duarte, mais de 40 anos dedicados ao jornalismo automotivo, morreu no domingo, 29 de julho, em São Paulo, vitimado por câncer. Figura conhecidíssima no meio, bastante querida e solícita, fez de tudo um pouco: passou pelas redações de títulos históricos de nossa imprensa automotiva, como Quatro Rodas, Auto Esporte, Quatro por Quatro & Pick up – na qual inclusive estampa capa da edição número 1 ao volante de um Jeep Willys –, Grand Prix e outras, além de sócio-fundador desta **AutoData**. Na área de comunicação corporativa atuou em Anfavea e Hill & Knowlton e desde os anos 90 tocava sua própria agência, a SD&Press. Foi dono de concessionária Yamaha e de carros, muitos carros, que dirigia com prazer, como aquele inesquecível Opala Envemo. Colecionou gosto especial por preservar itens ligados à história da indústria automotiva, de press-kits a manuais do proprietário, de calendários Pirelli a jabás de salões do automóvel. Nos últimos tempos dedicou-se à meticulosa montagem de miniatura de Ford Mustang Shelby GT 500 1967 em escala 1:8, servida parte a parte em fascículos adquiridos pacientemente por uma centena de semanas. Trancava-se em sala do escritório – logo apelidada Sala Mustang, de acesso proibido – e não podia ser interrompido durante o processo. Quando finalmente o modelo ficou pronto inventou desculpa qualquer para justificar um mínimo pormenor que impedia sua total finalização, malandragem éssedêzística para ficar à vontade na Sala Mustang longe de aporrinhações. Dizia que não gostava de trabalhar, mas fez muito por muitos. Poupança velório e enterro ao doar corpo para a Faculdade de Medicina da USP.



Arquivo SD&Press



Divulgação/De Agostini

“Marchionne nos ensinou a pensar de uma forma diferente, inclusive pouco ortodoxa, e nos deu coragem para mudar, mas sempre mantendo um senso de responsabilidade perante a companhia e suas pessoas.”

John Elkann, Chairman da Exor e herdeiro da família Agnelli

15%

foi a alta no movimento dos consumidores em lojas de veículos, motos e peças em todo o País em julho na comparação com o mesmo mês de 2017, apontou levantamento da Serasa Experian. Na média geral de vários segmentos do varejo o índice foi de 7,8%, melhor resultado para o mês dos últimos seis anos.

“Os modos de mobilidade ativa não têm recebido o apoio e o investimento necessários. A situação de insegurança a que estamos submetidos é inaceitável do ponto de vista da civilidade.”

André Soares, presidente da União de Ciclistas do Brasil.

70%

das denúncias registradas em canais internos das empresas são anônimas, segundo levantamento da ICTS Outsourcing que avaliou dados de trezentas companhias de 2008 a 2017.

44%

das denúncias se referiram a relacionamento interpessoal, o que inclui assédio moral e sexual, agressões e outros desvios de comportamento. Foi o maior índice do levantamento.

43%

dos brasileiros usam cartão de crédito para pagar compras acima de R\$ 500, indicou a pesquisa O Brasileiro e Sua Relação com o Dinheiro 2018, do Banco Central.

18%

usam cartão de débito para realizar o pagamento na mesma análise.

31%

pagam em dinheiro.

“Estou considerando tornar a Tesla uma empresa privada, no valor de US\$ 420 por ação. O financiamento está assegurado.”

Elon Musk, pelo Twitter.



Trânsito seguro: eu faço a diferença.

Vale pelo custo de manutenção que dá fôlego para o capital de giro.

Vale pela tecnologia alemã que não deixa você na mão.

Vale pela suspensão reforçada e capacidade de carga.

Vale pela segurança dos 3 anos de garantia total.

Vale pelo conforto interno.

Vale porque é um bom negócio na compra, no uso e na revenda.

E em todos os dias do ano para o seu cliente.

Faça as contas que

#vale



Profissional com CNPJ e Produtor Rural compram Amarok Trendline com descontos de até 15%

no valor de tabela.

Amarok Trendline a partir de:
R\$ 158.690,00



Volkswagen

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

FINANCIAMENTOS. CONSÓRCIO. SEGUROS. MOBILIDADE.

Quer saber mais? Acesse: vendascorporativas.vw.com.br

FleetCenter

Oferta válida até 31/8/2018 ou enquanto durarem os estoques nas Concessionárias Autorizadas Volkswagen, para o modelo Amarok Trendline, pintura sólida, ano/modelo 2018/2018 (cód. S7BB3A básico), à vista a partir de R\$ 158.690,00 já com a condição especial para clientes Microempresário e Produtor Rural, sendo imprescindível, para tanto, o porte de documentos que comprovem essa condição e que estejam devidamente regularizados. Condição exclusiva para aquisição de veículos por meio do canal de Vendas Corporativas. Esta condição não é cumulativa com outras ações vigentes. Fotos meramente ilustrativas. Consulte as regras do programa para venda a clientes Microempresário e Produtor Rural junto a uma Concessionária Autorizada Volkswagen. Garantia de 3 anos para todo o veículo, sem limite de quilometragem. A garantia está condicionada à realização de manutenção em uma Concessionária Volkswagen. Central de Relacionamento ao Cliente (CRC): 0800-0195775.

Grandes cargas. Baixo consumo.

Transportar o máximo de carga possível com o mínimo esforço. Isso é reduzir o consumo de combustível e gerar economia.

Para percorrer grandes trajetos consumindo menos combustível conte com as soluções inteligentes e tecnologias da ZF. Sistemas de transmissão, chassi e segurança que reduzem custos operacionais e garantem o máximo conforto.

Visite zf.com/trucks



Respeite a sinalização de trânsito

60
anos. ZF do Brasil

