

AUTODATA



From the Top
Márcio de Lima Leite,
presidente da Anfavea



ONDE COMPRAR?

Pandemia coloca globalização em xeque

ÓRFÃOS DA FORD

Empresa deixa legado negativo após fechar fábricas no Brasil

TUPY COMPRA A MWM MOTORES

Negócio amplia oportunidades de crescimento

RENAULT FECHA CICLO NO PAÍS

E inicia outro programa de investimentos

CAOA CHERY

Montadora fecha fábrica de Jacareí e comemora 15 anos em Anápolis

VEÍCULOS COMERCIAIS

Fabricantes estão otimistas, mas podem crescer mais

ÔNIBUS

Trinta anos de evolução na produção de chassis e carrocerias



Novo Volkswagen Meteor

Plantamos um novo gigante nos extrapesados e colhemos um sucesso de vendas em todo o Brasil.



Acesse nosso QR code
ou www.vwco.com.br
e saiba mais
sobre o Meteor.

 Volkswagen Caminhões e Ônibus

 Volkswagen Caminhões e Ônibus

 @vwcaminhoes

Juntos salvamos vidas. 



Caminhões
Ônibus

**EVENTO
VEÍCULOS COMERCIAIS****24**

AutoData realizou Fórum que indicou as projeções do setor de caminhões, ônibus, implementos e carrocerias. As apostas são de crescimento.

**INDÚSTRIA
RENAULT FECHA CICLO****30**

Com lançamentos da nova Oroch e do Kwid elétrico, fabricante encerra investimentos de R\$ 1,1 bilhão e se prepara para novo programa.



Divulgação/ Renault

**SUPRIMENTOS
GLOBALIZAÇÃO EM XEQUE****38**

Pandemia, guerra na Ucrânia e falta de componentes fazem o setor automotivo repensar os conceitos de sua cadeia global de fornecedores.

**LANÇAMENTO
TRANSIT FURGÃO****42**

Após a van de passageiros, Ford lança no Brasil a versão furgão para transporte de cargas do utilitário montado no Uruguai.

**NEGÓCIOS
TUPY COMPRA MWM****44**

Aquisição une fundição com fabricante de motores, verticaliza operação e amplia oportunidades de crescimento conjunto.

50**INDÚSTRIA
CAOA CHERY**

Montadora enxuga operação com fechamento da fábrica de Jacareí e concentra produção em Anápolis, onde completa 15 anos de atuação.

58**INDÚSTRIA
ÓRFÃOS DA FORD**

Empresa deixa legado negativo nos lugares onde fechou fábricas. Bahia tenta voltar a produzir carros com novo plano para Camaçari. São Bernardo perdeu R\$ 10 bilhões em impostos e renda. Planta de motores em Taubaté segue fechada à espera de um comprador.

68**SUPRIMENTOS
PRÊMIOS**

Hyundai e CNH Industrial premiaram os seus melhores fornecedores no Brasil em 2021, com pedidos para aumentar nacionalização.

70**ESPECIAL AUTODATA 30 ANOS
ÔNIBUS**

A evolução dos fabricantes de chassis e carrocerias de ônibus instalados no Brasil, hoje dentre os melhores do mundo.

76**FAÇAM SUAS APOSTAS 2022
IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS**

Alcides Braga, da Truckvan, e José Carlos Sprícigo, da Librelato, falam sobre projeto de renovação de frota e adoção do quarto eixo em carretas.

78**MEMÓRIA
AUTODATA 30 ANOS**

Relembramos que, em 2013, operações no Brasil da maioria dos grandes fornecedores sistemistas tinham brasileiros no comando.

88 MANN+HUMMEL

Líder global em sistemas de filtragem, empresa leva prêmio máximo como fornecedora do ano do Grupo CNH Industrial.

90 AGÊNCIA AUTODATA NEGÓCIOS

As movimentações e novidades das empresas do setor automotivo

93 AGÊNCIA AUTODATA GENTE

As movimentações e novidades dos profissionais que atuam no setor automotivo no Brasil e no mundo

8**LENTE**

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

12**FROM THE TOP**

O novo presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite, defende a retomada da industrialização do País.

94**FIM DE PAPO**

Frases e números mais relevantes e irrelevantes do mês, escolhidos a dedo pela nossa redação.

Reindustrialização já

Por Pedro Kutney, editor

Qualquer país que pretende ser chamado de desenvolvido não pode abrir mão de ter um parque industrial forte instalado em seu território. Não à toa, o termo "países industrializados" identifica o bloco de nações mais ricas do mundo. Isso porque a indústria é o setor da economia que agrega valor a produtos, induzindo à evolução tecnológica da sociedade. Smartphones, ou automóveis, e suas longas cadeias de valor agregam tecnologia ao tecido social – e tornam a vida melhor.

O conceito parece simples, mas é pouco compreendido – e muitas vezes repudiado – pelos neoliberais que dominam os corredores do poder em Brasília, avessos a traçar políticas de desenvolvimento industrial para o País. O resultado desse inexplicável desprezo pode ser exumado no PIB nacional.

A participação da indústria na economia brasileira encolheu drasticamente na última década, representava 23,1% do PIB em 2011 e desceu a 18,9% em 2021, segundo dados divulgados pelo IBGE. Na prática, essa desindustrialização do

País significa destruição de empregos de maior qualidade, queda de arrecadação de impostos e aumento das importações de bens industrializados.

O setor automotivo brasileiro tem grande participação no PIB industrial, 20% em 2021, é indutor do crescimento econômico, mas também enfrenta processo de desindustrialização, especialmente na sua cadeia de suprimentos, o que vem fazendo crescer a dependência dos fabricantes de veículos das importações de componentes.

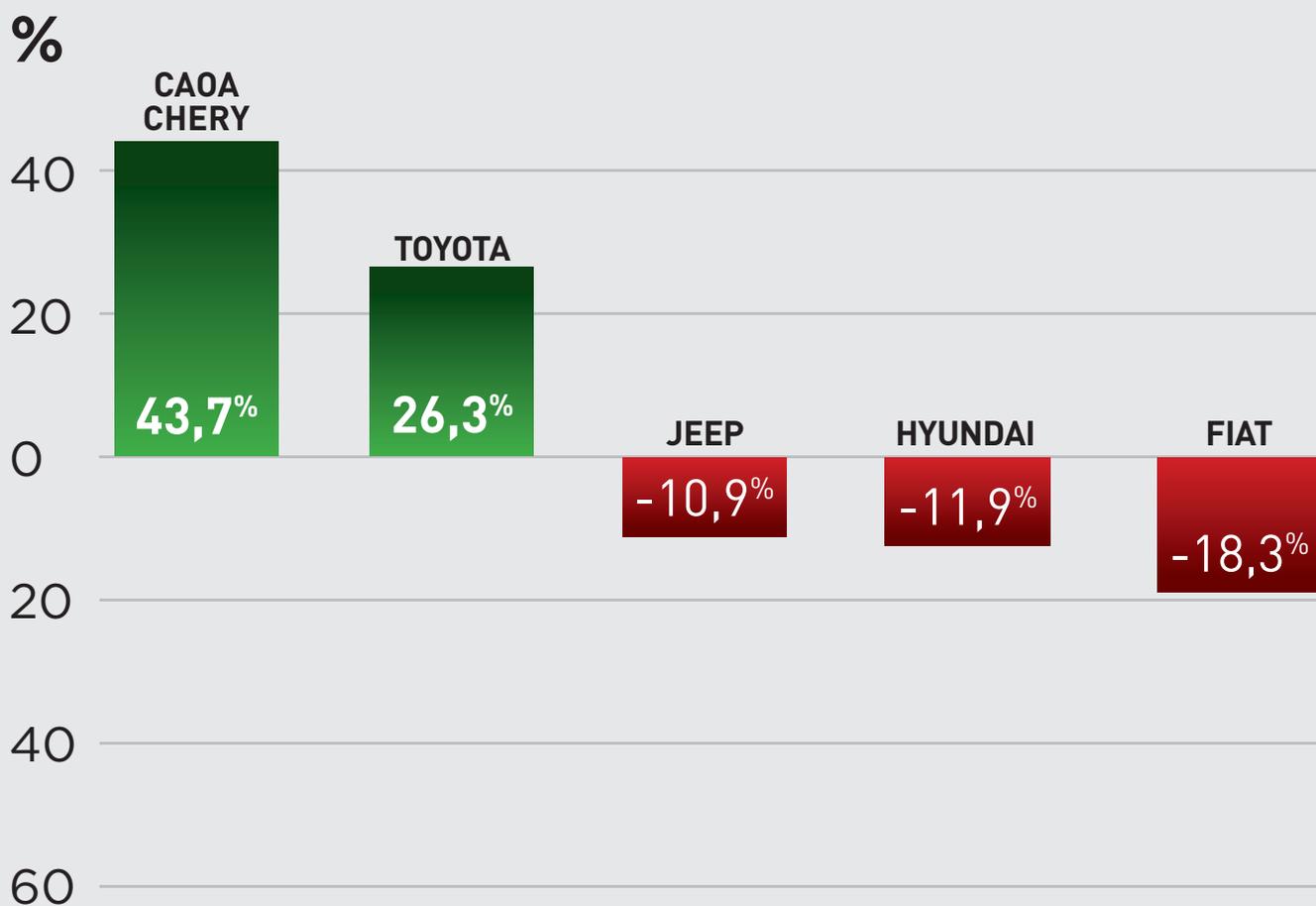
Este cenário é insustentável, é preciso mudar o rumo, planejar o futuro, promover investimentos, fortalecer todos os elos da cadeia de valor, ou o País ficará para trás diante das transformações disruptivas da indústria automotiva. Sabendo disso, o novo presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite, assumiu seu posto na associação dos fabricantes de veículos com discurso pró-indústria, refletido também em sua entrevista nesta edição de **AutoData**. Segundo ele, com "senso de urgência", esta será sua principal missão à frente da entidade: reindustrialização já.



AUTODATA

Direção Geral Leandro Alves **Conselho Editorial** Isidore Nahoum, Márcio Stéfani, Pedro Stéfani, Vicente Alessi, filho **Redação** Pedro Kutney, editor **Colaboraram nesta edição** André Barros, Caio Bednarsky, Roberto Hunoff, Roberto Nunes, Soraia Abreu Pedrozo, Wilson Toume **Projeto gráfico/arte** Romeu Bassi Neto **Fotografia** Christian Castanho, DR e divulgação **Capa** Travel mania/Shutterstock **Comercial e publicidade** tel. PABX 11 3202 2727: André Martins, Luiz Giadas e Luiz Martins **Assinaturas/atendimento ao cliente** tel. PABX 11 3202 2727 **Departamento administrativo e financeiro** Isidore Nahoum, conselheiro, Thelma Melkunas, Hidelbrando C de Oliveira, Vanessa Vianna **ISN** 1415-7756 **AutoData** é publicação da AutoData Editora e Eventos Ltda., Av. Guido Caloi, 1000, 4º andar, sala 434, bloco 5, 05802-140, Jardim São Luís, São Paulo, SP, Brasil. É proibida a reprodução sem prévia autorização mas permitida a citação desde que identificada a fonte. **Jornalista responsável** Leandro Alves, MTb 30 411/SP

CAOA CHERY



FONTE: AUTODATA, COM DADOS DA FENABRAVE.

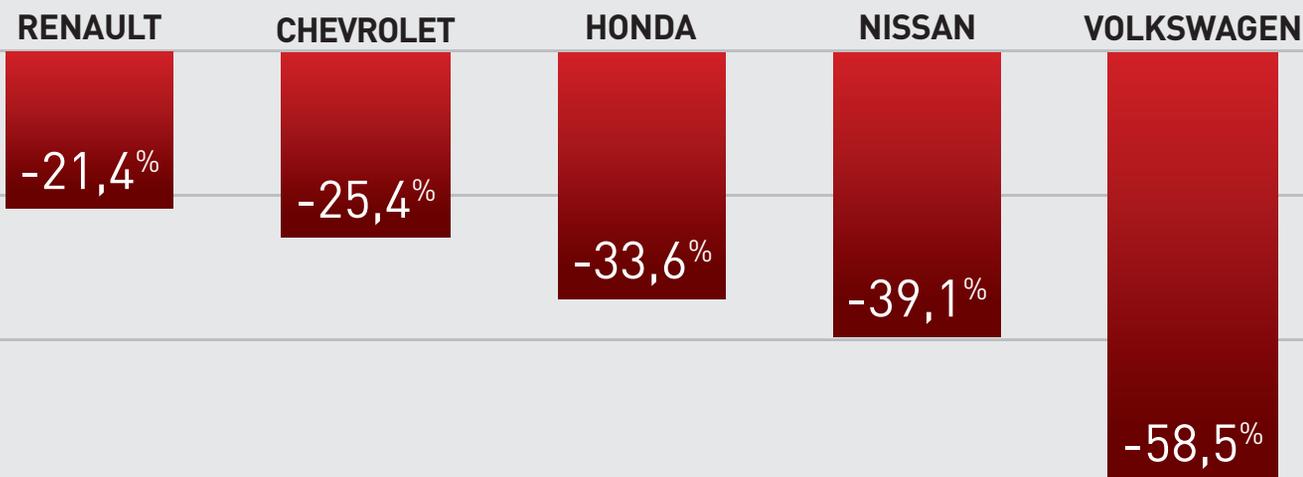
PUBLICADO EM 06/05/2022.

BASE: 1º QUADRIMESTRE/2021 X 1º QUADRIMESTRE/2022.



No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.

A MONTADORA QUE MAIS CRESCEU EM **VENDAS** EM 2022.



CAOA CHERY
QUALIDADE, TECNOLOGIA E DESIGN



Acervo pessoal

OS PRIMEIROS 30 ANOS NINGUÉM ESQUECE

Jornalistas&Cia, que já foi FaxMoagem, homenageou a AutoData Editora por nossos primeiros 30 anos de vida editorial. Durante o evento fiz o seguinte curto discurso:

"Agradeço muito a lembrança de Jornalistas&Cia e sua homenagem pelos primeiros 30 anos da AutoData Editora. Somos, nós e Moagem, contemporâneos: temos virtudes e não fugimos do ridículo, se for necessário, aquele ridículo de Mário de Andrade em sua Paulicéia Desvairada, tão a propósito neste ano do centenário da mostra modernista de 1922. Ele escreveu que não fugia do ridículo porque estaria, sempre, em muito boa companhia. Mas não posso perder a oportunidade para reconhecer nossa identificação com os direitos universais e com a liberdade de expressão, reconhecidos pela missão editorial da AutoData Editora, que é transformar informação em conhecimento. Pois o conhecimento, sim, liberta. Identificamo-nos, pois, contra qualquer censura exercida

contra jornalistas e contra a imprensa, e execramos a tortura. Cabem, assim, hoje, uma atitude pela liberdade de Julian Assange e outra pelo Fora Bolsonaro.

Jornalistas e a imprensa vivem, hoje, dias imprevistos trinta anos atrás, querido Dudu, quando o comprometimento com a informação era mandatório e quando não havia dúvidas de que o exercício da profissão era absolutamente fundamental para a democracia em qualquer sociedade. Estou falando, é claro, de jornalismo plural e ético e exercido por profissionais. Como o conhecemos.

Pois é absolutamente necessário que resgatemos estes princípios. Pois imprensa sob o tacão do marketing perde seus princípios e transforma-se na loja de secos e molhados que Millôr Fernandes immortalizou.

Credibilidade, queridas amigas e queridos amigos, é criada no rigor do seu exercício no dia a dia, como somos testemunhas e como leitores, ouvintes e telespectadores comprovam. É preciso combater o algoritmo que desconhece esforços e sensibilidade, é preciso combater o marketing barato de econometrias vagabundas. É preciso mostrar para os não profissionais que seu lugar é outro.

E devemos acariciar o jornalismo de verdade como a melhor maneira de bem informar e de fazer sólidas as democracias representativas. Muito obrigado."



Por Vicente Alessi, filho

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



Acervo pessoal

André Beer já deixara a presidência da Anfavea há quase três meses naquele 14 de julho, uma sexta-feira de 1989. Pois dezoito jornalistas se juntaram para fazer sua homenagem-surpresa coletiva a ele: pela atenção e pela fidalguia, pela boa informação com a qual sempre nos cumulou. Na foto, de pé, da esquerda para a direita, S Stéfani, Fred Carvalho, Vicente Alessi Filho, Odilon Guimarães, Roberto Marks, José Roberto Nasser, Susete Davi, Mauro Ribeiro, Sérgio Duarte, Kátia Siqueira, Mauro Forjaz, José Carlos da Silveira Pinheiro Neto, Carlos Augusto de Amaral Salles, Ciro Dias Reis, Chico Lelis e Fernando Calmon. Agachados: Nereu Leme, Claudinei Cruz dos Santos, Marcelo Bairão e o homenageado.

ANFAVEA COM NOVA BIRUTA

Dizia-se há muitos anos, lá pelos lados da avenida Indianópolis, que a chegada de um novo presidente significava, para a Anfavea, a troca da biruta instalada no alto do casarão, na forma de galo da madrugada. Aquela mesma biruta mais comum em aeroportos de pequeno porte, aquele pequeno instrumento que mostra a direção do vento ao lhe enfunar o pano. Desejamos que a nova biruta da entidade, agora sob os cuidados de Márcio de Lima Leite, da Stellantis, seja arguta ao captar o sabor, a direção e a velocidade dos ventos internos. E lembrar que, no caso, jornalistas não correspondem, exatamente, ao quarto poder – mas podem vir a ser, ao longo do tempo, parceiros muito eficientes. Desde que a eles seja permitido conhecer as realidades e o vai-da-valsas do setor de veículos.

HÁ QUEM VÁ ATRÁS DAS SUÍTES

O jornalista Pedro Kutney fez sua reestreia na AutoData Editora na edição da sexta-feira, 6 de maio, no Portal, com a suíte de nota publicada no dia anterior por Gilberto Amêndola, o novo editor da coluna Direto da Fonte do diário O Estado de S. Paulo. Contou, ao pormenor, o processo pelo qual Luiz Carlos de Moraes, ainda presidente da Anfavea, acompanhou seu sucessor a Brasília, DF, para apresentá-lo aos maiores do Ministério da Economia e como quase saiu de lá com emprego novo, no próprio ministério. Que ele não aceitou.

HÁ QUEM VÁ ATRÁS DAS SUÍTES 2

Não é a primeira vez que profissional dos quadros automotivos, particularmente ex-presidentes da Anfavea, recebe convites deste tipo. Miguel Jorge, por exemplo, foi ministro da Indústria, do Comércio e do Turismo. Também foram convidados para variadas posições Mário Garnero, André Beer, Luiz Adelar Scheuer, Rogelio Goldfarb, Jackson Schneider e Cledorvino Belini.

DE RECIFE, POR LUIZ CARLOS MELLO

O Estadão promoveu, nos dias 28 e 29 de abril, um assim chamado Summit. Nosso vernáculo, o mesmo de Camões, Pessoa e Machado, parece tosco demais para abrigar versão etimologicamente ajustada a tão rebuscado vocábulo anglo-saxão, cujo objetivo é discutir-se o futuro da indústria automotiva. O anúncio do evento é encimado por atraente selo, indicando que será o mesmo on-line, outra evidência de nossa indigência vernacular, e gratuito: construção nada nova nesta era da chamada inteligência artificial.

Dado o caráter abrangente e não seletivo do dito summit, em termos de ênfase ou experiência coletadas por países ou marcas, chama atenção de ser a grande maioria dos representantes de montadoras os provenientes de uma só delas, hoje Stellantis, antes Chrysler, Fiat e Peugeot. Nada surpreendente, assumindo-se que, hoje, todos sabem o suficiente de todos e todos repartem o conhecimento recolhido em todos os ambientes onde produzem e vendem.



Acervo pessoal

DE RECIFE, POR LUIZ CARLOS MELLO 2

A visão da Stellantis, portanto, deve em muito superar-se à dos seus concorrentes, daí não caber dúvida sobre o conteúdo holístico da abordagem que expositores se reservarão, sendo de esperar, todavia, nem tanto, por parte dos da plateia que lhes endereçarão perguntas de todos os matizes e logomarcas. De tudo – em se tratando de conferência de tal amplitude – surpreende a ausência, até a edição de ontem do Estadão, de representantes da área de sociologia, antropologia e mesmo psicologia, ciências tão umbilicalmente ligadas ao tema da mobilidade. Se perguntas houver, porém, nesse campo, os conferencistas saberão delas cuidar com a proficiência que lhes é própria.

Quem vai de Caio, vai muito melhor!



#ÔNIBUSPARATODOS

SIGAM NOSSAS
REDES SOCIAIS



Apelo à industrialização

O advogado mineiro Márcio de Lima Leite, 51 anos, recém-empossado para gestão de três anos na presidência da Anfavea, tem dois temas na sua lista de prioridades, equivalentes em importância. Um deles o acompanha desde a infância: a paixão pelo Galo, o Clube Atlético Mineiro, do qual é conselheiro. "Não gosto de futebol, só do Galo", diz.

Sua outra prioridade à frente da associação dos fabricantes de veículos tomará mais tempo e paciência. Leite assumiu no começo

de maio com apelo em favor da retomada da industrialização no Brasil. Ele afirma que vai direcionar seu "senso de urgência" para fortalecer e expandir o setor no País: "Sou advogado e contador, mas sou um homem de indústria, sempre trabalhei para o setor. Acompanhei a força da indústria, compreendo como transforma a vida das pessoas".

Leite não é um novato no ofício de negociar interesses da indústria com o governo. Ele é atualmente vice-presidente de assuntos ju-

ridicos, tributários e de relações institucionais da Stellantis América do Sul, mas atua em funções parecidas há 21 anos no mesmo grupo empresarial – Fiat até 2014, depois FCA e Stellantis desde janeiro de 2021, após a fusão da FCA com o Grupo PSA.

Nesta entrevista a seguir o novo presidente da Anfavea fala sobre os desafios de sua gestão e de como pretende defender e promover o setor automotivo nacional como principal indutor da industrialização do País.

No seu discurso de posse na presidência da Anfavea o senhor destacou a necessidade urgente de retomar a industrialização do País. Qual é o grau de desindustrialização do setor automotivo brasileiro?

Quando a indústria precisa de um componente, faz uma cotação internacional e identifica se é mais barato importar do que fabricar no Brasil. Quando o investimento na produção local não se justifica pode causar desindustrialização aqui. Mas não estamos vivendo um processo desenfreado de desindustrialização, pois o Brasil tem indústria forte. Mas o setor precisa planejar onde vai investir nos próximos anos, para acompanhar a nova rota tecnológica global e não ficar para trás com relação ao resto do mundo.

Todos os fabricantes caminharão para a eletrificação, não há dúvida, mas temos de definir o porcentual, quantos carros serão flex, quantos híbridos, quantos elétricos, como incluir o etanol e biocombustíveis nisso. Somos um País que quer ser grande jogador nesse mercado e não produz transmissões automáticas. Isso não faz sentido. Precisamos identificar com clareza onde o calo aperta e focar investimentos nessas áreas.

A globalização como a conhecemos mudará?

Isso está sendo revisto, porque depois da desorganização logística causada pela pandemia os países se deram conta de que há necessidade de se ter uma cadeia industrial forte para garantir a



“Somos a Associação dos Fabricantes de Veículos, trabalhamos para produzir aqui, gerar empregos, investir em pesquisa e desenvolvimento, manter compromissos com os fornecedores”

produção. A falta de semicondutores, que paralisou linhas de produção no mundo todo, é um marco desse novo momento, pois mostrou o quanto a indústria é dependente de um item que poucas vezes esteve na pauta de prioridades. Outra questão importante é sobre o domínio de tecnologias estratégicas, que precisa estar no País ou não se tem indústria forte.

Os fabricantes de veículos, aqui, têm capacidade de produzir 4,5 milhões de veículos por ano, mas os fornecedores estão muito abaixo desse volume. Esse gargalo indica desindustrialização do setor. Na prática o que a Anfavea pode fazer para mudar este cenário?

A Anfavea tem e deve fazer algo, esta é uma das minhas principais missões aqui. Não queremos ser meros distribuidores de automóveis. O nome da nossa casa é Associação dos Fabricantes de Veículos, trabalhados sob a lógica de produzir aqui, gerar empregos, investir em pesquisa e desenvolvimento, manter compromisso com os fornecedores. Temos a grande preocupação de não deixar nenhum elo perdido, inclusive para assegurar o domínio de tecnologias que já temos no País e outras que virão. E para isso não adianta olhar apenas a montadora sem olhar para toda a cadeia. A pandemia trouxe grande aprendizado sobre esse processo, porque mostrou interdependências e deficiências do setor. Hoje temos uma convergência de interesses. É, portanto, um momento

único para colocarmos os problemas sobre a mesa e encontrarmos soluções em conjunto.

Nem sempre os objetivos das empresas associadas à Anfavea foram convergentes nos últimos anos. Neste momento há a união necessária para encarar os desafios do setor?

Cada montadora tem sua agenda, mas temos o compromisso convergente de alavancar a indústria, de identificar os riscos, de evitar o envelhecimento da indústria, de aproveitar este momento para dar um salto, preparar o que deixaremos para o futuro. Estes são temas que nos unem na Anfavea mesmo antes de minha posse. Sem essas convergências não teremos a força e o protagonismo necessários para puxar esse setor.

Qual é o perfil da indústria automotiva brasileira hoje em comparação com a de trinta anos atrás na época da câmara setorial automotiva?

O que nos levou à câmara setorial foi a ociosidade gigante: em 1991 tivemos produção de 700 mil veículos e capacidade para 1,2 milhão, com índice baixíssimo de motorização por habitante e carros muito caros para os padrões aquisitivos. Hoje estamos em um mundo diferente, mas temos desafios parecidos: precisamos construir um mercado maior e de novo reduzir a grande ociosidade das fábricas. Naquele momento houve convergência de interesses dos diversos integrantes do setor que nos trouxe até aqui, porque há trinta anos presidentes da Anfavea discutiram na Câmara Setorial Automotiva o futuro da nossa indústria. Essa turma ajudou a transformar a realidade brasileira, deixou um grande legado. Nosso compromisso hoje é o mesmo. O Rota 2030 é exemplo disso, pois integra nossos interesses comuns. Os grupos de trabalho que ajudaram a construir o programa repetiram em parte o modelo da câmara setorial, é uma boa fórmula para encontrar soluções que devemos repetir nas próximas fases.



Marelli Sistemas Eletrônicos

Soluções de cockpit simplificadas, inteligentes e conectadas que facilitam uma comunicação mais segura e aprimorada entre o veículo e os ocupantes. Telas grandes e integradas assim como HMI intuitivo, que atendem a demanda do consumidor através de um conteúdo dedicado, ao mesmo tempo em que aprimoram a experiência do usuário.

POWERING PROGRESS TOGETHER

A visão tecnológica da Marelli é de ser a **escolha da Montadora para Sistemas** em âmbito Global. Aproveitando da **nossa experiência** e contando com um forte **ecossistema de parceiros**, criamos valor real para nossos clientes, fornecendo soluções **totalmente integradas** de iluminação, sensoriamento, eletrônica, interiores e também eletrificação para os veículos de hoje e de amanhã.



MARELLI.COM



“No Rota 2030 não podemos trabalhar só com metas, porque elas podem ser atingidas trazendo tecnologia de fora, usando fábricas fora do Brasil. Isso não será bom para a indústria.”

Estamos no fim da primeira fase de cinco anos dos quinze previstos do Rota 2030. Em 2023 começa o segundo ciclo. Quais as conquistas até agora e como o programa pode ser melhorado?

Sem o Rota 2030 não teríamos dado o salto tecnológico observado nos nossos produtos nos últimos anos. Investimos em pesquisa e desenvolvimento, ganhamos competitividade. Também fomos incentivados pelo programa a

antecipar a introdução de sistemas de segurança veicular. Quando as montadoras programaram investimentos anos atrás o fizeram sabendo dessas exigências à frente. Isso deu previsibilidade à indústria. Então até aqui tudo foi positivo. De agora em diante precisamos calibrar o Rota 2030 para incentivar a industrialização do País. A segunda fase terá de ter esse olhar, com a inclusão das questões sobre descarbonização. Devemos antecipar ações para garantir insumos para produzir baterias no País. Promoveremos a evolução dos motores a etanol pois devemos torná-los mais eficientes. São saltos tecnológicos que teremos de estabelecer na nova fase, mas olhando para a realidade brasileira. Não podemos apenas trabalhar com metas porque elas podem ser atingidas trazendo tecnologia de fora, usando a capacidade ociosa das fábricas fora do Brasil. Isso não será bom para a indústria: podemos nos arrepender disso.

Como fazer a indústria atingir seu potencial de 4,5 milhões de veículos por ano?

Temos uma grande camada da população nesse mercado sem acesso a crédito. Os juros atuais de mais de 30% ao ano tornam inviáveis os financiamentos e elevam a inadimplência. Muitos já não podem mais comprar o carro zero-quilômetro, e alguns migraram para o seminovo. Os que dependem menos de financiamento foram para os segmentos de produtos mais caros. Mas esse cenário mudará, a inflação e as taxas de juros não ficarão nesse patamar para sempre. Aí voltaremos a ter mercado muito maior do que 2,3 milhões de unidades. Podemos criar condições de incentivar o crescimento em um trabalho conjunto das montadoras, bancos e governo.

Nos três anos da sua gestão na Anfavea veremos muitos investimentos do setor automotivo?

Vamos sim. Novos investimentos virão, seja pela adoção de novas tecnologias ou pelo aumento da produção para

NOVA RENAULT OROCH

trabalhe e viva

DPZ&T



novo motor 1.3 turbo de 170 cavalos
multimídia de 8" com espelhamento wireless e câmera de ré
suspensão multilink e capacidade para até 680 kg de carga



Juntos salvamos vidas.



renault.com.br



“Novos investimentos virão, seja pela adoção de novas tecnologias ou para atender o crescimento de demanda. Não teremos mais dinheiro fácil, mas o Brasil segue no jogo.”

atender o crescimento de demanda. Os fornecedores não têm a mesma capacidade dos fabricantes de veículos: alguns deles ficaram pelo caminho depois da pandemia, foi necessário aumentar as importações. Mas essas fábricas podem ser resgatadas, a cadeia deverá investir quando as vendas voltarem a crescer porque temos, aqui, mercado muito maior do que o atual. No ano passado, por falta de componentes, a indústria deixou de produzir cerca de 350 mil veículos, e este ano mais 100 mil já deixaram de ser fabricados. São vendas não feitas que já teriam resultado em desempenho acima do que ocorreu.

As matrizes no Exterior continuarão a mandar recursos para investimentos aqui? Ou as empresas terão de fazer engenharia financeira local para tocar seus projetos?

Um pouco dos dois. Com certeza teremos de fazer alguma engenharia, pois não teremos mais investimentos fáceis de aprovar como no passado. Hoje competimos com outros países, como o México, na hora de aprovar projetos. Não teremos mais dinheiro fácil mas o Brasil continua no jogo, porque nossas fábricas são muito competitivas.

O Brasil não tem competitividade para exportar veículos. O que precisa acontecer para mudar esse quadro?

No começo da década passada o mercado interno brasileiro consumia quase



a totalidade da produção de veículos produzidos. Talvez por isso nunca foi despertado aqui grande interesse em exportação. Ao mesmo tempo, em 2009, 2010, o mundo viveu uma grave crise financeira e havia grande capacidade ociosa em outros países. Assim Brasil e Argentina ficaram isolados trocando produtos um com o outro. Só nos últimos anos intensificamos a busca por novos mercados externos. Com a ajuda do câmbio favorável nossas exportações voltaram a crescer. Aumentamos nossa participação nas vendas na Colômbia e no Chile. Vivemos um novo momento de exportações, acredito que seguirão em crescimento. Mas precisamos aumentar o número de acordos bilaterais e ainda temos questões de competitividade, como resíduos tributários que encarecem nossos produtos exportados. Estamos trabalhando na redução desses custos, a reforma tributária é uma boa oportunidade para isso, ou vamos sempre depender só da variação do dólar para exportar. Avançamos muito na qualidade de produtos, que podem ser vendidos até na América do Norte, mas nosso problema é custo.

O ano começou com vendas patinando. Quais são as perspectivas para o resto de 2022? Será possível alcançar a projeção de crescimento de 8,5% sobre 2021, para 2,3 milhões de veículos?

No momento não vemos motivo para revisar essa projeção. Alguns fatores como elevação dos juros, aumento da inadimplência e falta de semicondutores podem influenciar negativamente o resultado do ano. Em compensação ainda temos demanda reprimida, com filas de espera por veículos. Também temos expectativa de fornecimento de semicondutores no segundo semestre, com inauguração de mais duas fábricas na Alemanha e na Ásia. As vendas em abril e nos primeiros dias de maio indicam crescimento mais sustentado. Além disso grandes frotistas, como locadoras, têm necessidade de renovação, precisam

comprar. Esta não é uma demanda de pessoas físicas ou pequenas empresas, que dependem mais do crédito. Então temos perspectivas positivas.

A falta de chips tem causado atraso em lançamentos? O adiamento do São Paulo Motor Experience para 2023 tem a ver com esse problema?

Isso está, sim, diretamente relacionado com o adiamento do São Paulo Motor Experience, mas não ouvi nada sobre impacto nos lançamentos. É mais uma questão de foco. Os associados nos dizem que não têm a menor condição de pensar em um evento desse porte enquanto persistem os problemas para produzir. Existia grande interesse das empresas em participar, até nos surpreendeu, mas exige dedicação que não caberia na agenda atual: a falta de componentes consumiu todas as atenções. Não dá para ir a uma festa com todas as preocupações em torno de suprimentos e reorganização do setor. Foi melhor adiar. Mas continuamos acreditando nesse novo modelo de exposição, que proporciona uma nova experiência ao nosso consumidor.

Qual é o item número 1 da pauta na sua próxima reunião em Brasília com o ministro da Economia?

Industrialização. Na semana da posse já levamos quinze CEOs de associadas para Brasília, gente que decide investimentos no board das empresas, que participaram de reunião no Ministério da Economia. Ali o ministro reconheceu a importância do setor e falou sobre a convergência da nossa agenda com a do governo, houve um compromisso em apoiar ações para o crescimento do setor no País. É o que vamos continuar a fazer nas próximas reuniões com o governo. Temos agendas de reuniões com o ministro e seus assessores a cada vinte a trinta dias, para discutir mais de cem itens que constam em um diagnóstico do setor que apresentamos ao governo com propostas de solução. ■

PRONTA PARA OS DESAFIOS DA RENOVAÇÃO DA FROTA

Com mais de 70 anos de experiência, a Trufer está na vanguarda tecnológica quando o assunto é reciclagem de veículos com respeito ambiental



No início de abril deste ano o governo brasileiro deu um importante passo no sentido de estimular a renovação da frota nacional de caminhões ao publicar a Medida Provisória 112/2022. Batizado de “Renovar”, o programa cria uma série de facilidades e benefícios para que caminhoneiros autônomos e pequenos frotistas entreguem seus veículos com mais de 30 anos para empresas credenciadas em reciclagem e, em troca, recebam crédito de instituições financeiras além do

valor de seu peso metálico.

De acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura, a frota brasileira de caminhões passa de 3,5 milhões de veículos, sendo que 26% deste total têm mais de 30 anos de uso. São mais 900 mil veículos de carga que precisam ser retirados de circulação por não oferecerem condições mínimas de segurança e, muito menos, qualquer adequação aos programas de redução de emissões de poluentes.



Além de quase um milhão de caminhões inseguros, a frota de carros de passeio também está envelhecida no País. Segundo estudo feito pelo Sindipeças, entidade que congrega fabricantes de autopeças no Brasil, 10,2 anos é a idade média dos automóveis brasileiros. São 46,5 milhões de veículos em circulação ativa, muitos destes com mais de duas décadas de uso.

Para carros de passeio ainda não há um programa que estimule renovação da frota. Ao contrário, quanto mais antigo for o veículo, menores são os valores cobrados de IPVA, chegando à isenção os veículos com mais de 18 anos de uso.

No geral, grande parcela da sociedade vem se mobilizando pela renovação da frota nacional. Conscientes dos perigos sociais e ambientais que veículos velhos em circulação representam, empresas e entidades de classe pressionam governos municipais e estaduais a buscarem alternativas que permitam mobilidade individual e coletiva mais seguras, eficientes e sustentáveis.

Mas antes da renovação da frota acontecer é fundamental que hajam mecanismos eficientes e ambientalmente corretos para a destinação dos veículos que serão retirados de circulação. O ponto mais importante e crucial desse processo são as empresas que fazem a reciclagem e que transformam veículos velhos em matéria-prima para a produção de novos produtos.

Com mais de 70 anos de experiência, a Trufer é uma das mais bem estruturadas empresas do País na prestação de serviços de coleta, processamento e destinação de resíduos de ferro e aço. Além disso, é especializada no setor automotivo. Com todo seu know-how, a empresa passou a ser uma das maiores atacadistas de ferro e sucata da América Latina.

Enquanto as discussões para destinação e desmontagem correta de veículos ainda são incipientes no Brasil, a Trufer tem expertise nesse processo há quase 20 anos. Por atender os rigorosos protocolos de segurança ambiental de seus principais clientes,

as maiores montadoras do País, a Trufer faz reciclagem de veículos obedecendo padrões internacionais desde 2003.

A Trufer credenciou-se em 2016 para atender a necessidade de homologação pelo Detran para essa atividade, aumentando o leque de entidades atendidas por essa atividade, como frotistas, governos e, até particulares. Com a Trufer, apenas 14 empresas no Brasil estão tecnicamente habilitadas para reciclar veículos (de automóveis a caminhões). O pequeno número de empresas qualificadas para executar esse tipo de serviço se dá graças à necessidade do investimento em equipamentos de alta tecnologia, treinamento, qualificação e, ainda, em áreas onde são executadas a descontaminação e desmontagem dos veículos.

O trabalho de desmontagem e reciclagem de veículos é complexo e exigente, uma vez que é preciso lidar com segurança ambiental. Não se trata apenas de um simples "desmanche". O primeiro passo é a completa descontaminação do veículo. Nesta etapa, tudo que é líquido é cuidadosamente retirado do carro para não sobrar uma única gota: combustível,

lubrificantes de todos os componentes e todo tipo de fluido. Desativa-se a bateria, esgota-se completamente o pó químico dos extintores, e os airbags também são retirados.

Esses materiais são destinados ao descarte de maneira correta e segura, respeitando-se todas as normas internacionais, de modo a garantir que não ocorra nenhum tipo de contaminação do solo. Depois desta cuidadosa preparação, que é feita por especialistas em uma unidade específica da empresa, é o momento em que entra em ação uma máquina extraordinária que faz a "trituração" do material.

Essa supermáquina Shredder é capaz de processar 80 toneladas de sucata metálica por hora. Ou seja, ela pode triturar 2,6 carros por minuto. A matéria-prima básica processada é a sucata de obsolescência, que representa aproximadamente 75% da sucata consumida atualmente no mundo. Os outros 25% vêm da indústria (veículos, chapas, cavacos, rejeitos, outros).

A Trufer tritura a sucata para aumentar sua densidade e eliminar impurezas, transformando metais antes impossíveis de serem utilizados para uso dire-





to em fornos, em materiais de excelente qualidade. O maquinário Shredder, além de triturar automóveis, faz todo o processo de segregação do material, separando e classificando o que é ferro, aço, plástico, espuma, vidro, borracha e etc. Do material extraído, a Trufer comercializa o ferro e aço e os demais materiais são vendidos para outras empresas de reciclagem ou transformação. Com exceção da parte líquida (que é retirada antes), veículos são 100% recicláveis.

Para assegurar logística eficiente, tanto na retirada de sucatas como no envio de material reciclado, a Trufer conta com frota própria de 120 veículos. Por ser uma das mais bem estruturadas do Brasil, prestando serviços há mais de 50 anos para importantes montadoras, a empresa é uma das poucas credenciadas para executar serviços especiais de destruição de protótipos (unidades importadas ou aqui projetadas, veículos usados em crash test ou modelos para avaliações técnicas específicas e que não têm autorização legal para rodar pelo País).





Otimismo moderado para veículos pesados

No Fórum AutoData Veículos Comerciais executivos mostram satisfação com a demanda e cautela com os desafios logísticos que prejudicam a produção

A demanda segue forte sem que as linhas de montagem, prejudicadas pela crise logística internacional, consigam atender a todos os pedidos de caminhões, implementos, ônibus e carrocerias. Esta foi a conclusão do Fórum AutoData Veículos Comerciais, que durante três dias, ainda em formato on-line, reuniu executivos das principais fabricantes do setor. Até o segmento de ônibus, tão prejudicado durante a pandemia, demonstra otimismo com o cenário atual, complicações logísticas à parte.

A palavra do governo no evento também soou bem aos ouvidos dos participantes: há convergência de discursos no

âmbito regulatório, sobretudo nas áreas de busca por maior localização de peças e componentes e na rota de descarbonização. E, claro, o tão aguardado Renovar, o programa de renovação de frota de pesados, embora ainda incipiente, traz mais otimismo a um setor que cresceu na casa dos dois dígitos mesmo durante a pandemia.

Durante o Fórum, em abril, as regulamentações do Renovar ainda não haviam sido publicadas. Margarete Gandini, coordenadora geral de implementação e fiscalização de regimes automotivos da Secretaria de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação, vinculada

ao Ministério da Economia, disse estar encaminhado um decreto presidencial para que a Sepec pudesse publicar sua portaria. De toda forma correm em paralelo os acordos com estados para adoção do programa, que no caso dos caminhões será na esfera estadual e nos ônibus na municipal, e há agentes financeiros interessados em entrar com os financiamentos fundamentais à execução do programa.

Da parte regulatória, na descarboni-

zação o discurso do governo está bem convergente com o da indústria. Gandini disse que não há solução única e citou a bioenergia como alternativa, dentro de um contexto que engloba etanol, célula de hidrogênio, biogás e outras fontes.

CURTO PRAZO

"A grande questão para este ano é o desafio logístico", afirmou Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea especializado na área de caminhões e ônibus: "E logística é algo desafiador todos os dias, mesmo quando não vemos a crise nos jornais. Quando chega a notícia de que faltam componentes e que as empresas precisam se organizar com paralisações, ou estendendo férias, mexendo no seu mix de montagem, é porque a logística já vem há algum tempo sob pressão".

As projeções da Anfavea seguem inalteradas, com aumento em torno de 10% com relação aos licenciamentos realizados em 2021, o que indica vendas de 135,1 mil caminhões e de 15,5 mil chassis ônibus, totalizando 150,6 mil unidades – no ano passado foram 136,8 mil.

O discurso dos executivos das fabricantes é parecido, embora o resultado do primeiro trimestre esteja aquém do crescimento projetado: 3% de alta nas vendas de caminhões, para 26,9 mil unidades.

Alcides Cavalcanti, diretor comercial da Volvo Caminhões, reconhece que "o mercado andou de lado no primeiro trimestre, mas alguns setores como agrogócio, construção civil e mineração seguem aquecidos". Ele projeta que se a indústria conseguir superar as limitações de produção, causadas pela falta de componentes, "ainda poderemos aumentar o desempenho nos próximos meses e alcançar as previsões".

Sílvio Munhoz, diretor comercial da Scania Brasil lamentou: "Passamos no fim do ano passado por uma fase muito difícil, em que não sabíamos nem quantos semicondutores teríamos para produzir nem quando receberíamos. Agora temos essa previsão, mas já sabemos que ainda será insuficiente para atender todos os pedidos".





Christopher Podgorski, presidente da Scania Latin America

PATROCINADORES • GERDAU • IVECO • Marcopolo • Mercedes-Benz • MWM • PROMETON • AUTODATA



James Belini, presidente da Marcopolo



Márcio Querichelli, presidente da Iveco América Latina

PATROCINADORES • BOSCH • BUSSCAR • CAIO • CONTINENTAL PARAPOIS S.A. • ETR • DANA • AUTODATA

Sérgio Pugliese, diretor de vendas de caminhões da VWCO, ponderou que apesar das projeções de crescimento insignificante de 1% ou até mesmo de queda de 1% do PIB este ano, a previsão de expansão do agronegócio de grãos é de 6,3%, o que pode compensar o baixo desempenho da economia e sustentar em alta as vendas de caminhões pesados no País.

Jefferson Ferrarez, diretor de vendas e marketing de caminhões da Mercedes-

Benz, ponderou que com a antecipação de compras o mercado poderia este ano ser até maior do que as 140 mil unidades projetadas pela Anfavea: "Este seria um ano para bater em 160 mil até 170 mil caminhões se as fábricas tivessem capacidade para isso. Mas ainda estou confiante que vamos crescer mais no segundo semestre".

ÔNIBUS

Os encarregadores de ônibus temem o impacto do descompasso logístico nas fábricas de chassis, o que poderia prejudicar a recuperação do setor:

"Temos a líder nacional, Mercedes-Benz, com dificuldade de entregas em função de falta de chips e controladores de motores, o que esperamos que se regularize nos próximos meses. Como outros fabricantes ainda têm disponibilidade poderemos chegar ao fim do ano com recuperação de 20% a 25% do que foi 2021", disse Ruben Bisi, presidente da Fabus, associação que reúne os fabricantes de carrocerias. "Nosso mercado parou de cair, teve recuperação, mas esperamos que ela seja constante para que possamos voltar ao pré-pandemia e, quem sabe, a 2011, com 32 mil ônibus vendidos, nosso recorde histórico".

Os executivos apontaram a existência de tendência de as fabricantes de chassis destinarem os componentes que forem recebendo aos caminhões em detrimento dos ônibus. O presidente da Marcopolo, James Belini, afirmou que os encarregadores entendem que tudo é reflexo de problema mundial.

Ele fez um apelo: "Gostaria de pedir aos parceiros da indústria uma certa prioridade na produção de chassis, em vista do impacto que nosso setor teve na pandemia e da consequente redução de participação dos ônibus em comparação a dos caminhões".

Do lado das fabricantes de chassis há otimismo cauteloso. Walter Barbosa, diretor de vendas de ônibus da Mercedes-Benz, acredita haver uma série de fatores que indicam um ano muito bom para o segmento: "Mas só para quem tiver capa-



Nova
Sprinter

Juntos salvamos vidas.



Motor mais eficiente e o seu negócio também.

A Linha Street da Mercedes-Benz está com motor novo e mais potente.

Melhor desempenho operacional e menor nível de emissões. Melhor para as cidades e para o seu negócio. Tudo isso com as vantagens que você conhece: CNH B, sem restrição de circulação e a capacidade que o seu negócio precisa.

NOVO MOTOR OM654

- * Consumo de combustível otimizado
- * Melhor desempenho
- * Nova faixa de potência e torque
- * Mais silencioso
- * Menos emissão de poluentes

*O implemento do Sprinter Truck pode ser adquirido em empresas especializadas.

CRC: 0800 970 9090 | vans.mercedes-benz.com.br

 MercedesBenzVansBr  mbvansbr

Mercedes-Benz

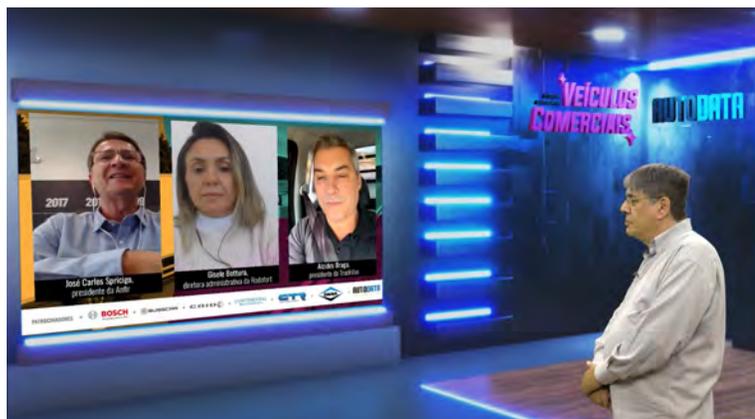


cidade de produzir e atender todos os pedidos, pois também estamos enfrentando gargalos de fornecimento de chips e outros componentes, com produção abaixo da demanda, algo que só deve começar a se normalizar no segundo semestre”.

Jorge Carrer, gerente executivo de vendas de ônibus da VW Caminhões e Ônibus, reconhece que a demanda está aquecida em todos os segmentos e que as perspectivas são positivas, mas a velocidade de recuperação da indústria está abaixo da demanda, pois há dificuldades para atender todos os pedidos devido a interrupções e atrasos no fornecimento de suprimentos, que também afetam as linhas de produção de chassis.

O único a não lamentar esse problema foi Paulo Arabian, diretor comercial da Volvo Bus: “Até agora não tivemos falta de componentes e não precisamos interromper um dia sequer a produção de chassis em Curitiba. Temos todos os modelos do nosso portfólio para pronta entrega”.

A indústria de ônibus começa, também, a voltar seus olhos para a eletrificação. No ano passado a Prefeitura de São Paulo apresentou plano de metas que, dentre outros objetivos, prevê que até 2024 a frota do transporte público será composta por



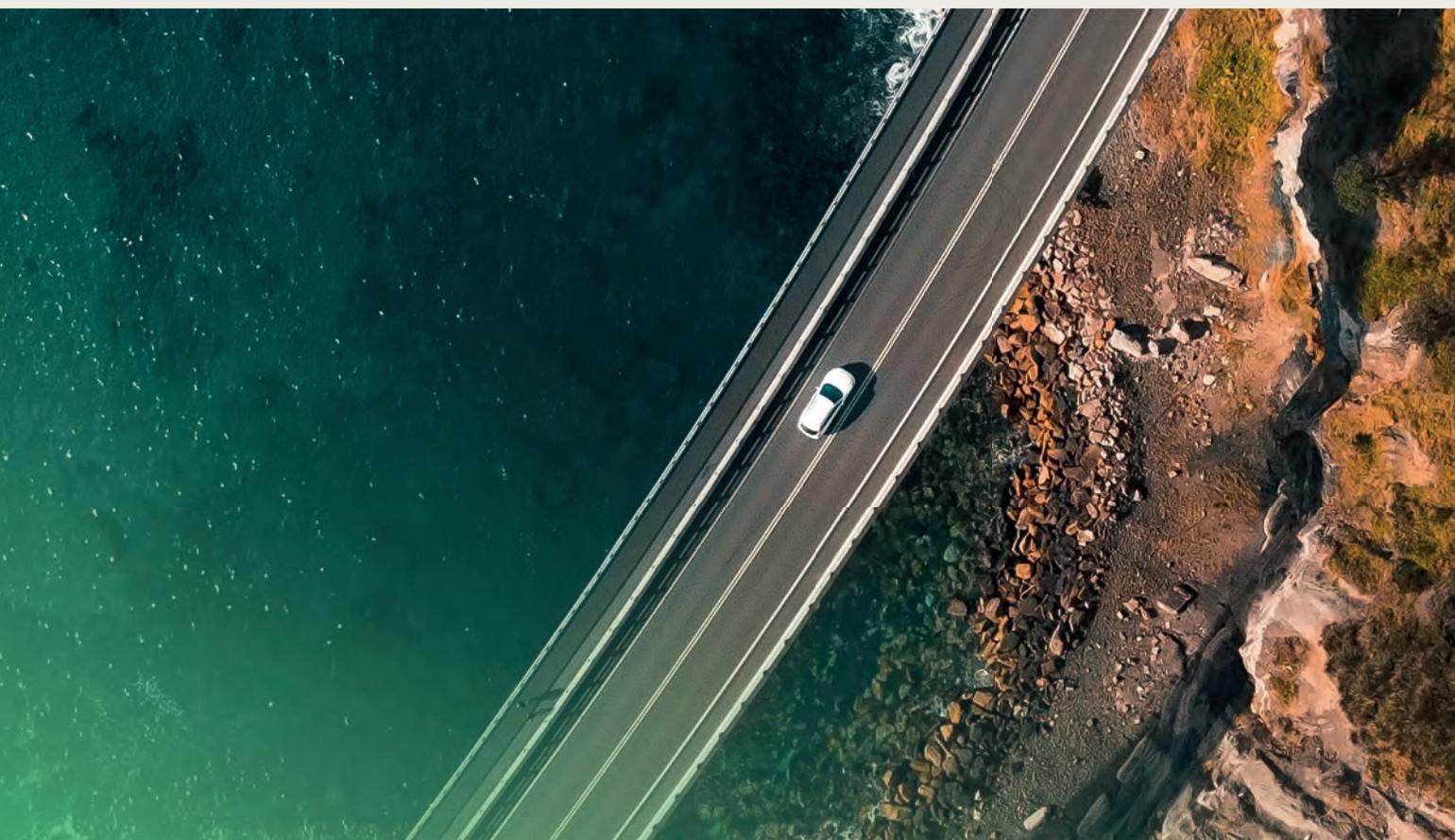
ao menos 20% de modelos elétricos, o que representa 2,6 mil veículos.

De acordo com Barbosa, da Mercedes-Benz, que este ano já começa a produzir seu chassi nacional 100% elétrico, o eO500U, “este é um caminho sem volta. Estima-se uma demanda para 3,5 mil ônibus elétricos no País até 2024. Será difícil atingir esse número em tão pouco tempo, mas calculamos entregar algo como duzentos a trezentos veículos por ano até lá”.

No evento Belini, da Marcopolo, adiantou que o Attivi, ônibus elétrico produzido pela empresa, sairá das linhas ainda este ano – e, no caso, a Marcopolo produzirá tanto o chassi como a carroçaria. ■



Um futuro onde dirigir bem **significa** **viver bem.**



Guiados por nosso compromisso com inclusão, integridade, excelência, responsabilidade e colaboração - e nossa promessa de alcançar a neutralidade de carbono até 2035 - estamos conduzindo a indústria automotiva para um futuro mais limpo, saudável e seguro para todos.



Com Oroch e Kwid elétrico Renault fecha meio ciclo

Empresa conclui investimento de R\$ 1,1 bilhão e inicia nova fase com plataforma inédita

Em uma semana a Renault lançou dois produtos, a renovada picape Oroch, agora turbinada, e o Kwid E-Tech, o alardeado carro elétrico mais barato do Brasil. Mais do que movimentar as lojas das concessionárias os dois lançamentos simbolizaram o fim da primeira etapa de um ciclo de investimento regional, ainda não totalmente divulgado, que insere a operação brasileira no plano estratégico global Renaultion, anunciado pelo CEO Luca de Meo no início de 2021, com o objetivo de restaurar a lucratividade da companhia em todo o mundo.



Divulgação/ Renault

Esta fase 1 do ciclo contemplou investimentos de R\$ 1,1 bilhão aplicados ao longo dos últimos doze meses, para renovação da gama de veículos com a introdução em três modelos do motor turboflex 1.3 de 170 cv, ainda importado da Espanha.

À época do anúncio do aporte de curtíssimo prazo, em março do ano passado, o presidente **Ricardo Gondo** indicou que havia dividido em dois o programa de investimento, pois ainda negociava a segunda etapa com a matriz, dependente das métricas de competitividade



da operação local como condição para a chegada de novos projetos.

A segunda etapa, ou parte dela, foi aprovada um ano depois, em março, mas sem falar em valores nem prazos. Foi confirmada a introdução da nova plataforma CMF-B no Complexo Ayrton Senna, em São José dos Pinhais, PR. Esta base dará origem a um novo SUV e a outros modelos. Também ali, na fábrica de motores, será produzido um novo motor turbodiesel 1.0, para equipar alguns modelos do portfólio Renault. E mais não disseram.

RENOVAÇÃO DO PORTFÓLIO

O aporte de R\$ 1,1 bilhão serviu para renovar boa parte do portfólio atual de produtos Renault no Brasil. Começou com a introdução do motor turbodiesel 1.3 em versões topo de gama do Captur, depois a mesma opção foi estendida ao Duster e, agora, à renovada Oroch.

A produção da picape foi transferida da linha de automóveis para a fábrica de veículos comerciais de São José dos Pinhais, junto com o utilitário Master, também reestilizado e equipado com novo motor diesel Euro 6 para atender nova etapa da legislação brasileira de emissões Proconve L7.

No começo de 2022 o subcompacto Kwid ganhou novo design dianteiro, recebeu mais equipamentos e ficou mais caro – em linha com a estratégia global da Renault de atuar em faixas de mercado de maior rentabilidade.

Logo depois chegou a prometida versão elétrica do Kwid, esta importada da China. Como carro elétrico mais barato à venda no Brasil o modelo vai conviver com o também elétrico Zoe, que foi renovado na Europa e começou a ser importado da França para cá no ano passado.

Nada foi feito com Logan, Sandero e Stepway, o que indica que o ciclo destes compactos, importantes para a formação da imagem da Renault no mercado brasileiro nos últimos quinze anos, está chegando ao fim. O que vai em direção às diretrizes do plano Renaulution, que

tem como objetivo abocanhar margens mais generosas em segmentos mais altos do mercado.

Do pouco que falou sobre o futuro da companhia no País a virada de chave foi um dos pontos destacados por Gondo: todos os novos modelos serão baseados na linha Renault, não mais na da romena Dacia.

A Renault não introduz uma plataforma nova no Complexo Ayrton Senna desde 2007, quando vieram os modelos Dacia de baixo custo, começando pelo sedã Logan. A nova plataforma CMF-B, que será introduzida na fábrica do Paraná, é uma das mais modernas da Aliança Renault Nissan Mitsubishi no mundo e promete trazer ao Brasil modelos com mais tecnologia e qualidade.

No passado, antes da pandemia, chegou-se a cogitar que modelos Renault e Nissan pudessem ser produzidos nas fábricas brasileiras das duas marcas, o que foi desconversado pelo CEO Luca de Meo quando visitou o Brasil, no fim do ano passado. Deu a entender que por vontade da Nissan.

Sobre a plataforma CMF-B a Renault já produz no mundo modelos como Clio, Captur e o SUV Arkana, ainda inéditos aqui. A mesma base também é usada para produzir modelos Nissan, como Juke e Note. Gondo indicou: "A plataforma CMF-B dá origem a diversos outros veículos. Estamos negociando para termos mais produtos [além do SUV]".

OROCH SOBE A RÉGUA

Enquanto prepara os passos futuros a Renault pretende conquistar fatias do mercado que estão em crescimento no presente. Lamenta, porém, a falta de semicondutores. O vice-presidente comercial Bruno Hohmann acredita que poderia vender volume maior de Oroch e aproveitar o bom momento do segmento de picapes.

No ano passado a Duster Oroch – ainda ligada pelo nome ao SUV que originou a picape – fechou com média de 1 mil unidades vendidas/mês, volume

que deverá subir somente um pouco em 2022, com a chegada de sua sucessora, agora chamada somente de Oroch. Não por falta de clientes: segundo Hohmann o problema é mesmo a limitação na produção, por falta de componentes.

Ele calcula que a faixa de mercado onde a Oroch compete tem potencial para 70 mil unidades/ano. Ele projeta: "Não seria exagero calcular que a Oroch conseguiria 20% deste volume". A Renault posicionou os preços de sua picape para concorrer com as versões intermediárias e topo de linha da Fiat Strada cabine dupla, e com as opções de entrada da Fiat Toro. Essas são suas principais concorrentes, ao menos enquanto não chega a Chevrolet Montana, prevista para 2023.

A Oroch chegou às concessionárias Renault em três versões: a Pro e a Intense, com motor 1.6 SCe aspirado de 120 cv e câmbio manual, por R\$ 105,8 mil e R\$ 111,3 mil, respectivamente, e a topo de linha Outsider, equipada com o TCe 1.3 turboflex importado, por R\$ 137,1 mil. As duas primeiras atacarão a Strada, a topo de linha enfrentará a Toro.

O ELÉTRICO MAIS BARATO

O preço é o grande chamariz do outro lançamento da Renault em abril, o Kwid E-Tech importado da China. Até julho o

modelo pode ser encomendado por R\$ 143 mil, abaixo dos R\$ 165 mil de outro chinês, o JAC E-JS1, até então dono do título de elétrico mais barato disponível no mercado brasileiro.

O elétrico também será oferecido por assinatura por meio do Renault On Demand, a partir de R\$ 3 mil mensais, incluindo despesas com IPVA, seguro e manutenção, em planos de doze a 48 meses e com franquia de até 3 mil quilômetros por mês.

Para Charles-Emmanuel Cortouius, chefe de marketing de produto e desempenho da Renault do Brasil, o Kwid E-Tech terá o mesmo papel de seu similar a combustão: "Assim como o Kwid conquistou o posto de primeiro carro o KM do brasileiro, o Kwid E-Tech será o primeiro elétrico que muitos vão dirigir na vida".

A Renault vende o argumento de que o preço de aquisição do Kwid elétrico, o dobro do equivalente com motor a combustão, pode ser compensado com custo de propriedade muito menor, a começar com o gasto de combustível. Levando-se em conta a gasolina a R\$ 7,30 por litro e a energia elétrica a R\$ 0,66 por Kwh, o Kwid E-Tech gasta o equivalente a R\$ 0,06 por quilômetro no uso urbano, enquanto o Kwid flex 1.0 consome R\$ 0,48/km.

Embora seja fabricado em outro continente o Kwid elétrico que circulará nas ruas do País tem DNA brasileiro. A equipe de engenharia local desenvolveu adaptações para que o veículo apresente melhor desempenho por aqui. Uma das delas é a tecnologia de condução com o botão Eco, que gera economia de até 9% no consumo da bateria e possui frenagem regenerativa, que recupera e armazena na própria bateria a energia cinética produzida pela desaceleração ou frenagem do veículo. ■



CONFIANÇA NO BRASIL PARA CRESCER

Ao completar 75 anos de atividade no País, a Dana se destaca no cenário automotivo nacional com investimentos contínuos em inovação tecnológica, modernização de processos, inclusão, diversidade e sustentabilidade.

A Dana é uma das sistemistas que mais investiram no Brasil neste Século 21. Os aportes ultrapassam um bilhão de reais nos últimos 11 anos e foram destinados para o desenvolvimento de produtos mais inovadores, modernização de todas suas unidades industriais no País (Gravataí, RS; Campinas, Jundiaí, Limeira e Sorocaba, SP) bem como aprimoramento de processos fabris, equipando-os aos mais avançados do mundo, seguindo os preceitos da Indústria 4.0.

Centenária no mundo e completando 75 anos de Brasil em julho próximo, a Dana é uma das grandes protagonistas globais em mobilidade sustentável em todo o planeta e, no País, se destaca por estar na vanguarda em soluções inovadoras para a indústria automotiva nacional. Qualidade, alta tecnologia e confiança das montadoras são atestados por um índice incontestável: 95% dos caminhões e ônibus fabricados por aqui são equipados com produtos da empresa.

A Dana segue à frente de inovadores projetos de mobilidade, incluindo a eletrificação e descarbonização de veículos comerciais, em linha com a busca mundial por alternativas de energia menos poluentes. "Oferecemos todos os elementos de um sistema eletrificado completo e integrado, indo mui-



Raul Germany, presidente da Dana no Brasil

to além dos componentes", destaca Raul Germany, presidente da Dana no Brasil.

De acordo com o executivo, a Dana enxerga que o Brasil tem potencial para manter seu protagonismo no setor automotivo no Hemisfério Sul. "Investimos no Brasil ao longo da história da indústria automotiva nacional e buscamos a qualificação dos nossos profissionais para que o Brasil seja um dos grandes polos de desenvolvimento e produção de veículos sustentáveis no mundo".



“Nos posicionamos estrategicamente fazendo o balanceamento de nossos negócios e investimos para crescer nos mercados original, reposição e exportação, que por sua vez representa 20% das nossas vendas, além de trazer importantes oportunidades de atualização tecnológica e busca por competitividade”.

Como exemplo deste posicionamento estratégico, Germany cita as robustas juntas homocinéticas que equipam os cardans de picapes produzidas no exterior: “produtos desenvolvidos no Brasil, exclusivamente para exportação”. Produzidos com alta tecnologia, utilizam borrachas de vedação que precisam suportar temperaturas externas de até - 40 °C. “Com esse tipo de desafio, nossas capacidades e tecnologias se elevam e esse conhecimento nos capacita a participar de projetos cada vez mais complexos”, diz Germany.

Além de desenvolver, integrar e fabricar componentes e sistemas que ajudam a mover veículos da forma mais eficiente e limpa possível, a companhia almeja seu próprio funcionamento sustentável ao continuamente trabalhar para minimizar o impacto ambiental de suas atividades, incluindo a redução global de 50% de suas emissões de CO2 até 2035.

Muito mais do que autopeças

Em 2020, um comitê multidisciplinar foi estabelecido para lidar com as questões da pandemia. Pautado pela ciência, o grupo implementou ações para promover um ambiente de trabalho mais seguro para as pessoas além de apoiar as comunidades vizinhas, engajando seus funcionários e famílias. Mais do que adotar todos os protocolos de proteção à saúde e apoio aos funcionários e familiares impac-



As modernas tecnologias desenvolvidas pela Dana oferecem todos os elementos de um sistema eletrificado completo e integrado para veículos comerciais



tados pelo vírus, a empresa investiu na informação, formação e proteção das comunidades onde estão inseridas suas fábricas.

São vários os exemplos de ações voltadas para inclusão e diversidade na Dana. Começando por promover globalmente um ambiente de trabalho seguro, que atraia e retenha pessoas talentosas que podem contribuir com seu trabalho e conhecimento e se desenvolver, independentemente de gênero, raça ou qualquer outro critério.

Iniciativas como a que promove a capacitação e contratação de pessoas com deficiência mental moderada em Gravataí, RS, indicam caminhos inspiradores. O programa desenvolvido em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) e com a Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE), corrobora para

a afirmação de que as ditas deficiências não definem as pessoas como incapazes, pois possuem potencial de contribuição na empresa, comunidade e sociedade.

Movimentos para equiparar os gêneros também vão sendo ampliados, passando por mais mulheres em posição de liderança e indo além dos escritórios para chegar na manufatura, onde ainda há uma disparidade estrutural de gênero que está sendo abordada de forma mais ampla. Combinando a capacitação de mulheres para atuar nas operações de manufatura com a oportunidade de desenvolverem experiência nestas atividades, um inspirador programa de capacitação se baseia na Lei do Aprendiz - que determina que empresas de grande e médio porte tenham aprendizes de todas as idades entre seus funcionários - para contratar e capacitar mulheres para atuar em suas operações, para que ganhem experiência e sigam trabalhando na empresa, contribuindo para mudar este cenário desde a base.

“Não é de hoje que investimos no Brasil e vamos além de adotar as melhores práticas vigentes. Nosso protagonismo e ações refletem nossos valores e integridade, com respeito inegociável à natureza e à segurança das pessoas. Entendemos ser essa a melhor forma para crescermos de maneira responsável e sustentável, celebrando o trabalho de todos que nos trouxe até aqui, sempre olhando à frente”, reforça Germany. ◀





Dana: 75 anos crescendo e sempre movendo o que importa.





Há 75 anos fazemos o incrível acontecer, porque é assim que expressamos nosso desejo de moldar um futuro melhor.

Atuar em múltiplos mercados, exportar e inovar para sermos eficientes e competitivos e assim crescer, estar no núcleo da nossa estratégia e longevidade, onde nosso pioneirismo e protagonismo fazem parte da própria história da indústria automobilística, no Brasil e no mundo.

Nossa história de alta performance e crescimento aponta para caminhos solidamente fundamentados no trabalho e visão dos pioneiros que nos antecederam, uma jornada de muito investimento, aprendizado e desenvolvimento, que orgulhosamente damos continuidade.

Celebremos juntos este feito superado por poucos, nos inspirando para continuarmos a escrever os próximos 75 anos dessa incrível história.



Força para inovar e mover o mundo.



[@canaldana](#) [dana.com.br](#) [/seucanaldana](#)



Em sua posse como novo presidente da Anfavea, no início de maio, Márcio de Lima Leite afirmou que uma das prioridades de sua gestão será trabalhar para preservar o parque nacional de fornecedores e atrair novos fabricantes de componentes ainda sem produção no Brasil, como é o caso de semicondutores e transmissões automáticas. O objetivo é tornar a indústria nacional mais competitiva e menos dependente de fornecedores instalados em outros países, para evitar paralisações de produção por falta de componentes como acontece no momento.

Ou seja: é uma correção de rota de uma indústria que se acostumou a direcionar compras de certos componentes para poucos fornecedores no mundo, em lugares onde eles são mais baratos. Essa forma de agir mostrou todos os seus riscos após a pandemia e, mais recentemente, com a guerra na Ucrânia, fatores que causaram sérios estremecimentos na logística global de suprimentos. O resultado prático é que hoje nenhum fabricante de veículos consegue produzir o suficiente para atender à demanda porque ninguém recebe componentes importados na quantidade necessária.

Seria, então, o fim da globalização? Não necessariamente, segundo consultores e compradores do setor, mas é fato que como está não dá para continuar. Não há como nacionalizar tudo, mas será necessário, no mínimo, redistribuir a cadeia de suprimentos.

Parte da necessária resposta à atual crise foi dada por Christopher Podgorski, presidente da Scania Latin America: "Vivemos a implosão da jornada de globalização, que deixa de existir com a guerra na Ucrânia e a nova onda de contágios por covid-19 na China. Esta crise deve servir de aprendizado, soluções globais requerem redundâncias, com mais de uma fonte de fornecimento de componentes", disse durante o Fórum AutoData de Veículos Comerciais, realizado em abril.

No momento a indústria automobilística de todo o mundo tenta se recuperar de problemas que foram se encadeando

Globalização em xeque



Pandemia e guerra na Ucrânia deixam fabricantes de veículos sem componentes e obrigam à revisão de conceitos



iStockphoto/overhead-crane

ao longo dos dois últimos anos. Primeiro, em 2020, veio a queda vertiginosa nas vendas por falta de clientes, confinados que foram pela covid-19. Os clientes voltaram a comprar alguns meses depois, mas não encontraram os produtos que queriam na concessionárias, pois faltaram componentes, principalmente semicondutores produzidos somente na Ásia, que após o cancelamento de pedidos das montadoras foram redirecionados para fabricantes de eletrônicos como computadores, smartphones e TVs, que tiveram alta demanda durante a pandemia.

Quando a demanda por veículos voltou os fornecedores não tinham mais semicondutores para vender, pois o processo de aumento de produção desses componentes é complicado, leva de um a dois anos para amadurecer.

De acordo com a consultoria AFS, Auto-Forecast Solutions, mais de 10,5 milhões de veículos deixaram de ser produzidos em 2021 devido a paralisações de linhas por falta de semicondutores. No Brasil a AFS calcula que a perda de produção somou 345 mil unidades no ano passado.

Em seu boletim mensal a consultoria resume a situação: "Após quatro décadas de evolução do sistema just-in-time, muito ainda precisa ser aprendido. Embora contar com apenas uma fonte de fornecimento ajude a aumentar a lucratividade e a estabilidade do fornecedor, qualquer quebra nessa cadeia provou que pode causar um colapso completo do sistema. A lição precisa ser aprendida".

SEQUÊNCIA DE IMPREVISTOS

A tempestade perfeita que se abateu sobre a indústria automobilística mundial não é formada somente pela pandemia ou pela guerra na Ucrânia. Como se não bastasse no começo de 2021 houve no Japão o incêndio na fábrica da Renesas, empresa responsável por cerca de 30% do abastecimento de semicondutores para montadoras de todo o mundo. O quadro piorou no início deste ano, quando três outras fábricas da mesma empresa sofreram com um terremoto e

suspenderam novamente as atividades.

A oscilação na produção da Renesas não foi o único nem o pior acontecimento nessa sucessão de problemas. Por causa do aumento de casos de contaminação por covid-19 o governo chinês impôs sua meta de covid-zero para reter a transmissão do vírus por meio de severo lockdown, com confinamento obrigatório da população de fechamento de comércio e indústrias. Como resultado as regiões de Taiwan – que concentra aproximadamente 70% da produção mundial de semicondutores – e o porto de Xangai, um dos mais importantes do país, paralisaram atividades por semanas.

Se houvesse alguma garantia de que a ação chinesa pode dar certo o esforço valeria a pena, mas o problema é que, segundo especialistas, o mais provável é que o mundo todo vai ter de aprender a conviver com os efeitos biológicos e socioeconômicos do Sars-Cov2, vírus causador da covid-19, assim como ocorre com o influenza, da gripe.

MEMÓRIA CURTA

Para Leticia Costa, sócia da SLP Consultoria, é prematuro falar em desglobalização pois a pandemia ainda não terminou e as soluções que estão sendo adotadas, hoje, como temporárias podem se tornar permanentes amanhã. Além disso a analista lembra que "o trabalho para conseguir um novo fornecedor na indústria automobilística não é simples, pois é necessário homologar os produtos, o que demanda tempo e recursos".

Leticia Costa lembra, ainda, que o setor já passou por outras crises no passado: "Após o tsunami no Japão, em 2011, muita gente já dizia que 'não pode concentrar produção', mas após dois ou três anos todo mundo esqueceu o tsunami e continuou tudo quase do mesmo jeito".

De acordo com ela o que pode levar as empresas a repensar seus planos é o quadro geopolítico global, que ficou mais complexo com a guerra na Ucrânia:

"A Rússia, hoje, é um país descartado na cadeia de suprimentos, mas, ao mesmo



tempo, sua saída cria várias dificuldades, pois existem diversos fornecedores da indústria automobilística instalados lá.

"A China também começa a ficar um pouco mais complicada e ainda havia muita produção de componentes no Leste Europeu, que está próximo da Ucrânia", completa. "Eu acho que serão revistos alguns conceitos, mas não creio que poderá ocorrer uma reversão no cenário que a gente possa chamar de desglobalização."

Já Cassio Pagliarini, da Bright Consulting, acredita que a globalização será repensada, mas apenas com componentes mais estratégicos, como os semicondutores: "Commodities como aço ou borracha devem continuar do mesmo jeito, porque no fim o custo sempre fala mais alto".

"Por que existem tantas fabricantes de componentes, e não só de autopeças, instaladas na China?", indaga Pagliarini. "É que, além do menor custo de produção, o país ainda possui um enorme mercado local, e não há tem como competir com isso."

NOVA GLOBALIZAÇÃO

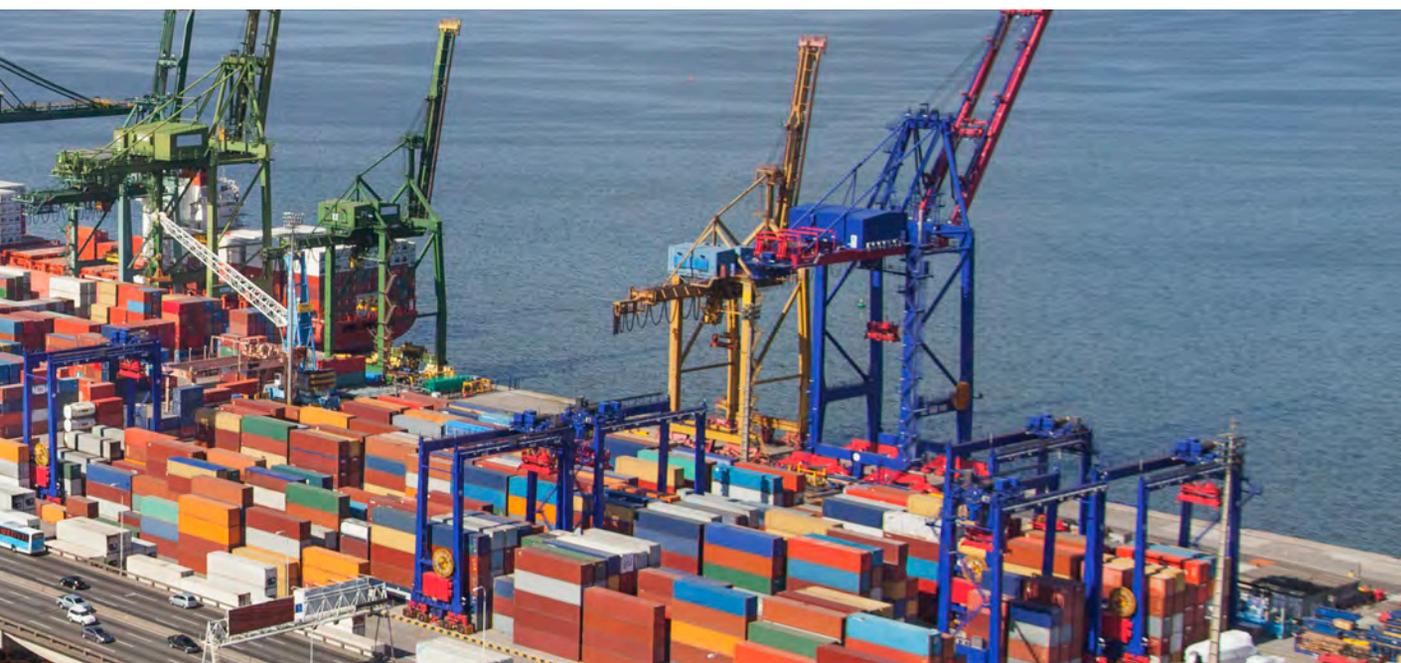
Juliano Alex de Almeida, líder de compras e de cadeia de suprimentos da Stellantis América do Sul, concorda com a

análise dos consultores: "Acho que esses problemas estão nos obrigando a repensar o que precisamos fazer para seguirmos no mundo globalizado e para tirarmos o melhor proveito disso".

"Obviamente será fundamental entender quais são os riscos, mapeá-los e compreender como podemos mitigá-los futuramente. Entendo que teremos um modelo diferente de globalização, não mais como a gente entendia até antes da pandemia."

Uma das alternativas imaginadas pelo executivo da Stellantis é dispor de mais fornecedores localizados em regiões diferentes do planeta, até porque, segundo ele, não é possível trazer todos os fornecedores do grupo para a América do Sul, por exemplo: "Se tivéssemos fornecedores diferentes, de países e de regiões diferentes, isso reduziria o risco".

Questionado se essa forma de trabalhar não poderia resultar em nova concentração de produção no país ou na região que pratique os preços mais baixos, Juliano de Almeida diz acreditar que o caos recente servirá de lição: "Estamos pagando um alto custo, tanto pela precificação dos semicondutores quanto por problemas logísticos, tendo de recorrer



iStockphoto

a fretes aéreos para garantir a produção. Então acredito que faz sentido adotar um plano com mais fontes de suprimentos”.

Já Matthias Kaeding, diretor de compras da Mercedes-Benz do Brasil, diz que é importante ter a maior parte de fornecedores locais, mas sem esquecer que além dos desafios globais o País possui os desafios internos, como os econômicos com taxas e impostos elevados e logísticos com a complexidade de transporte: “Além disso é preciso lembrar que existem componentes que só valem a pena ser nacionalizados se houver demanda, e isso só ocorre com o tempo”.

DESAFIO É REINDUSTRIALIZAR O PAÍS

Mas como atrair novas indústrias e fornecedores se as montadoras locais não conseguem sequer chegar perto de atingir a capacidade de produção instalada? Para Juliano de Almeida, da Stellantis, a ociosidade existe somente para o produto final, o veículo, mas não na cadeia de fornecedores.

“A gente costuma dizer que temos, em média, 60% a 70% de nacionalização, mas quando analisamos mais a fundo vemos que esse índice é bem menor. Existem componentes que são montados no Brasil,

mas que têm de 50% a 60% de peças importadas. Isso mostra que nós não temos toda a tecnologia necessária no País.”

De acordo com ele é preciso voltar a promover o desenvolvimento industrial do País com foco nas tendências tecnológicas: “O Brasil teve nível de industrialização importante na indústria automotiva, mas o mundo mudou, novas tecnologias chegaram e a gente ficou parado. Se seguirmos dessa forma corremos o risco de ficarmos ainda mais dependentes das tecnologias que existem fora”.

Juliano Almeida alerta para o perigo da estagnação da cadeia produtiva do setor automotivo nacional: “Se continuarmos dizendo apenas que a indústria se capacitou para produzir 4,5 milhões de veículos por ano e está com capacidade ociosa, esquecendo de atender o que o consumidor está demandando atualmente, continuaremos parados no tempo e acabaremos tendo de trazer tudo de fora. Acho importante que as montadoras, por meio da Anfavea, o Sindipeças e o governo se reúnam para entender qual é o futuro da região. Acho que o ponto crucial é promover a reindustrialização do País, entendendo que temos desafios diferentes do que tínhamos no passado”. ■

Enfim, a Transit para carga

Versão furgão do utilitário montado no Uruguai chega em mercado aquecido depois das opções para passageiros

Cerca de um ano depois de concluir investimento de US\$ 50 milhões para construir linha de montagem nas instalações da Nordex, no Uruguai, e de criar uma nova divisão dedicada a veículos comerciais na América do Sul, a Ford completou seu plano de relançamento da linha de utilitários Transit no Brasil. Com a esperada versão furgão para carga, que chega em mercado bem mais aquecido do que aquele das opções Minibus de passageiros, lançadas no fim de 2021, a Transit agora poderá mostrar todo seu potencial de vendas.

A linha de utilitários está de volta após sete anos fora do mercado brasileiro. De 2008 a 2014 a Transit vinha importada da Turquia e perdeu competitividade com a desvalorização do real e a desmotivadora alíquota de importação de 35%. Agora, com a montagem no Uruguai, tem algumas partes locais, como pneus, e de lá é exportada ao Brasil dentro das regras do Mercosul, isenta do imposto de importação.

Apesar do dólar nas alturas, na casa dos R\$ 5 – cotação que é o dobro daquela que motivou a paralisação das importações da Transit no Brasil em 2014 –, Rogelio Golfarb, vice-presidente da Ford América do Sul, avalia que o câmbio exerce pressão igual sobre todos os concorrentes nesse segmento, incluindo os que produzem vans no Brasil, pois muitas peças usadas nos veículos comerciais são importadas.

“Todo mundo sofre desse mal, assim o importante é a estrutura e a capacidade de distribuir o produto. Apesar das nossas peças importadas em dólar temos escala



global que ninguém tem nesse segmento. Somos líderes absolutos de mercado na Europa há seis anos e nos Estados Unidos temos um volume gigantesco, o que ajuda muito. A questão cambial é importante, mas não é problema para a Ford dispor de um preço competitivo, com qualidade superior aos competidores e o diferencial da conectividade.”

A pandemia estimulou as compras pela internet e, com a disparada do comércio eletrônico, houve maior demanda por ve-

ículos comerciais leves para atender às entregas desses produtos. Com a Transit furgão a Ford pretende aproveitar parte desse boom.

Segundo Matias Guimil, gerente de estratégia e produto da Ford América do Sul, o segmento de vans e furgões no Brasil duplicou de tamanho de 2016 a 2021, ao saltar de 24 mil para 48 mil unidades. Para este ano são esperados 51 mil emplacamentos. As versões de carga da Transit são as mais demandadas no mundo, respondem por 63% das vendas, em proporção que deve ser ainda maior no mercado brasileiro.

DIFERENCIAL DE CONECTIVIDADE

Para concorrer com Mercedes-Benz Sprinter – também produzida em país do Mercosul, a Argentina – e Renault Master fabricada em São José dos Pinhais, PR, a aposta está nos mesmos apelos já oferecidos nas versões Minibus da Transit. A Ford espera diferenciar seu utilitário com oferta maior de conectividade, estendida a todas as opções da Transit, o que inclui recursos como monitoramento preventivo do veículo e relatórios com indicadores de produtividade para o negócio.

Cíntia Pelegrina, gerente de serviço de atendimento, conta que como a Transit é usada como ferramenta de trabalho pelo cliente a proposta da conectividade integrada ao veículos é reduzir os seus tempos de parada para reparos, com a possibilidade de monitorar problemas e programar a manutenção de acordo com a necessidade. Para acessar essa facilidade, que não tem custo adicional, basta baixar o aplicativo FordPass no smartphone.

"O sistema emite alertas que antecipam ocorrências e, mensalmente, é enviado relatório com indicadores importantes para o negócio. Havendo a necessidade de reparo oferecemos o serviço de assistência técnica por teleconferência, em que uma ligação é feita em conjunto com a central e uma concessionária mais próxima do cliente. As informações do veículo são

acessadas e na mesma hora é realizado o diagnóstico e orientado o que deverá ser feito."

Por meio do aplicativo também confere-se a quilometragem, o nível de combustível, a média mensal de consumo nos últimos seis meses, informações do consumo de Arla 32, as distâncias percorridas no mês e a localização remota do veículo.

DESENVOLVIMENTO LOCAL

Embora as Transit sejam montadas com grande quantidade de partes importadas na Nordex, a engenharia brasileira da Ford foi responsável por aplicar diversas adaptações e recalibrações, que passaram pelo centro de desenvolvimento de produto em Camaçari, BA, e foram validadas no campo de provas de Tatuí, SP.

Assim como a Minibus, a Transit furgão está sendo lançada em duas versões: a menor, L2H3, com volume de 10,7 m³ no compartimento de carga e capacidade para carregar 1 mil 222 quilos, é vendida por R\$ 239,9 mil, e a mais longa, L3H3, tem 12,4 m³ e 1 mil 181 quilos de capacidade – pouco menos para se enquadrar no peso total legal máximo de 3,5 toneladas – e sai por R\$ 245,9 mil.

Daniel Santos, gerente de desenvolvimento do produto, destacou que também conta a favor da Transit "a maior potência do segmento", com motor turbodiesel Eco-Blue 2.0 Euro 6 de 170 cv e torque máximo 39,7 kgfm, integrado com sistema Auto Start-Stop para economizar combustível. Segundo a Ford, o consumo médio é de 10 km/l.

Por se tratar de veículos abaixo de 3,5 toneladas de peso bruto total a Transit é classificada como modelo comercial leve, pode ser dirigida por motoristas com carteira de habilitação B, e é enquadrada na legislação de controle de emissões de poluentes Proconve L7, em vigor desde janeiro, que requer a adoção de motor Euro 6 com pós-tratamento de gases de escape em catalisador com injeção de solução de ureia Arla 32. ■



Divulgação/Ford

Tupy e MWM somam oportunidades para crescer



Fundição amplia áreas de atuação, enquanto fabricante de motores nacionaliza capital com acesso a mais clientes no mundo todo

O plano por trás da compra da MWM pela Tupy aponta para enorme potencial de crescimento mútuo. Após a aprovação da transação, de R\$ 865 milhões, pelas autoridades de regulação de mercado, o que deve acontecer nos próximos cinco a seis meses, a gigante brasileira, hoje a maior fabricante de blocos e cabeçotes fundidos do mundo, poderá

avançar à ponta da cadeia global de suprimentos, ganhando ainda mais tamanho e rentabilidade.

A Tupy vai ampliar, e verticalizar, suas atividades com o fornecimento de serviços de engenharia, gestão da cadeia de fornecedores e manufatura completa de motores diesel ou a gás – isso sem considerar novos negócios em gestação.



Divulgação/MWM

Na mão inversa a MWM ganha acesso para oferecer suas especialidades a uma robusta carteira de clientes no mundo todo já atendidos pelo grupo brasileiro.

José Eduardo Luzzi, CEO da MWM, resumiu a motivação do negócio: "Somos duas empresas com negócios complementares que se conhecem há décadas, portanto nos entendemos muito bem. A



Divulgação/Tupy

Tupy sempre foi fornecedora de blocos e cabeçotes de alta qualidade para os motores MWM. Agora, ao adquirir nossas especialidades, poderá oferecer desde blocos e cabeçotes usinados até motores inteiros montados para a sua carteira de clientes no mundo todo, e isso inclui todos os fabricantes ocidentais de veículos".

Em comunicado, **Fernando Cestari de Rizzo, CEO da Tupy,** confirma a estratégia: "Juntas, MWM e Tupy tornam-se uma companhia singular no mercado, que reúne em um só fornecedor serviços de fundição, usinagem, montagem, validação técnica e atividades de engenharia associadas. Vamos nos unir a uma empresa com grande capital intelectual e tecnológico. Estenderemos os serviços deles aos nossos clientes atuais".

Como são negócios que se complementam, deverá ser integralmente mantida a estrutura administrativa e operacional da MWM, que teve receita estimada em R\$ 2,7 bilhões em 2021 e soma 1,4 mil empregados na fábrica do bairro de Santo Amaro, em São Paulo, e no centro de distribuição de peças em Jundiá, SP.

À primeira vista o valor da compra pode ser considerado baixo para adquirir uma empresa que já foi a maior fabricante independente de motores diesel do Hemisfério Sul. No início da década passada a MWM International fornecia para quase todos os fabricantes de picapes, caminhões e ônibus no Brasil e exportava mais de 30% da produção para vários clientes em vários países.

O faturamento superou US\$ 1 bilhão/ano logo após sua compra pela Navistar, em 2005, que uniu as operações da MWM às da antiga Maxion Motores, adquirida anos antes pelo grupo estadunidense.

Luzzi ponderou: "Muita coisa mudou nesses anos, a realidade é outra. O preço acertado com a Tupy é justo diante da atual relação de faturamento com o lucro que temos".

A Tupy anunciou em 18 de abril que negociou com a Navistar a compra da MWM por R\$ 865 milhões, equivalentes a quatro vezes o EBTIDA, o lucro antes de



Divulgação/MWM

impostos, despesas financeiras e depreciação de ativos da fabricante de motores. Analistas consideraram o valor bom diante das possibilidades de incremento de faturamento e rentabilidade, estimando aumento no preço-alvo das ações da Tupy após a conclusão do negócio.

BRASILEIRA E MAIS INTERNACIONAL

Com a venda a fabricante de motores passará finalmente a integrar uma empresa aberta nacional, após 69 anos operando no Brasil sempre como parte de grupos com sede no Exterior, desde a centenária alemã Motoren Werke Mannheim, fundada pelo inventor do automóvel Carl Benz, até o mais recente deles, o Grupo Navistar, dos Estados Unidos, fabricante dos caminhões International, que ano passado foi vendido integralmente ao Grupo Traton, dono das marcas MAN, Scania e Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Por paradoxal que seja, deixar de pertencer ao capital estrangeiro e se descolar de grandes fabricantes mundiais de veículos comerciais – que também produzem seus próprios motores – dará à MWM mais penetração internacional do que já tem, pois passará a integrar multinacional brasileira sem operação equivalente e clientes em mais de quarenta países, o que abre amplo leque de oportunidades.

Isso porque, ao longo de seus 80 anos, a brasileira Tupy tornou-se uma gigante que exporta mais de 80% da produção e tem 19 mil funcionários distribuídos em seis fábricas, três no Brasil, duas no México e uma em Portugal. A receita líquida de R\$ 7,1 bilhões e o lucro EBTIDA de R\$ 878 milhões apurados em 2021 foram os maiores da história da companhia, que já vinha ampliando seus domínios. Há menos de um ano concluiu a aquisição das operações no Brasil e em Portugal da Teksid, fundição que pertencia à FCA/Stellantis.

“Veículos e motorizações estão sempre ligados, são diferenciais competitivos estratégicos, e por isto os fabricantes preferem desenvolver seus próprios motores. Com a Tupy não estaremos mais ligados



Divulgação/Tupy

na mesma empresa a um fabricante de veículos e motores, assim ganhamos escala para produzir motores sob encomenda para qualquer cliente, preservando a propriedade intelectual do projeto, sem nenhum conflito de interesse.”

Segundo o executivo, além dessa, muitas outras oportunidades se abrirão com a união. Uma delas é a ampliação dos serviços de usinagem de blocos e cabeçotes de motor, já oferecidos pela Tupy e que ganham escala maior com a

O maior das estradas.

A paixão da Busscar pelos detalhes e cuidados no acabamento resulta em um visual moderno e robusto ao Vissta Buss DD. Juntamente com seu amplo espaço interno, proporciona uma viagem tranquila e confortável aos passageiros. Inspirado nas tendências do design automotivo, a tecnologia de luz difusa nas lanternas apresenta a assinatura visual exclusiva da marca.



Vissta Buss DD

especialidade da MWM neste processo industrial. Novas linhas de usinagem poderão ser montadas para além da fábrica de Santo Amaro, incluindo unidades da Tupy no Brasil e no Exterior, especialmente no México, para exportar conjuntos usinados aos Estados Unidos.

Em outra frente a Tupy também poderá se servir do amplo portfólio de peças de reposição da MWM, que conta com 20 mil itens, distribuídos em rede de seiscentos pontos espalhados pelo Brasil.

Há também negócios nascentes em vista, contou Luzzi: "A Tupy enxergou muito valor em nossa estratégia de descarbonização da matriz energética, por meio da economia circular do biogás".

A MWM já desenvolveu novos motores a gás natural e biometano para caminhões e seus próprios geradores, recordou Luzzi. Agora existem projetos em andamento para oferecer a conversão de veículos diesel para o gás com esses motores, principalmente para operações em propriedades agrícolas que podem instalar, também com a sua consultoria, biodigestores para produção de biogás. "Existe um enorme potencial aí que devemos aproveitar nos próximos anos."

PERDA DE VOLUME

Por causa da tendência de verticalização, há dez anos a MWM começou a perder clientes fabricantes de veículos leves, que passaram a usar motores importados de fabricação própria, como foi o caso das picapes Ford Ranger, Chevrolet S10 e Nissan Frontier. Esse movimento resultou no fechamento da fábrica de Canoas, RS, herdada da antiga Maxion, onde eram produzidos esses propulsores e outros, em menor escala, para máquinas agrícolas.

Com isso, a MWM perdeu volume e precisou reduzir recursos de desenvolvimento. Nos últimos anos focou esforços em fornecer propulsores já na prateleira para maquinário agrícola e para seus geradores de energia, além de fabricar motores MAN por contrato para a Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Há dez anos a MWM parou de fornecer

seus próprios motores diesel à VWCO e começou a produzir sob encomenda modelos da MAN, que detém a propriedade do projeto, mas a fabricante no Brasil executa todo o processo, incluindo compra de componentes, usinagem, montagem completa, homologação e testes. Desde 2012 já foram fabricados 200 mil unidades dos modelos D08 e D26, e recentemente o contrato de fornecimento foi renovado até 2027.

A MWM também produz, com especificações exclusivas, motores para os caminhões semipesados Volvo VM, fabricados somente no Brasil. E equipa ônibus International produzidos pela Navistar no México.

Precisamente por causa dessa baixa escala e rentabilidade é bom negócio para a Traton/Navistar se desfazer da MWM, deixando a empresa livre para crescer com novos clientes e negócios. Presa à corporação internacional seria cada vez mais limitada em servir somente à operação brasileira de uma das empresas do grupo, a VWCO, única do Grupo Traton que não tem fábrica própria de motores no Brasil ou no Exterior e os compra da MWM desde sua fundação, há 41 anos.

Na maior parte dos seus 69 anos no Brasil a MWM concentrou sua operação em atividade independente, sem igual na matriz no Exterior. Enquanto a empresa controladora na Alemanha se concentrou na produção de motores estacionários e marítimos, nos anos 1970 a MWM passou a desenvolver e a fornecer motores diesel no Brasil para caminhões e ônibus, que rapidamente tornou-se o maior negócio da empresa.

Após ter se convertido na última década em fornecedora de soluções de manufatura completa de motores projetados pelos clientes, agora a MWM começa a escrever novos capítulos de sua história, muda de dono e entra na ponta final da verticalização da Tupy, que começa no baixo valor agregado de blocos e cabeçotes de ferro fundido e se estenderá até o alto valor de um motor completo. ■



HYUNDAI

Nossa paixão por cores nos levou a mais uma conquista!

Obrigado Hyundai por reconhecer nossa Excelência em Compras Gerais Diretas ao longo de 2021.

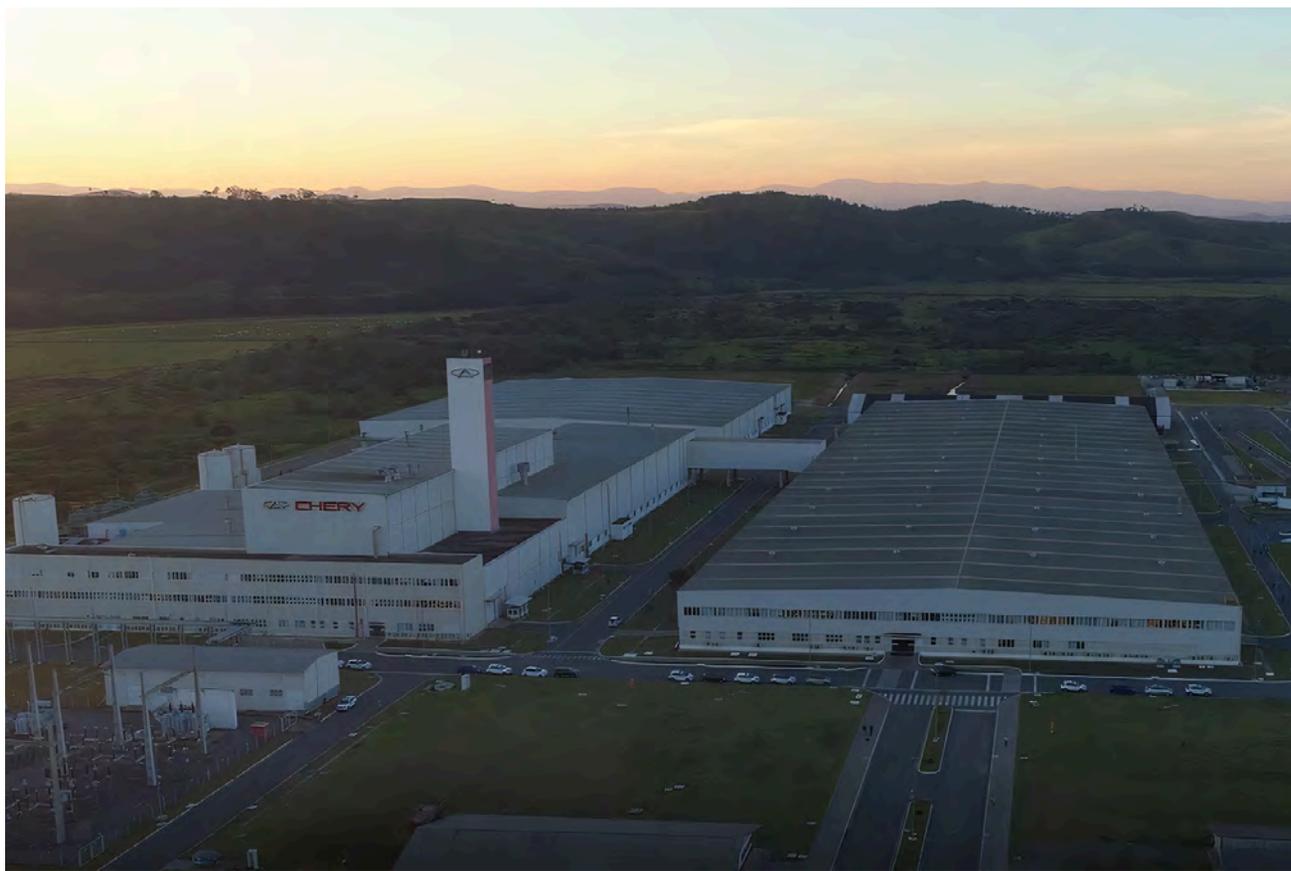
A parceria da Axalta com a Hyundai consiste no fornecimento de materiais de pintura sofisticados que promovem embelezamento, brilho, proteção e durabilidade das carrocerias, além de prover serviços e soluções customizadas para o processo de pintura.



AXALTA
DESENVOLVENDO
Tecnologia em Cores

www.axalta.com.br
 /AxaltaBrasil





Divulgação/Caoba Chery

Caoba Chery disfarça fechamento de fábrica

Empresa suspende atividades em Jacareí,
demite funcionários e promete voltar a produzir
carros elétricos em 2025

Sob a alegação de que decidiu transformar a fábrica de Jarareí, SP, em linha de produção flexível de carros híbridos e elétricos, a Caoba Chery comunicou no início de maio a suspensão de todas as atividades industriais ali, no Interior paulista, até 2025, com demissão imediata de quase quinhentos funcionários. A informada remodelação com prazo elástico de três anos – mais do que suficientes para construir outra planta do zero –, sem divulgação de valor de investimento e com corte de empregos, parece disfarce para o que de fato aconteceu: o fechamento da unidade por falta de viabilidade econômica – ao menos por enquanto.

São bem mais claros os argumentos apresentados pela empresa ao Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região. Segundo informou a entidade, em reunião no dia 5 de maio representantes da empresa disseram que os altos custos de importação tor-

naram inviável a operação, justificando a suspensão de atividades até 2025 e demissões de todos os funcionários da linha de montagem, além de metade do efetivo de áreas administrativas.

De fato, tanto em Anápolis, GO, como em Jacareí a Caoa Chery monta seus carros com índice de partes importadas na casa dos 80%. Contudo, dificilmente modelos elétricos teriam nacionalização maior do que essa, nem há no horizonte nenhum indicativo de que daqui a três anos o câmbio seja mais favorável às importações de peças. Por isso é difícil tornar convincente o plano de retomar a produção em 2025.

Para o sindicato – e para o bom senso em geral – a promessa é vaga e passível de ser esquecida, especialmente se a situação econômica do País não melhorar.

"Não acreditamos na empresa, que já fez inúmeras promessas e não cumpriu", afirmou Weller Gonçalves, o presidente do sindicato. "Em fevereiro assinamos com a Caoa Chery um acordo de lay-off, a suspensão temporária de contratos de trabalho, quando alegavam falta de semicondutores para produzir. Desde 21 de março a fábrica está parada e o trabalhador em casa, em licença remunerada. O lay-off nunca foi ativado."

O sindicato tenta adiar as demissões até janeiro, com aplicação de lay-off por cinco meses e estabilidade de mais três. A empresa, no entanto, recusa a proposta, afirma que precisa encerrar todas as atividades na fábrica, e oferece indenização complementar às verbas rescisórias de quinze a sete salários extras, dependendo do tempo de casa de cada empregado.

NEGÓCIO INVIÁVEL

Aumentando temores de que o fechamento em Jacareí seja definitivo, a Caoa Chery encerrou a produção e tirou de linha o SUV compacto Tiggo 3X, lançado há menos de um ano e que até era o seu segundo modelo mais vendido no País, com 3 mil unidades emplacadas de janeiro a abril. Também foi interrompida na fábrica a montagem nacional do sedã Arrizo 6 Pro, que passará a ser importado da China.

"A empresa disse que os custos com a importação subiram muito e muitas das peças vêm da China. Disseram que o preço do contêiner subiu de R\$ 3 mil para R\$ 7 mil. Mas falaram em importar o Arrizo 6 completo. Há uma contradição nesse discurso", Gonçalves critica. "No caso do Tiggo 3X alegaram que o modelo não teve êxito no mercado, mas não é isso que falam nas propagandas que circulam na mídia."

O diretor Guirá Borba, sindicalista que trabalha na Caoa Chery, lembrou que no fim do ano passado, durante as negociações salariais, o discurso da empresa era outro: "Promoveram contratações, falavam em expandir a produção para 40 mil unidades e que poderiam ampliar ainda mais o quadro de funcionários. De repente veio isso".

O problema é que Jacareí nunca foi uma unidade economicamente viável. Inaugurada em 2014 pela Chery, que após a sobretaxação do Inovar-Auto decidiu investir R\$ 1 bilhão na planta, com capacidade de até 150 mil veículos/ano. A produção, contudo, nunca atingiu nem 10% do teto. A fábrica entrou na sociedade meio-a-meio com a Caoa, a partir de 2017, mas ficou com os produtos mais baratos e menos rentáveis do portfólio. E foi assim que a produtividade não decolou.

Em 2021 foram produzidos cerca de 14 mil carros em Jacareí. Somando Arrizo 5, Arrizo 6, Tiggo 2 e Tiggo 3X que eram feitos lá, no ano passado os emplacamentos somaram 12,7 mil unidades, ou menos da metade dos 27 mil veículos vendidos de modelos fabricados em Anápolis, onde de agora em diante ficará concentrada toda a produção da marca no Brasil, na fábrica que pertence ao Grupo Caoa, sócio brasileiro da chinesa.

Apesar da paralisação de Jacareí os planos de produção da Caoa Chery para 2022 não foram alterados. Em comunicado a empresa manteve a estimativa de produzir 60 mil veículos: "A pausa nos processos industriais de Jacareí será compensada pela intensificação da produção em Anápolis, que está sendo preparada para lançamentos já no segundo semestre deste ano".

Em Goiás são montados os Tiggo 5X, 7 e 8, SUVs mais caros e de maior porte, que também têm proporção de peças importadas na casa dos 80%, mas com custos menores e rentabilidade muito maior. Isso porque, ao contrário de Jacareí, que não conta com incentivos fiscais, em Anápolis a fábrica goza de descontos tributários estaduais e federais – o principal é o abatimento de 32% no IPI dos veículos produzidos lá –, que foram renovados em 2020 e motivaram o anúncio de investimentos de R\$ 1,5 bilhão na unidade até 2025 (veja reportagem nesta edição), que envolvem a produção de novos modelos na unidade, incluindo híbridos já a partir de 2023.

A Caoa Chery diz pretender tornar Jacareí parecida com Anápolis, com processos produtivos flexíveis desenvolvidos pela Caoa, que permitem a manufatura de vários modelos na mesma linha. Para isso promete grande transformação, com remodelação completa e substituição de grande parte dos equipamentos, daí a previsão de retomar a operação somente em 2025.

Em nota a Caoa Chery afirmou que “a suspensão das atividades tem como objetivo ajustar os processos produtivos para novos modelos com tecnologias híbridas e elétricas, visando à modernização e atualização das linhas de produção”. Disse, também, que pretende ter todos os modelos do seu portfólio eletrificados até o fim de 2023, o que será feito inicialmente somente em Anápolis.

Não é a primeira vez que a Caoa Chery indica que pretende produzir carros elétricos em Jacareí. Em 2019 executivos da empresa já cogitavam a possibilidade, citando estudos indicando que seria uma transformação relativamente simples, de baixo custo e rápida. Bastaria fazer uma ramificação da linha de montagem, onde seria agregado o powertrain elétrico a modelos já montados em Jacareí, como era o caso do sedã médio Arrizo 5, que teve versões elétricas importadas para testes no Brasil. Pelo visto, tudo mudou – e pode mudar de novo, a depender das condições da economia brasileira nos próximos anos. ■



Usiminas desenvolve **NOVOS AÇOS** para o setor **AUTOMOTIVO**

A indústria automotiva vem se transformando, com o aumento das exigências de segurança e dos padrões de desempenho, além do olhar mais atento para a sustentabilidade. Essas mudanças têm aumentado também a necessidade de **aços inovadores** que atendam aos requisitos exigidos pelos clientes.

Pensando nisso, a Usiminas desenvolveu dois aços avançados de alta resistência, os chamados **AHSS (Advanced High Strength Steel) de 3ª geração**, enriquecendo o portfólio de aços automotivos da empresa com materiais que contribuam para a **redução de CO2**, maior segurança dos veículos, ciclos de vida mais longos e economia circular.

CONHEÇA OS NOVOS AÇOS

Os AHSS de 3ª geração são aços sofisticados, conciliam elevada resistência com alta ductilidade em comparação com outros aços do mesmo nível de resistência, favorecendo as operações de conformação a frio das peças. São indicados para fabricação de partes estruturais dos veículos.

USI-TRIP980T600Y-3G: da sigla em inglês para “Transformation Induced Plasticity”, ou Plasticidade Induzida por Transformação em tradução livre de resistência mínima de 980 Mpa.

USI-DP980T480Y-3G: aço Dual Phase também da classe de resistência mínima de 980 MPa, com alta ductilidade.

Os novos aços, de **produção inédita no Brasil**, foram desenvolvidos para serem fornecidos como laminados a frio, podendo ser eletro galvanizados ou não.



Acesse o QR Code e confira os produtos e soluções desenvolvidos pela Usiminas



Divulgação/Coao Chery

Coao Montadora chega aos 15 anos

Fábrica de Anápolis monta modelos Chery e Hyundai e se prepara para era da eletrificação

Exatamente quando o mercado brasileiro começou a empinar rumo aos 3 milhões de veículos o empresário Carlos Alberto de Oliveira Andrade inaugurava, em 20 abril de 2007, a Coao Montadora em Anápolis, GO, com investimento inicial de R\$ 1,2 bilhão, para produzir com partes importadas carros e utilitários sob licença da coreana Hyundai, da qual é importador exclusivo no Brasil. Foi o último projeto aprovado pelo Regime Automotivo, no fim dos anos 1990, com benefícios fiscais especiais para o Centro-Oeste.

Quinze anos e 350 mil veículos produzidos depois a fábrica de Anápolis ganhou tamanho de gente grande, tem processos completos de solda de carrocerias, pintura e montagem final. São montados hoje na planta sete veículos, dois caminhões Hyundai e cinco SUVs de duas marcas: os Hyundai iX35 e New Tucson se juntaram aos Tiggo 5x, 7 e 8 da chinesa Chery, sócia do Grupo Coao. A capacidade hoje passa das 100 mil unidades/ano, volume que nunca passou perto de ser alcançado: chegou ao pico de 41,6 mil em 2011 e após dez anos de

Linha do tempo

2007

- ✓ Inauguração da fábrica em 20 de abril de 2007
- ✓ Início da produção do minicaminhão Hyundai HR

2010

- ✓ Início produção Hyundai Tucson

2011

- ✓ Início produção Hyundai HD78
- ✓ Produção recorde de 41,6 mil veículos

2012

- ✓ 100 mil veículos produzidos

2013

- ✓ Aumento de capacidade produtiva
- ✓ Início produção Hyundai iX35

2015

- ✓ 200 mil veículos produzidos
- ✓ Início produção Hyundai iX35 Flex
- ✓ Inauguração do Centro de Pesquisas e Eficiência Energética, investimento de R\$ 130 milhões

2016

- ✓ Início produção Hyundai New Tucson

2017

- ✓ Início produção Hyundai HD80

2018

- ✓ Início produção Caoa Chery Tiggo 5x

2019

- ✓ Início produção: Caoa Chery Tiggo 7

2020

- ✓ Início produção Caoa Chery Tiggo 8
- ✓ Anúncio de investimentos de R\$ 1,5 bilhão em cinco anos
- ✓ 300 mil veículos produzidos

declínio voltou a crescer, somou quase 35 mil unidades em 2021.

Após a renovação do incentivo fiscal federal para o Centro-Oeste, com a manutenção até 2025 do desconto de 32% no IPI dos veículos produzidos, em 2020 o Grupo Caoa anunciou novo ciclo de investimento, de R\$ 1,5 bilhão em cinco anos, envolvendo o aumento do quadro de empregados de 1,5 mil para 2 mil, para produzir em Anápolis dez modelos Hyundai e Caoa Chery, de novos a renovações do portfólio atual. O plano também prevê a produção de SUV de mais uma marca, provavelmente a Exeed, divisão de luxo da Chery.

Apesar de ainda montar carros com intensa participação acima de 80% de partes e componentes importados a Caoa Montadora conseguiu desenvolver uma cadeia de suprimentos nacional que envolve noventa fornecedores de partes estampadas, tapetes, mangueiras, eixos, molas, rodas de alumínio e aço, pneus, baterias, tintas, fluidos, conjuntos de radiador e ar-condicionado.

Recentemente, com a suspensão das atividades na fábrica da sócia Chery em Jacareí, SP, a planta de Anápolis será a única a produzir no País modelos da chinesa ao menos até 2025. Já foi confirmado que a partir de 2023 a linha entra na era da eletrificação, também montará carros híbridos.

EVOLUÇÃO

O começo em Anápolis foi lento, com a produção de apenas um modelo comercial leve, o minicaminhão HR. Só em 2010 foi nacionalizada a montagem do antigo SUV compacto Tucson, sem beleza mas com preço competitivo e poucos concorrentes no mercado brasileiro, o que fez o volume produzido dar saltos.

Mesmo após a instalação de fábrica da própria Hyundai em Piracicaba, SP, em 2012, o Grupo Caoa não abriu mão de continuar a ser seu importador exclusivo

no Brasil e ampliou o portfólio de modelos montados em Anápolis. Ainda em 2011 entrou em linha o caminhão médio HD e, em 2013, a capacidade produtiva da fábrica foi aumentada para receber o SUV iX35 – na verdade a nova geração do Tucson, que recebeu no novo nome para conviver com o antigo, que seguia à venda.

Em 2015, com investimento de R\$ 130 milhões, foi inaugurado no mesmo terreno da fábrica o CPEE, Centro de Pesquisas e Eficiência Energética, que trouxe refinamento tecnológico à operação da Caoa em Anápolis, que ganhou capacidade de desenvolvimento e homologação de veículos, combustíveis e lubrificantes, com instalação de laboratórios e dinamômetros de última geração.



O New Tucson chegou em 2016, convivendo de forma inédita no mundo com duas gerações anteriores do modelo em produção na mesma linha. O SUV encerrou a era de novos Hyundai em Anápolis, que a partir de 2018 começou a montar os SUVs da Chery, primeiro o Tiggo 5x, nos dois anos seguintes o Tiggo 7 e o Tiggo 8, que introduziram no País luxo e tecnologia que carros chineses nunca tinham mostrado antes. ■

Raio-X Caoa Anápolis

Capacidade:

115 mil veículos/ano

Empregados:

1,5 mil

Fornecedores nacionais produtivos:

90

Produção acumulada:

347 mil unidades

Investimento inicial:

R\$ 1,2 bilhão

Total investido:

R\$ 2,5 bilhões

Ciclo de investimento atual:

R\$ 1,5 bilhão 2022-2025

Área total:

1,5 milhão de m²

Área construída:

174 mil m²

Processos industriais:

Soldagem de carrocerias, pintura, montagem final

Modelos em produção:

**Hyundai New Tucson, HR, HD e iX35
Caoa Chery Tiggo 5x, Tiggo 7 e Tiggo 8**

CPEE, Centro de Pesquisas e Eficiência

Energética:

inaugurado em 2015 com investimentos de R\$ 130 milhões em prédio de 4,5 mil m², integrando laboratórios de análises de combustíveis e petroquímicos, testes de durabilidade e emissões, dinamômetros para motores para veículos 4x4

PIRELLI

TRUCK BUS AGRO OTR

LINHA DE PNEUS AGRO E TRUCK PROMETEON

Soluções para você
chegar mais longe e
colher os melhores
resultados.



* Consulte nossas políticas de garantia em www.prometeon.com.br.
Garantia de até 10 anos é exclusiva para produtos elegíveis da linha AGRO.

Siga-nos:    
prometeon.com

PROMETEON



Divulgação/Ford e Reprodução/Sindicato

Na era pós-Ford Bahia tenta voltar a produzir carros

Estado planeja o novo Parque Automotivo de Camaçari com foco em atrair outro fabricante de veículos, preferencialmente de elétricos

O choque foi grande e a volta por cima é difícil e incerta, mas o governo da Bahia garante ter planos consistentes para o futuro da área de 4,7 milhões de m² do complexo automotivo no Polo Industrial de Camaçari, BA, a 50 quilômetros da Capital Salvador, abandonado pela Ford e por seus fornecedores há pouco mais de um ano. O foco, agora, é atrair outro

grande fabricante de veículos para liderar a reconstrução e adotar os órfãos do projeto deixados para trás.

A decisão da Ford de encerrar todas as atividades industriais no País deixou legado de desemprego e de forte retração de economias locais, com maior efeito negativo em Camaçari, cidade que do dia para a noite viu ser reduzido a nada o polo automotivo

iniciado ali vinte anos antes pela fabricante de veículos e por 26 fornecedores, que em projeto inédito no mundo participavam da produção dos carros em estações inseridas na linha de montagem.

Logo após o anúncio de fechamento da fábrica da Ford em Camaçari, em janeiro de 2021, o governo baiano iniciou a busca de empresas do setor automotivo para retomar a produção de veículos no Estado. Muitas conversas já foram realizadas mas até agora sem resultados concretos.

As tratativas inicialmente se concentraram nas fabricantes chinesas Great Wall e BYD. A primeira decidiu comprar a fábrica da Mercedes-Benz em Iracemápolis, SP, e logo saiu do radar de possíveis investimentos na Bahia. No páreo ficou apenas a BYD, que em 2018 fechou um contrato com o Estado, de R\$ 1,5 bilhão, para a construção e operação do VLT Skyrail Bahia, o novo

sistema de transporte sobre mon trilho que ligará a região do Comércio, em Salvador, até a ilha de São João, no município de Simões Filho.

Na Bahia, o nome BYD – também o maior fabricante de carros elétricos da China que recentemente iniciou a venda desses modelos no Brasil – é comentado como a melhor opção para ocupar a área de produção de veículos em Camaçari, especialmente de modelos eletrificados. As especulações apontam que a chinesa poderia ficar com uma parte do complexo industrial.

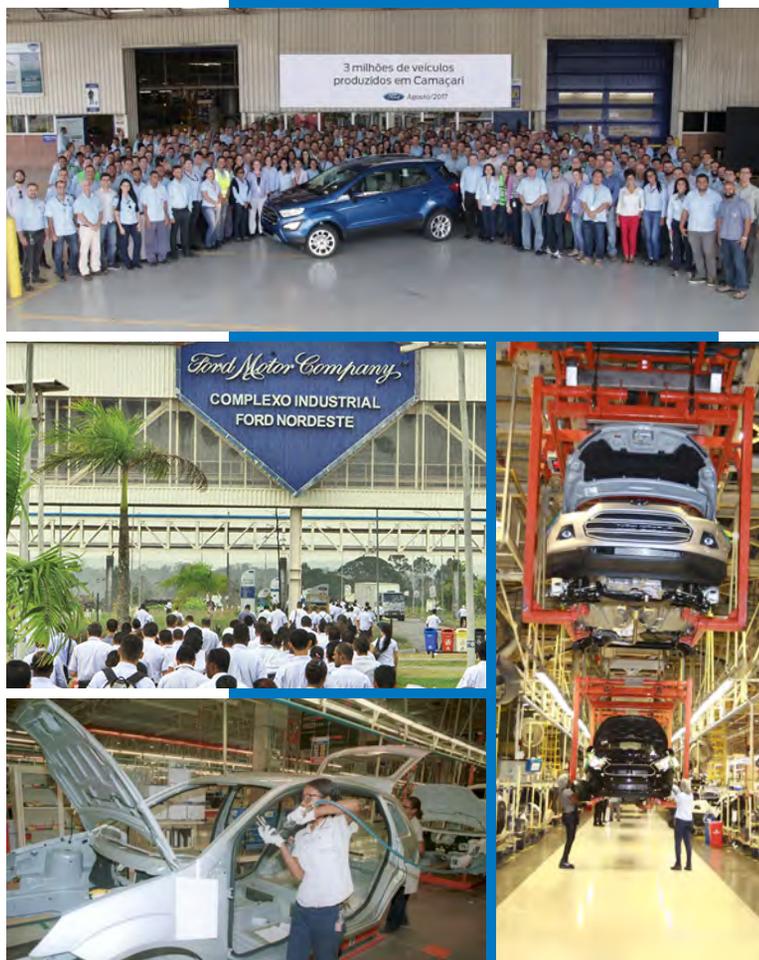
Ao ser questionada sobre as conversas com o governo baiano a filial brasileira da BYD saiu pela tangente: "Não comentamos sobre esse assunto". Uma resposta como esta confirma que as negociações existem, pois não as nega, mas indica que o negócio não está amadurecido.

FALTA A EMPRESA-ÂNCORA

O economista Paulo Guimarães, superintendente de atração de investimentos e fomento da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, SDE, está à frente das negociações e confirma que o objetivo maior é retomar a produção de veículos. Uma fabricante de automóveis, defende Guimarães, funcionaria como empresa-âncora para atrair de volta os fornecedores no projeto do novo Parque Automotivo de Camaçari.

Guimarães desenvolve juntamente com representantes da FIEB, Federação das Indústrias do Estado da Bahia, do Sindipeças Bahia e do SENAI Cimatec o plano de atração de um fabricante de automóveis. Ele não descarta nenhuma montadora ou empresas dos mais diversos ramos de atividade, e conta que o tema está sendo tratado diretamente pelo Palácio de Ondina, casa do governador, e prefere não citar nomes de empresas envolvidas nas negociações.

A área automotiva, reforça o superintendente da SDE, é muito importante para o Estado da Bahia: "Temos ainda engenheiros da Ford trabalhando no Centro de Desenvolvimento de Produtos, em Camaçari. Assim deixamos a chama acesa do polo





automotivo e queremos atrair uma empresa de automóveis. Mas estamos abertos para buscar quem queira usar total ou parcialmente a área do complexo de Camaçari. Oferecemos todas as condições como também a nossa infraestrutura e mão de obra qualificada para os fornecedores sistemistas produzirem peças e componentes para a produção de veículos”.

FIM DOS INCENTIVOS

Será difícil retomar a produção do polo baiano, especialmente porque hoje não existem mais os incentivos fiscais federais do Regime Nordeste, criado nos anos 1990, que foram decisivos para atrair a Ford para a Bahia. Durante vinte anos, de 2001 a 2021, a empresa aproveitou descontos tributários que zeravam o IPI dos carros produzidos lá, compensando os custos adicionais logísticos para trazer componentes de fornecedores instalados no Sudeste.

Os benefícios foram renovados em 2009 e no ano passado novamente prorrogados por mais cinco anos, até 2025, mas ainda assim a Ford desistiu da operação. A empresa não quis mais investir no País onde acumulava prejuízos – e desta vez a concessão dos incentivos fiscais tinha como contrapartida o investimento mínimo de 10% dos descontos tributários recebidos.

A Ford preferiu fechar a fábrica e colocou fim à operação baiana após produzir mais de 3 milhões de unidades de modelos como Fiesta, Ka e EcoSport. Segundo o governo da Bahia pagou ao Estado indenização de R\$ 2,1 bilhões por incentivos estaduais acumulados.

PERDA DIFÍCIL DE REPARAR

Sem incentivos e com todos os ovos colocados na mesma cesta da Ford o polo

automotivo de Camaçari desapareceu junto com a empresa-mãe. O fechamento da fábrica provocou o êxodo de todos as 26 fornecedores que operavam dentro da linha de montagem, incluindo grandes sistemistas como DHL, Krupp Automotive, Valeo, Visteon, Dow Automotive, Soldecia, Faurecia e Tenneco, que funcionavam exclusivamente para fornecer componentes e serviços para a produção de carros.

O presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Camaçari, Júlio Bonfim, acompanhou o desligamento dos 10 mil funcionários do Complexo Automotivo Ford, incluindo empregados da fabricante e dos sistemistas. Ele decreta: “É inviável conseguir um fabricante de automóveis para assumir o lugar da Ford na Bahia: é quase impossível atrair um novo fabricante”.

O economista João Paulo Caetano, coordenador de contas regionais e finanças públicas da SEI, Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, destaca que o fim da produção de automóveis em 2021 causou impacto negativo da ordem de R\$ 7 bilhões no PIB do Estado.

Em 2002, segundo dados da SEI, a Bahia registrou PIB de R\$ 58 bilhões. Em 2012, primeiro ano cheio após o início da operação da Ford, a diversificação das atividades econômicas quase triplicou o PIB baiano para R\$ 182 bilhões. Em 2021, o valor atingiu a marca de R\$ 260 bilhões, isto porque os maiores impactos da retração econômica estadual ainda não foram sentidos, a maioria dos demitidos da Ford e seus fornecedores ainda permanece em Camaçari, gastando suas indenizações no comércio da região.

O Estado calcula que deixou de arrecadar R\$ 280 milhões em impostos durante 2021 após o encerramento da produção



da Ford, e Camaçari estima que perde R\$ 50 milhões por ano em tributos municipais.

NOVOS RUMOS NA BAHIA

Após perder a produção da Ford em Camaçari, unidade que impulsionou o desenvolvimento industrial da região, a Bahia precisa agora reinventar seu modelo de industrialização. Com larga experiência na área da manufatura da Ford, na época do Projeto Amazon/EcoSport, e responsável pela operação das sistemistas DHL e Flex-N-Gate de 2004 a 2018, o consultor Roberto Resende é um dos colaboradores para formatar o projeto do novo Parque Automotivo de Camaçari.

Para ele "a área industrial só será viável com uma montadora de veículos, de preferência uma marca de carros elétricos", usando o estilo de produção similar ao da fábricas da Jeep Stellantis em Goiana, PE, onde fornecedores estão instalados em unidades independentes dentro do mesmo complexo.

Resende acredita que é possível retomar a produção de automóveis na Bahia, mas somente no médio prazo de pelo menos cinco anos: "O mundo automotivo está mudando. O mercado de automóveis no Brasil tem potencial de crescimento, pode atingir vendas acima de 5 milhões de unidades/ano. Para a Bahia teríamos que atrair uma fabricante para produzir carros elétricos ou ônibus elétricos. É possível produzir também carros de passeio, SUVs e picapes em uma plataforma única e de marcas diferentes. Outra opção é oferecer os prédios e as dependências do complexo automotivo para empresas do setor industrial".

O Polo Industrial de Camaçari tem 43 anos de operação e o segmento auto-

motivo quase chegou a duas décadas. O governo baiano avalia que oferece boa infraestrutura para atrair novas empresas para a região, com o porto de Aratu, rodovias, polo petroquímico, siderurgia e mão de obra qualificada.

O SENAI Cimatec oferece cursos de formação de engenharias mecânica e automotiva, além de desenvolver pesquisas nos campos de tecnologia e mobilidade. De acordo com Júlio César Câmara, coordenador dos cursos automotivos na região, "estamos inseridos no processo de educação e de produção de automóveis e hoje temos parceria mais forte com a Ford e outras fabricantes no Brasil".

Em um estudo sobre o setor produtivo o economista João Caetano, da SEI, destaca que o Estado da Bahia deve agora traçar novos planos para futuras políticas de atração de investimentos industriais, valorizando empresas que tragam atividades produtivas complementares e independentes.

Segundo o economista a atração de uma nova fabricante de automóveis traria impacto significativo na economia baiana, igual ao registrado na chegada da Ford, com crescimento de 9,6% do PIB baiano em 2004: "Isso seria muito bom para a economia e para o baiano. Mas pode demorar cinco, dez anos".

No projeto do novo Parque Automotivo de Camaçari estima-se que para atrair uma nova fabricante de veículos é necessário investimento de R\$ 1 bilhão a R\$ 3 bilhões, para alavancar novamente os negócios de toda a cadeia produtiva industrial, incluindo siderurgia, produção de peças e sistemas automotivos e rede de serviços formada por hotéis, restaurantes, mercados, creches e escolas. É missão difícil. ■

Legado negativo no ABC

O encerramento da produção da Ford em São Bernardo do Campo atingiu 27 mil pessoas e tirou R\$ 10 bilhões da economia



Divulgação/Ford e Reprodução/Sindicato



Foto: André Paixão/Reprodução/Primeira Marcha

“**A**té hoje ainda é difícil de acreditar que a Ford não está mais ali. Mas se passar na frente agora é possível ver que já derrubaram todos os prédios, e isso cria uma tristeza muito grande.”

O relato é do metalúrgico Jaciel Gomes da Costa, 43 anos, doze deles trabalhados como assistente logístico na fábrica de São Bernardo do Campo, SP, fechada em 2019 após ser o local das operações da fabricante no Brasil por 52 anos.

Costa foi um dos 2,8 mil empregados diretos da fábrica do bairro do Taboão e integrou o grupo de 850 demitidos ao longo de 2019. Mas ele figurou em legado bem mais amplo de destruição de empregos e renda. Estimativas do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC apontam que 27 mil pessoas foram afetadas pelo encerramento das operações da Ford em São Bernardo.

Entram nessa conta quem passou por requalificação profissional, aqueles que

conseguiram novo emprego, os que seguem desempregados, gente que teve de se deslocar da região para outras cidades, profissionais que operavam na cadeia e proprietários de estabelecimentos comerciais do entorno da fábrica. Por exemplo: uma padaria que ficava na avenida Taboão fechou as portas, assim como uma pizzaria e alguns bares que ficavam próximos à saída dos funcionários. Os que sobreviveram devem o crédito à vizinha Mercedes-Benz.

Rafael Marques, ex-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC na época do anúncio de fechamento da fábrica, ele mesmo um ex-empregado que trabalhou por 33 anos na unidade, recorda que “havia 4 mil trabalhadores indiretos na Ford, como os que atuavam em empresas prestadoras de serviços de limpeza, no restaurante, na logística, no TI, na manutenção, terceirizados que atu-

avam no suporte à produção. Entravam na planta mais de 6 mil pessoas por dia”.

Marques, hoje, é o atual presidente do TID-Brasil, Instituto Trabalho, Indústria e Desenvolvimento. Ele calcula que nos últimos três anos algo em torno de R\$ 10 bilhões deixaram de ser movimentados na economia local, valor que inclui a soma de salários, benefícios, impostos e recursos que deixaram de circular no comércio e em serviços da cidade e região: “Isso se reflete no comércio e nos fornecedores: alguns não conseguiram sobreviver, principalmente aqueles mais ligados ao negócio de caminhões e com pouca participação em outras montadoras. Isso sem falar nas empresas terceirizadas de serviços que atuavam lá dentro”.

DIFICULDADES DE RECOLOCAÇÃO

Jaciel Costa, o metalúrgico que inicia este texto lamentando a demolição de todas as instalações da Ford, é um raro exemplo de final feliz dentre os desempregados da empresa, mas não sem antes passar cerca de dois anos desempregado, após dois cancelamentos de contratações já acertadas em duas empresas diferentes, em março de 2020 e novamente em março de 2021, por causa da pandemia de covid-19.

Hoje Costa faz parte do grupo de quinhentos trabalhadores demitidos da Ford que conseguiram emprego na vizinha fábrica de caminhões e ônibus da Mercedes-Benz, de acordo com estatística do sindicato. Em junho do ano passado ele e outros trezentos operários assinaram contratos de trabalho temporário na empresa, recentemente renovado por mais um ano.

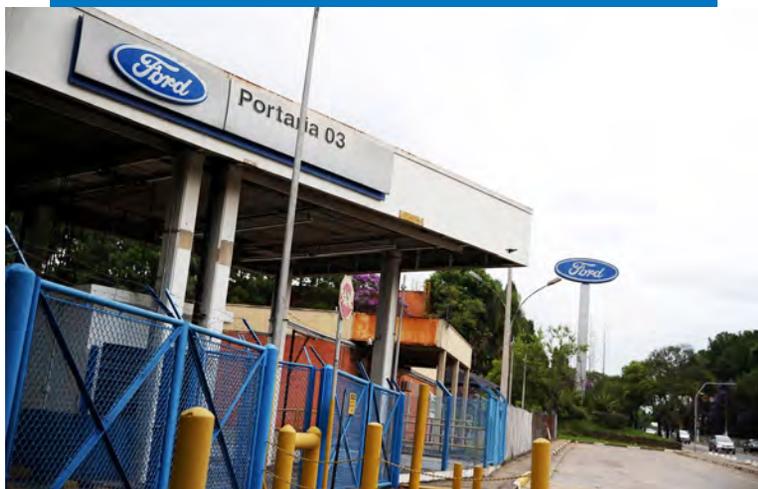
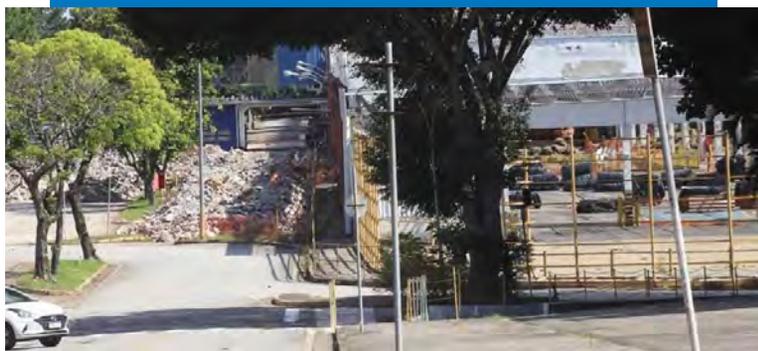
Os demais ex-empregados da Ford, no entanto, ainda batalham por vagas no setor ou trabalham em outras áreas, conta Rafael Marques: “Sobrou muita precarização da mão de obra, pois número importante de trabalhadores da Ford está trabalhando na informalidade e com aplicativos de transporte e entrega, pelo fato de a pandemia ter agravado a situação do fechamento da fábrica e, conseqüentemente, ter contribuído com o empobrecimento da cidade”.

“Tive paciência e persistência. Consegui passar por esse período porque moro com minha mãe e meu irmão. Na Mercedes trabalho na mesma área, como operador logístico, e meu salário aumentou 30%. Mas nem todo mundo teve a mesma sorte”, pondera Costa. “Teve gente que acabou gastando o dinheiro e não conseguiu se manter na pandemia, e outros tantos não conseguiram se recolocar na área.”



Marques não sabe mensurar o impacto na cadeia de suprimentos regional após o fechamento da fábrica da Ford, porque boa parte dos fornecedores não estava no ABC, a montadora tinha fornecedores em várias partes do País e do Exterior: “O Fiesta tinha muitas peças importadas, metade dos componentes vinha de fora, porque também é produzido em outros países e a Ford priorizava o fornecimento global. Na época a logística e o frete marítimo tinham bons preços, o dólar não estava nesse patamar”.

Já os caminhões Cargo tinham índice maior de nacionalização, até porque o Brasil era o único país onde a Ford produzia a linha, com um sistema modularizado de fornecedores externos. Suas cabines eram estampadas e pintadas em Pouso Alegre, MG, pela Flamma, divisão da Aethra que comprou a unidade da Usiminas em 2013. Os motores vinham da Cummins,



de Guarulhos, SP, que enfrentou sérios problemas, com a demissão de mais de cem trabalhadores que operavam a linha de produção para o Cargo.

DE FÁBRICA A GALPÃO

Após mais de um ano de tentativas frustradas de negociar a fábrica com fabricantes chineses de veículos e com o

Grupo Cacaó, que chegou a anunciar a compra, no fim de 2020 a Ford vendeu o terreno do Taboão para a Construtora São José, que finaliza ali um complexo de galpões logísticos. O valor do negócio não foi informado, mas a Prefeitura de São Bernardo divulgou que a planta foi adquirida pela construtora por R\$ 550 milhões.

Marques considera que, ao menos, a venda da fábrica teve desfecho melhor até o momento do que as unidades da Ford em Taubaté, SP, Camaçari, BA, e Horizonte, CE, que foram fechadas em 2021 e até agora seguem com destino indefinido. Mas o sindicalista lembra que o empreendimento logístico da São José não substituirá por inteiro os empregos e a renda perdida com a saída da Ford de São Bernardo.

"Isso é o maior reflexo da desindustrialização. Perdemos uma Ford e, no lugar, há empresas de almoxarifado, estoque, transporte de materiais. Gerará 60% do volume de empregos criados pela montadora, mas com salários mais baixos. Ou seja, não dinamiza a economia, não melhora a vida das famílias. Para ter mais renda é preciso atuar em um regime de trabalho extenuante, além das 44 horas semanais. É a típica conversão que deveria ser evitada num país das dimensões do Brasil. Estamos vendo espaços nobres da economia dando passos para trás, oferecendo outro tipo de trabalho e renda."

Em nota a Prefeitura de São Bernardo informa que atuou para dar nova destinação ao terreno da antiga fábrica da Ford, buscando ativamente possíveis compradores e respeitando seu Plano Diretor, que não permite a utilização de áreas industriais para construções residenciais:

"Por meio desta atuação o espaço foi adquirido em 2020 pela Construtora São José, que está instalando no local um complexo de galpões com 450 mil m² de área locada, gerando de 3 mil a 4 mil postos de trabalho a partir de 2024".

Apesar de a área ter nova destinação, para o sindicalista os governos estadual e federal não poderiam ter aceitado o fechamento das fábricas da Ford. ■

O futuro da indústria é o que nos move

Somos apaixonados por inovação.

Como líder mundial em revestimentos para os diversos ramos da indústria e do setor automotivo, nossas soluções vão muito além da proteção e brilho dos veículos, elas garantem o mais alto desempenho e sustentabilidade dos processos dos nossos clientes.



Escaneie o QR code ou acesse: www.ppgbrasil.com.br



ppgbr



ppgbr



ppgbr



Investimento e fechamento

Fábrica de motores em Taubaté foi vítima do encerramento das operações industriais da Ford pouco depois de ser robotizada



Divulgação/Ford e Reprodução/Sindimetau



Para Cláudio Batista, o Claudião, presidente do Sindmetau, Sindicato dos Metalúrgicos de Taubaté e Região, o fechamento da fábrica de motores e de transmissões da Ford na cidade reflete a falta de política industrial do País. Ele classifica como arbitrária e unilateral a decisão da empresa, que encerrou sua história de quase 50 anos em Taubaté, SP, apenas três anos depois da conclusão de investimento milionário.

Em 2018, após fechar acordo de estabilidade com o Sindmetau, a Ford nacionalizou seu motor Dragon 1.5 de três cilindros e mais um modelo de transmissão, que passaram a ser produzidos em Taubaté com alto grau de produtividade por meio de processos automatizados da indústria 4.0. As linhas de produção foram robotizadas.

"A saída da Ford provocou dano social para as famílias dos cerca de oitocentos trabalhadores diretos, e conseqüentemente para a economia da cidade. Esses profissionais injetavam R\$ 93,7 milhões por ano

na economia local, considerando salários, PLR e abonos, de acordo com os cálculos do Dieese."

O processo de demissões incluiu programa de qualificação com o objetivo de reinserir os desempregados no mercado de trabalho, mas a ausência de investimentos no setor industrial tornou inviável a criação de oportunidades de emprego.

"Não houve nenhuma ação por parte dos governos estadual e federal para tentar evitar o fechamento da fábrica. Eles só ofereceram curso de requalificação e nem isso se concretizou, tendo sido garantido apenas após negociação do sindicato com a empresa." Segundo Claudião, houve ao todo 25 reuniões até o fechamento do acordo de indenização.

A planta de Taubaté produzia motores exclusivamente para veículos fabricados pela Ford em Camaçari, BA. A cadeia de fornecedores na cidade era pequena. De acordo com o sindicalista não houve fechamentos dessas empresas, que acabaram se mantendo com outros clientes.

Houve impacto bem maior nos terceirizados que atuavam em serviços de limpeza, segurança, logística e categorias não representadas pelo Sindimetau, que estima em torno de trezentas demissões adicionais além dos empregados diretos.

Com relação à tentativa de venda dos imóveis Claudião diz ainda não ter informações sobre o seu destino, mas avalia que "a vinda de novos proprietários terá maior possibilidade de prosperar se houver a reconstrução da política industrial do País, pois o atual governo não tem proposta nesse sentido porque o foco está no agromercado. Então... precisamos de mudanças".

A Ford confirma que negocia a venda das instalações mas ainda não tem nada de concreto. A Prefeitura de Taubaté não respondeu aos questionamentos de AutoData até o fechamento desta edição. ■



CAOA 15 ANOS FORÇA, PROTAGONISMO E SUSTENTABILIDADE. A MARCA QUE MAIS CRESCE NO BRASIL.



Na cidade somos todos pedestres.



Gabardo
TRANSPORTE DE VEÍCULOS

+55 51 3373.3000
transgabardo.com.br | f @ in y

Hyundai premia nove fornecedores no Brasil

Foram reconhecidas empresas com os melhores desempenhos em 2021

Em abril a Hyundai Motor Brasil premiou nove fornecedores da fábrica de Piracicaba, SP, onde são produzidos modelos da linha HB20, hatch e sedã, e o SUV compacto Creta. Foram reconhecidas as empresas da cadeia que apresentaram os melhores desempenhos em 2021, de acordo com métricas de qualidade na entrega de produtos e serviços.

Segundo o presidente e CEO da Hyundai na região, Ken Ramirez, a premiação valoriza e reconhece os parceiros da operação brasileira, além de compartilhar as melhores práticas dos fornecedores da fábrica brasileira: "É uma grande oportunidade de engajar toda a cadeia de suprimentos a continuar na busca por abordagens inovadoras para aumentar significativamente a confiabilidade, flexibilidade e capacidade de resposta, ampliando nossa competitividade e, ao fim do dia, a satisfação do cliente".

Ivan Carvalho, diretor da divisão de compras da Hyundai Motor Brasil, disse que o setor ainda lida com efeitos da pandemia, mas que o ano passado apresentou cenários que trouxeram mais otimismo: "Nossos fornecedores demonstraram grande dedicação em atender aos requisitos de qualidade, volumes, sustentabilidade e competitividade. É a busca pela superação e excelência feita a quatro mãos que queremos reconhecer com essa premiação".

Este ano foi a nona vez que a Hyundai premiou seus fornecedores no Brasil. Veja os vencedores em cada categoria: ■



Divulgação/Hyundai

Prêmio fornecedores HMB

Excelência em Serviços de Comércio Exterior

Pinho

Excelência em Compras Gerais Indiretas

2S Inovações

Excelência em Compras Gerais Diretas

Axalta Coatin

Excelência em Sustentabilidade

Maxion Wheels

Excelência em Gestão de Qualidade

Bosch

Excelência em Competitividade

U-Shin e Clarios

Excelência em Desempenho

Continental e Seoyon E-HWA

CNH vai comprar US\$ 1,5 bi

Fabricante de máquinas agrícolas e de construção pede mais investimentos na produção de componentes em premiação a fornecedores

Em evento on-line, em que premiou os melhores fornecedores de suas operações brasileiras, a CNH Industrial acenou com orçamento de compras de US\$ 1,5 bilhão na América Latina para este ano, valor 50% maior do que o gasto em 2021. Segundo seu diretor de compras, Cláudio Brizon, o aumento confirma a aposta em mais um ano de forte crescimento dos setores da construção civil e do agronegócio, segmentos em que a empresa opera com tratores, colheitadeiras e máquinas rodoviárias das marcas Case e New Holland.

Brizon pediu mais investimentos em produção para fazer frente ao esperado crescimento das compras: "Durante o encontro com os fornecedores reforçamos a necessidade de dar um passo a mais, de investir em automação, em máquinas e na modernização dos processos para nos atenderem com um pouco mais de folga, tanto por aqui como também lá fora".

O avanço de localização segue como um dos focos da CNH Industrial, que pretende crescer em diversos segmentos, como conjuntos metálicos, mecânicos, elétricos e químicos.

Além de atender às demandas locais o diretor destacou que os fornecedores têm grandes oportunidades para atender operações da companhia em outros mercados: "Temos outros polos produtivos que estão com a cadeia de suprimentos saturada, o que abre a possibilidade de fornecedores locais se tornarem globais, atendendo a volumes maiores, principalmente para os Estados Unidos".

PREMIAÇÃO

A fabricante de filtros Mann+Hummel recebeu o troféu de Fornecedor do Ano da CNH Industrial em 2021, no evento que premiou dezesseis empresas da cadeia de suprimentos que fornecem componentes e serviços. Veja a lista completa das empresas premiadas no Supplier Excellence Award 2022 da CNH Industrial: ■

CNH Industrial Supplier Excellence Award 2022

Fornecedor do ano

Mann+Hummel

Agronegócio

Componentes & Serviços	Mann+Hummel
Entregas	Sanven
Parceria Comercial	Resiplastic
Qualidade	Musian Canciani
Tecnologia e Inovação	Agro-Pertences

Construção Civil

Componentes & Serviços	Cronnos
Entregas	Painco
Parceria Comercial	Esfer
Qualidade	Petronas
Tecnologia e Inovação	Italytec

Categorias Comuns

Capex (maquinário industrial)	Timberbox
Serviços	Fenix
Transporte e Logística Inbound	Estrela do Oriente
Transporte e Logística Outbound	Nova Safra
Responsabilidade social	Fenix e SKF
Meio Ambiente	SKF e Mann+Hummel

Menção Honrosa

CSN

País especialista no transporte de passageiros

Nível tecnológico de chassis e carrocerias de ônibus produzidos no Brasil é equiparado ao de mercados desenvolvidos

Devido às suas características territoriais, o tamanho de sua população e de seu nível de renda, ao longo dos últimos trinta anos o Brasil tornou-se especialista no desenvolvimento e na produção de veículos pesados para transporte de passageiros. O País é, hoje, um dos maiores fabricantes de ônibus do mundo – o terceiro maior em 2021, atrás de China e Índia.

Desde os seus primeiros anos a indústria automotiva brasileira sempre produziu quantidades consideráveis de ônibus mas, ao contrário do que acontece em boa parte do mundo, hoje, no Brasil, as fábricas de chassis e de carrocerias são de empresas diferentes. Só uma montadora, a Mercedes-Benz, produziu modelos completos monobloco com chassi e carroceria, de 1958 a 1996, quando decidiu encerrar a atividade e ficou só com a fabricação de chassis.

Esta divisão de atividades acabou transformando o País em centro mundial de desenvolvimento de chassis, projetados e produzidos aqui por cinco multinacionais e por apenas uma fabricante nacional, que são encarregados por sete empresas de quatro grupos empresariais, seis brasileiros e um sob controle de capital estrangeiro.



Divulgação/MB

Por causa desta especialidade pouco comum os encarroçadores nacionais também ganharam mercados internacionais e se tornaram referência global, como é o caso da gaúcha Marcopolo, que tem fábricas no Exterior e figura dentre as maiores produtoras de carrocerias do mundo.

Mesmo com mercado oscilante a indústria atuou fortemente no desenvolvimento tecnológico de chassis e carroçarias. Marco Saltini, vice-presidente da Anfavea, desta-



ca como os avanços mais significativos a chegada dos motores eletrônicos há cerca de vinte anos, que melhoraram o desempenho dos veículos e reduziram o consumo de combustível. Ainda cita a preocupação com a segurança veicular, com a adoção de freios mais eficientes e incorporação do sistema antitravamento ABS, bem como a substituição das suspensões metálicas pelas pneumáticas, o que também trouxe avanços no conforto.

Boa parte das novas tecnologias teve origem em demandas legais, como a lei das emissões, que impôs limites mais rígidos no controle de poluentes. Outras foram bancadas pela indústria, como o ABS, depois transformado em normativa legal. Já as suspensões pneumáticas foram demandadas pelos clientes, lembra Saltini: “O avanço se deu por somatória de demandas, buscando essencialmente mais conforto, eficiência e economia, associado ao menor custo operacional”.

O dirigente avalia que o atual nível tecnológico dos chassis brasileiros já está, em alguns aspectos, no mesmo padrão de países desenvolvidos. A motorização Euro 6, por exemplo, vigente na Europa desde 2018, será obrigatória também no Brasil a partir de 2023 para atender às normas da próxima fase da legislação brasileira de emissões em veículos pesados a diesel, estabelecidas no Proconve P8.

Em termos de segurança veicular Saltini afirma que o nível já é quase igual. Pondera como particularidade doméstica a dificuldade de aplicar algumas tecnologias em função da pavimentação rodoviária: “Por aqui são necessários chassis mais robustos por causa da qualidade das estradas. Por isso o uso de algumas tecnologias torna-se praticamente inviável”.

Na avaliação do vice-presidente da Anfavea, o mercado de ônibus assimila bem as novas tecnologias, mas com alguma resistência em razão da elevação do preço final, pois o ônibus é um bem de produção: “É um comportamento natural não apenas no Brasil. Com o tempo o cliente percebe os benefícios da tecnologia e os efeitos positivos no resultado operacional”.

DESCARBONIZAÇÃO A BATERIA OU GÁS

Outro avanço significativo no mercado de ônibus tem sido a incorporação gradual de fontes alternativas de combustível, como a eletrificação e o gás natural veicular. A Mercedes-Benz foi a primeira a anunciar, em 2021, a produção nacional do chassis 100% elétrico eO500U. A empresa confirmou a venda das cem primeiras unidades, que serão entregues a operadores de São Paulo a partir do fim deste ano até o começo de 2023.

As carrocerias das primeiras unidades do chassis elétrico foram montadas pela Caio,



Divulgação/Marcopolo

de Botucatu, SP. Trata-se do modelo Milenium de quarta geração, do tipo padron 4x2, com capacidade para transportar de 87 a noventa passageiros.

Outra iniciativa é da chinesa BYD, que desde 2017 monta chassis elétricos em Campinas, SP. A empresa colocou para testes na cidade de São Paulo, em 2020, um superarticulado 100% elétrico. O modelo D11B já passou pelos requisitos de frenagem, tempo de carga do sistema pneumático, aceleração e outros pontos. Os ônibus articulados elétricos foram desenvolvidos pela engenharia da BYD no Brasil e são totalmente adaptados para o mercado nacional. O modelo testado tem 22 metros de comprimento e capacidade para 170 passageiros.

A Marcopolo, de Caxias do Sul, RS, que é uma das maiores fabricantes de carrocerias do mundo, também resolveu investir em seu projeto de ônibus elétrico, que deve chegar ao mercado no início de 2023. O modelo será vendido pronto, na versão

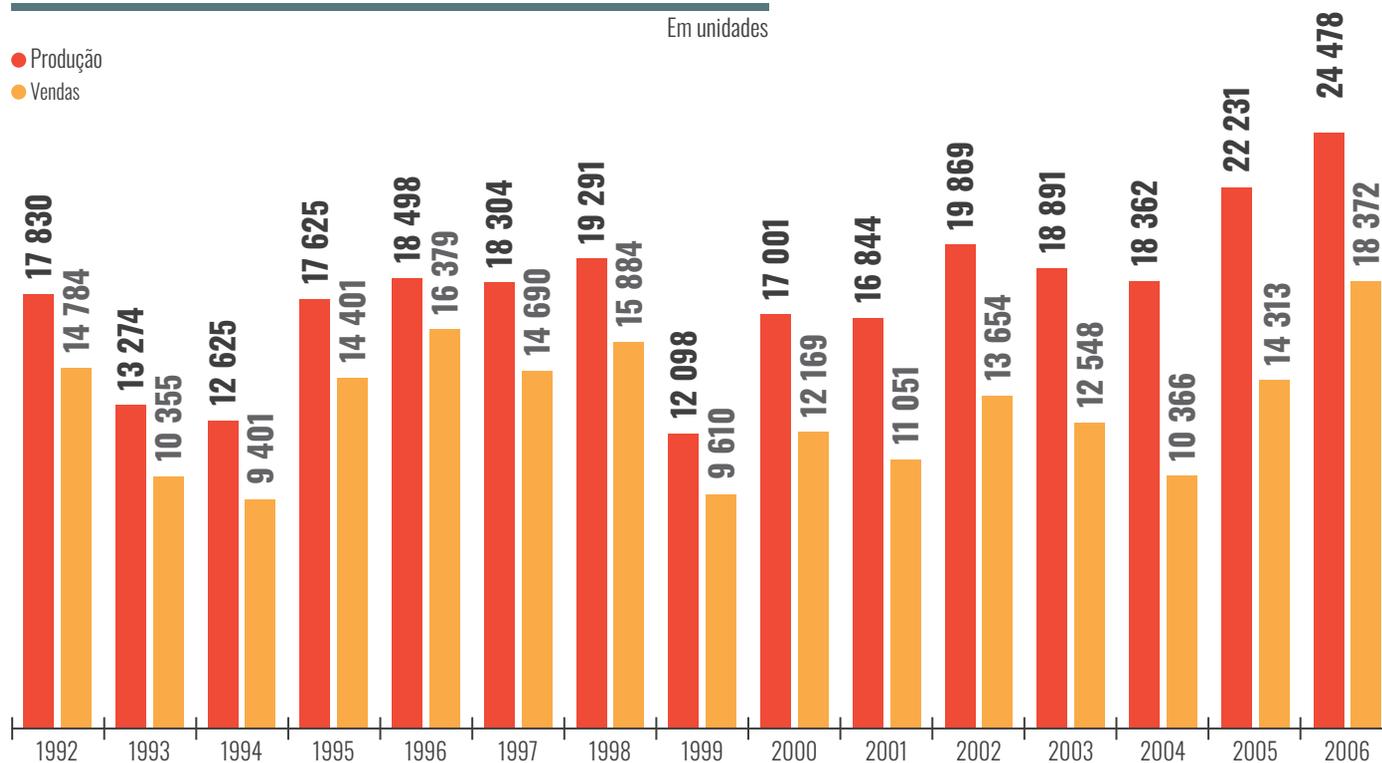
integral, com chassi produzido pela própria Marcopolo. A carroceria também poderá ser aplicada a chassis de terceiros.

O primeiro Attivi terá carroçaria Paradiso New G7, comprimento de 13 a 25 metros e capacidade para 89 passageiros sentados e em pé. A WEG, de Jaraguá, SC, será responsável por fornecer os motores elétricos de tração, inversores e motores auxiliares. Já as baterias são da chinesa CATL, montadas pela Moura em Pernambuco.

Na rota de descarbonização no transporte de passageiros no Brasil além da eletrificação também começam a aparecer apostas no gás – e biogás extraído de resíduos orgânicos. A Scania, que já tinha começado a produzir motores a gás para caminhões em São Bernardo do Campo, SP, desenvolveu o primeiro chassi de ônibus rodoviário do Brasil com motor movido a gás natural veicular ou biometano.

O modelo é usado para fretamento pela Turis Silva no transporte de trabalhadores da usina de aços especiais da Gerdau em

Produção e vendas de chassis de ônibus



Charqueadas, RS. O chassi K 320 4x2 tem propulsor traseiro Euro 6, de 320 cv, que funciona com gás natural metano ou bio-metano, ou com a mistura de ambos.

MAIS SEGURANÇA E CONFORTO

O presidente da Fabus, Ruben Bisi, destaca que os grandes avanços nas carrocerias nos últimos trinta anos se concentraram na segurança e no conforto de passageiros e motoristas. Ele elencou como principais a obrigatoriedade de cintos de segurança, o dispositivo antitombamento, a fixação dos assentos, uso de materiais não inflamáveis e adoção de sistema que impede a circulação de ônibus urbanos com as portas abertas.

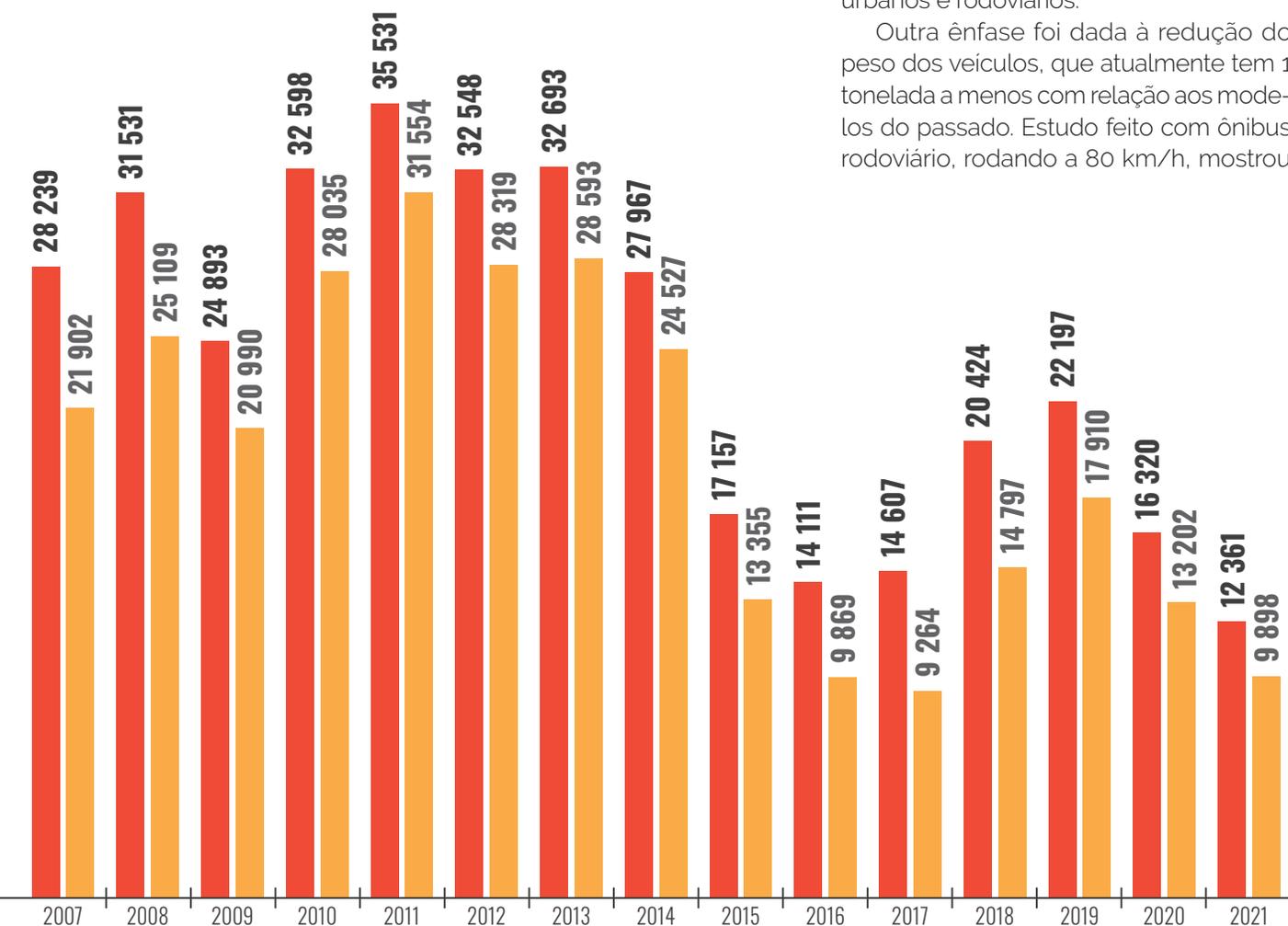
Foram também adotadas medidas para melhorar a visibilidade do motorista, com a diminuição dos pontos cegos e adoção

de proteção dianteira vinculada com a coluna de direção. Outro avanço recente, decorrente da pandemia de covid-19, foi a incorporação de itens de biossegurança, alguns dos quais em definitivo, como filtros de ar-condicionado e aplicação de revestimentos com tratamento antisséptico.

No conforto os avanços se concentraram na renovação de ar interno, com ar-condicionado mais potente e melhor distribuição do ar, menor vibração e ruído interno. Com a eletrônica embarcada foi possível melhorar os sistemas de som e vídeo, abrindo oportunidades para instalação de televisão, streaming e internet a bordo. Bisi ainda destaca a qualidade das poltronas: "Hoje, quem viaja de ônibus pode se conectar e trabalhar comodamente".

Também houve a preocupação com a inclusão social e acessibilidade por meio do uso de elevadores em todos os ônibus urbanos e rodoviários.

Outra ênfase foi dada à redução do peso dos veículos, que atualmente tem 1 tonelada a menos com relação aos modelos do passado. Estudo feito com ônibus rodoviário, rodando a 80 km/h, mostrou



Fonte: Anfavea

que a cada 210 quilos a menos é possível reduzir o consumo de diesel em 1%. Para alcançar essa economia houve substituição de materiais, com maior uso de recicláveis, como alumínio, plástico injetado e novas composições químicas.

Com o mesmo objetivo foi feita pesquisa sobre a aerodinâmica, resultando no reposicionamento dos espelhos mais à frente, o que gerou redução de mais 1% a 2% no consumo. Com a substituição dos espelhos por câmaras é possível acrescentar mais 0,5% de economia de combustível.

Com a adoção do terceiro eixo, que já era usado na Europa, surgiram os modelos rodoviários mais altos, high e double decker, elevando a capacidade de transporte sem sobrecarregar as rodovias. Também motivou mudança na legislação para permitir ônibus rodoviários de 14 metros.

No segmento de urbanos uma das principais novidades é a bilhetagem eletrônica, que torna viável a ausência de cobradores.

Na avaliação de Bisi a qualidade dos mo-

delos rodoviários nacionais já supera a dos europeus, que são produzidos para curtas distâncias, enquanto no Brasil o uso maior é para longos percursos. Dentre as diferenças está o uso de poltrona aqui e bancos na Europa. Também a largura dos ônibus nacionais é maior, melhorando o conforto.

Como desvantagem local Bisi cita a falta de qualidade das estradas, que impede a adoção de tecnologias mais avançadas nas carrocerias e nos chassis. Lembra, como exemplos, as cozinhas existentes nos ônibus europeus e americanos e os bagageiros automáticos.

ALTOS E BAIXOS

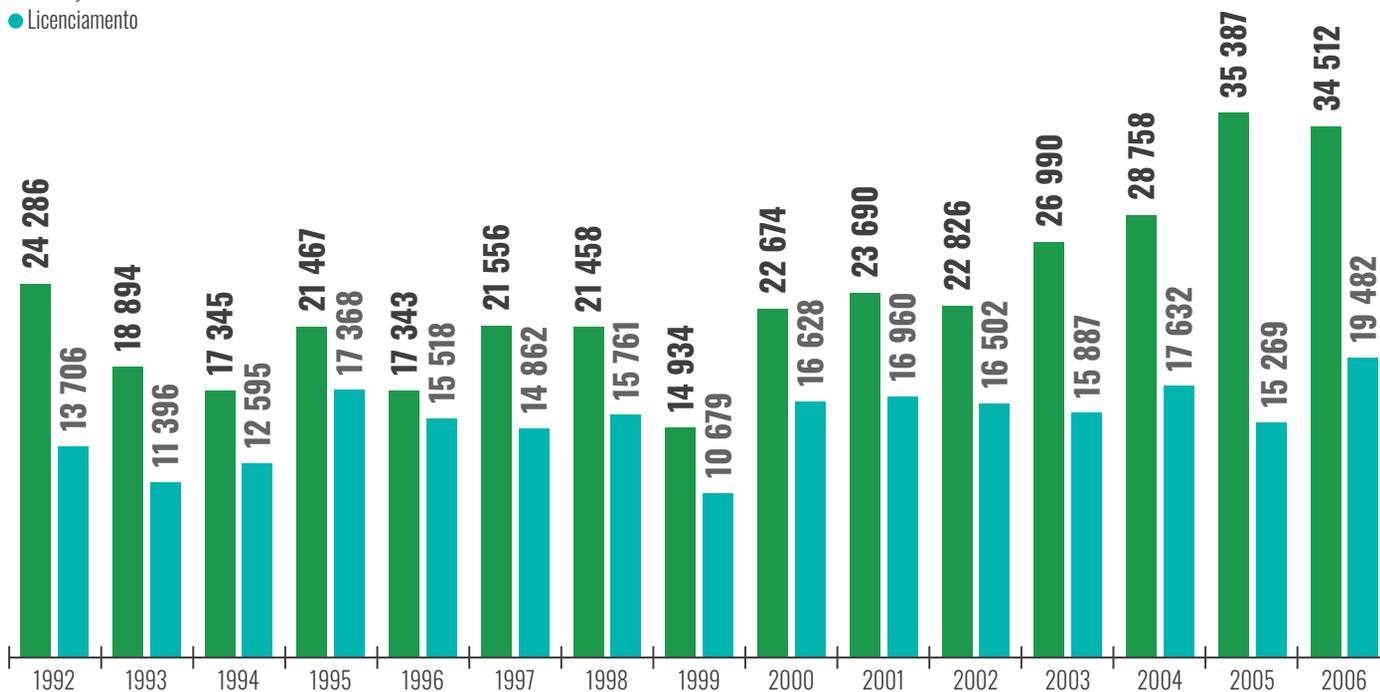
Os registros mais antigos sobre o mercado de ônibus no Brasil datam de 1957, quando foram produzidos 2 mil 246 chassis, dos quais 1 mil 904 receberam emplacamento. De acordo com o anuário da associação de fabricantes, a Anfavea, as primeiras exportações ocorreram em 1961, 380 unidades.

As informações sobre carrocerias estão disponíveis somente a partir de 1971. Os dados da Fabus, associação dos fabricantes de ônibus, apontam 4 mil 331 unidades

Produção e vendas de carrocerias de ônibus

Em unidades

- Produção
- Licenciamento



produzidas naquele ano, sem especificar o destino final dos veículos. Isto só ocorre em 1978, com a produção de 10 mil 683 carroçarias, das quais 10 mil 87 ficaram no Brasil e 596 foram para o mercado externo.

De 1992 a 2021 a produção de chassi no Brasil totaliza 873 mil unidades. Com altos e baixos os volumes variaram do mínimo de 15 mil, em 1999, ao pico de 56 mil em 2011. O resultado de 2021 é o quinto pior de três décadas, com 20,8 mil unidades.

Do total, 558,2 mil foram ônibus emplacados no Brasil. O melhor ano de vendas foi 2011, com 34,5 mil entregas, e o pior foi 1999, com 10,6 mil. Nas exportações, que somam quase 216 mil unidades, o maior número é o de 2005, quase 13 mil, e o pior foi o de 1996, 3,5 mil.

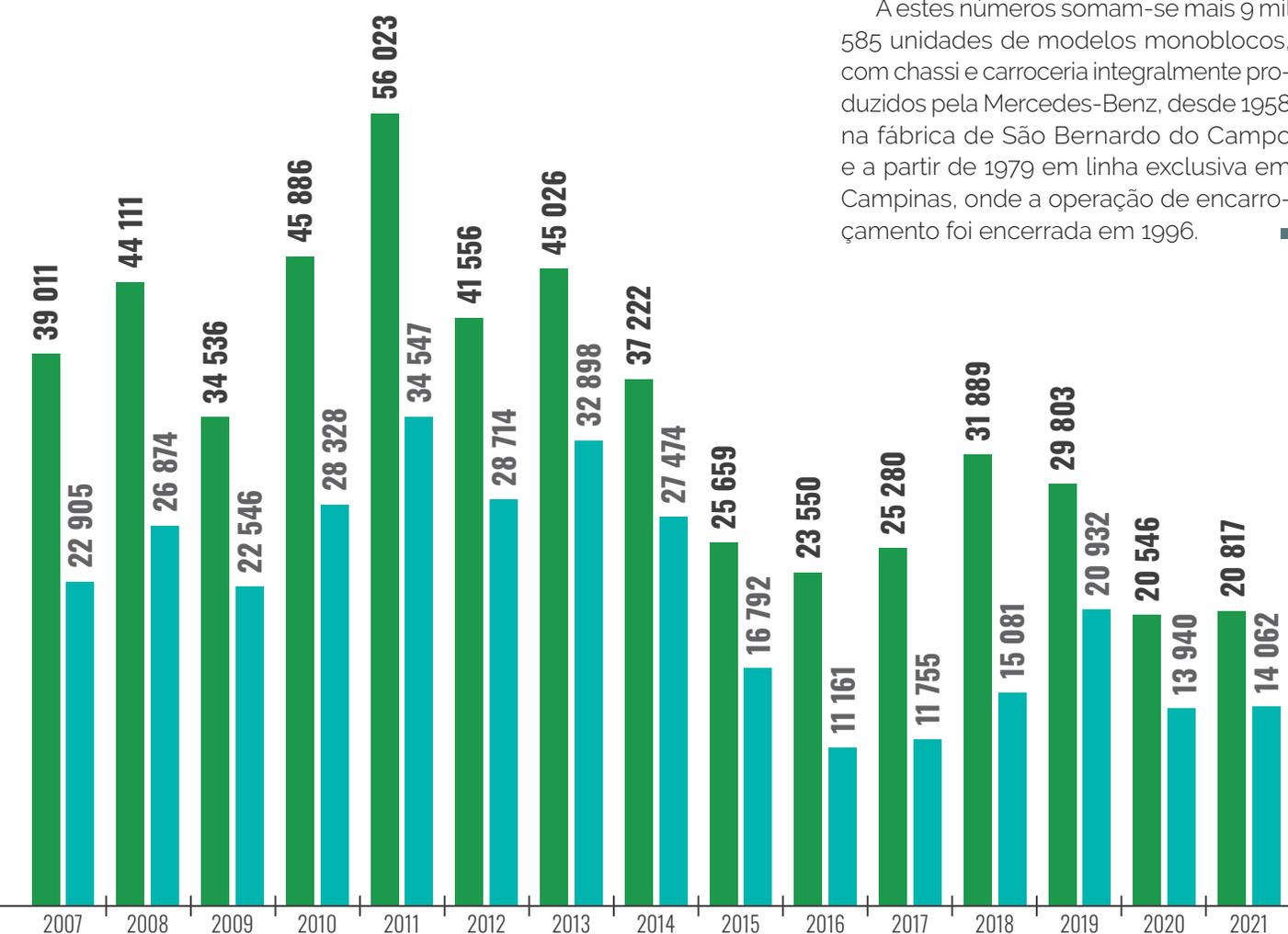
A Mercedes-Benz mantém no Brasil sua maior operação global de ônibus. Há 64 anos, ou em quase todos os seus 66 anos no País, a empresa lidera produção, exportações e mais da metade das vendas domésticas e de chassis.

Nos últimos trinta anos foram produzidas 630,4 mil carroçarias, das quais 495,3 mil adquiridas por transportadores locais. O pior nível de produção ocorreu em 1999, com pouco mais de 12 mil unidades, e o melhor em 2011, com 35,5 mil.

Os emplacamentos de ônibus encarroçados variaram do mínimo de 9,4 mil em 1994 ao máximo de 31,5 mil em 2011. As vendas externas foram de 2,1 mil em 1996 a quase 8 mil em 2004.

O ano passado representou o segundo pior desempenho em produção, 12,3 mil unidades, e em exportações, 2,4 mil, e o quarto em emplacamentos, 9,9 mil.

A estes números somam-se mais 9 mil 585 unidades de modelos monoblocos, com chassi e carroceria integralmente produzidos pela Mercedes-Benz, desde 1958 na fábrica de São Bernardo do Campo e a partir de 1979 em linha exclusiva em Campinas, onde a operação de encarroçamento foi encerrada em 1996. ■



Fonte: Fabus

Senhores, façam suas apostas 2022

Perguntamos a líderes da cadeia automotiva nacional quais as suas apostas para os temas mais atuais da economia, da política e dos negócios

Neste ano, em que **AutoData** completa três décadas de cobertura ininterrupta da economia, da política e dos negócios da indústria automotiva nacional, voltamos às origens para apresentar a opinião dos executivos de alguns segmentos importantes da cadeia automotiva sobre temas comuns a todos nós. A ideia remete à primeira capa desta revista (ao lado).

Numa época em que a interlocução com executivos e jornalistas era muito mais intensa e valorizada AutoData iniciou, de forma pioneira, a publicação das conversas com esses líderes da cadeia automotiva nacional.

Hoje as coisas são bem diferentes. AutoData mantém, porém, sua tradição de dialogar com presidentes, diretores e outros executivos para apresentar ao nosso leitor a informação mais relevante, que contribua para a condução dos seus negócios.

Este mês tratamos de assuntos bastante atuais para os fabricantes de carros do País: a regulamentação do quarto eixo para as composições e o projeto de renovação de frota. Para isso falamos com Alcides Braga, presidente da Truckvan, e José Carlos Spricigo, CEO da Librelato e presidente da Anfir, associação que reúne a indústria de implementos rodoviários. Veja as opiniões deles:

AUTO

DATA

1
ANOS DE FUNDADAÇÃO

INFORMATIVO RESERVADO QUINZENAL SOBRE O SETOR AUTOMOTIVO

LEIA NESTA EDIÇÃO

PÁGINA 2
O ACORDO DE BRÁSIA NÃO PODE SER VISTO, NEM ENTENDIDO, DE FORMA IMEDIATA NEM COMO MERO "QUEBRA-CAUDES". OPINA O ECONOMISTA FRANCISCO LUZ SALES GONÇALVES.

PÁGINA 7
A PRESTIGIOSA SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS PROMOVE A SAE BRASIL 92, CONGRESSO EM QUE ENGENHEIROS E EXECUTIVOS DO SETOR VÃO DEBATER A REALIDADE E OS CAMINHOS DO FUTURO.

PÁGINA 11
A INCONSISTÊNCIA DO MERCADO DE ÔNIBUS PREOCUPA PARTICULARMENTE A INDÚSTRIA, OS DISTRIBUIDORES E OS FROTISTAS, QUE BUSCAM UMA LUZ NO FIM DO TÚNEL.

PÁGINA 14
A TOYOTA ESTÁ PRÓXIMA DE COMEÇAR A PRODUIZ OS SEUS NOVOS MADE IN BRAZIL. A PORTA DE ENTRADA É A NOVA POLÍTICA INDUSTRIAL.

ON & OFF
A CRENÇA DE WOLFGANG SALES FRANCO DE MUITOS ANOS É LÉDER. O VICE-PREFEITÁVEL DE CURITIBA, SUCESSORES.
O DÓLAR DE 90 CÉNTOS. NOVO COMANDO NA M.M.M.

SENHORES, FAÇAM OS SEUS JOGOS

Na sede da Ford, nos Estados Unidos, três executivos trabalham, hoje, com uma única preocupação: fazer o acompanhamento e análise permanente das fusões, associações, aquisições e acordos de cooperação tecnológica que estão ocorrendo diariamente no setor automotivo em todo o mundo.

É o espelho prático da verdadeira revolução pela qual passa, atualmente, em nível mundial, a indústria e o comércio de veículos e componentes, com reflexos diretos, imediatos e de grande vulto em todos os países nos quais o setor tem suas bases.

No Brasil, em particular, os efeitos desta situação são potencializados ao extremo, em razão do processo simultâneo de modernização da economia que o País atravessa, com a gradativa, porém firme, queda das barreiras de proteção às indústrias que formam o setor.



Waldemar Verdi - Inicia-se, em consequência, no Brasil, a mais ampla, profunda e marcante fase de reorganização já vivida por este setor.

Os fabricantes de componentes, de seu lado, equilibram-se entre a certeza de que 20% das empresas não terão como enfrentar esta nova concorrência e, no extremo oposto, a esperança de conseguir alinhar-se entre os fornecedores das grandes montadoras em nível mundial - ainda neste início de outubro, quase 70 fabricantes de compo-

mentos instalados no Brasil candidatar-se, nos Estados Unidos, ao cobinado título de fonecedor da General Motors Corporation em todo o mundo.

As montadoras, de seu lado, agora às voltas com a concorrência de veículos importados, alteram radicalmente o sistema de produção, substituem as linhas de produtos em oferta, passam a dar prioridade total ao controle dos custos e, em decorrência, começam a buscar no exterior novas fontes de suprimentos.

O comércio doméstico de veículos também é afetado. Surgem as redes de importados e, mesmo, multinarcas. Ao mesmo tempo, estudos recentes mostram que os distribuidores autorizados dos veículos nacionais não vêm conseguindo repor seus estoques.

Além disso, segundo Waldemar Verdi, presidente da Abrat, a entidade das empresas de consórcio ligadas aos concessionários, "pelo menos 200 das atuais 550 administradoras de consórcios não terão como atender à nova legislação para o setor e fecharão suas portas".

Nunca, em síntese, o jogo foi tão pesado. Com a complicação adicional de que, num regime tão competitivo, quem fugir do jogo agora pode muito bem perder sua condição de parceiro e ficar sem seu lugar no futuro. (ver página 3)

SUCESSÃO NA FENABRAVE

A eleição de Sérgio Reze para a presidência da Fenabrave, sucedendo a Alencar Burti, no último dia 30, foi o penúltimo ato de uma intensa articulação nos bastidores das entidades que representam os distribuidores de veículos que operam no País. O último ato, solene, será realizado em 15 de outubro, durante a cerimônia de posse da nova diretoria.

O principal foco de resistência ao nome de Sérgio Reze esteve fincado na Abracaf, a associação que reúne os distribuidores da marca Fiat, com ramificações espalhadas por algumas outras associações. (ver página 8)



Alcides Braga,
presidente da Truckvan



José Carlos Sprício,
CEO da Librelato

A regulamentação do quarto eixo nas composições de semirreboque poderá incrementar a produção ainda este ano? Qual a projeção para a participação deste produto específico nas vendas em 2022?

Sim. Na verdade, já está incrementando. Todos os fabricantes já estão comercializando o produto e o interesse do mercado tem surpreendido positivamente, pois em vários segmentos o ganho é de fato expressivo. Muito difícil mensurar volumes nesse período de estreia do modelo, ainda combinado com um momento bastante volátil pelo qual estamos passando. Mas não resta dúvida de que veio para ficar e para conquistar espaço relevante em nossas linhas de produção.

Como a proposta de um projeto de renovação da frota de caminhões pelo governo federal inclui a renovação dos implementos usados? Quais os benefícios para o operador e o seu setor considerando também a renovação de semirreboques?

Afeta nosso segmento especialmente no quesito produtividade diante da chegada dos produtos quatro-eixos tratados na questão anterior. Ao renovar o veículo se faz necessário também buscar um implemento mais moderno, adequado às especificidades da atividade do cliente, pois esse caminho da renovação deve ser um processo de ciclo virtuoso que permita ao cliente ser mais eficiente e rentável, para que siga no caminho que o levará ao zero-quilômetro. Uma conta que deve ser considerada é o valor da unidade sucateada, pois ela tende a ir ao contrário das mais modernas, carregando mais peso próprio, especialmente aço, que será a unidade geradora de divisas, pela qual o proprietário poderá transitar na negociação até mesmo de forma individual pois será difícil estabelecer uma tabela de preços para a imensa variedade de modelos e portes de implementos rodoviários disponíveis para renovação.

A regulamentação do quarto eixo nas composições de semirreboque poderá incrementar a produção ainda este ano? Qual a projeção para a participação deste produto específico nas vendas em 2022?

A configuração já está regulamentada e com isso devemos ter aumento de pedidos. O quarto eixo é uma novidade e parece que existe alta demanda por este modelo de implemento no mercado. Só conheceremos seu real benefício, contudo, após o uso em várias famílias. Após a aplicação no cliente teremos um retorno referente à sua praticidade, eficiência e benefício aos resultados das transportadoras. Acreditamos que os modelos que liderarão os pedidos de quarto eixo sejam os graneleiros/cargas secas, furgão lonado – cargas de bebidas devem ter demanda forte – e tanques. Nossa expectativa é que devemos atingir este ano a venda de 1,2 mil implementos com essa configuração.

Como a proposta de um projeto de renovação da frota de caminhões pelo governo federal inclui a renovação dos implementos usados? Quais os benefícios para o operador e o seu setor considerando também a renovação de semirreboques?

A proposta do Renovar é semelhante para caminhões e ônibus e implementos rodoviários, mas tem algumas diferenças nas questões de ano de sucateamento. O projeto é embrionário, mas tem total apoio da Anfir, pois a renovação de frota, além de forte contribuição ao meio ambiente, traz a bandeira de segurança nas estradas, que é um tema defendido pelos associados. Aguardamos o início do projeto com caminhões e ônibus, que já têm definido os estados da Federação para testar o modelo de negócio e ver se requererá ajustes futuros. Para implementos ainda não foi definido o Estado para iniciar o Renovar. Penso que neste início não teremos alavancagem de vendas, pois trata-se de teste preliminar. ■

Brasileiros no topo e a ilusão dos 5 milhões de veículos/ano

Há quase uma década, na edição 285, AutoData abordou a ascensão de executivos brasileiros ao comando de fornecedores multinacionais, diante da otimista projeção de vender 5 milhões de unidades e exportar 1 milhão

Em 2013 uma situação incomum no setor automotivo nacional estampou a capa de AutoData. A reportagem **Brasileiros no Topo** apresentou o fato até então inusitado: pela primeira vez as operações no Brasil da maioria dos grandes fornecedores sistemistas tinham brasileiros no comando, sentados na cadeira do presidente.

Era o mês de maio, início de triênio de uma nova gestão à frente da associação dos fabricantes de veículos, a Anfavea, quando tradicionalmente entrevistamos o novo presidente da entidade no **From The Top**, à época Luiz Moan, que iniciava seu período quando o mercado automotivo nacional atingia seu auge e ganhava relevância internacional como nunca.

A reportagem de capa esclarece: "Nada menos do que Delphi, Grupo Continental, Grupo Valeo, Magneti Marelli, Robert Bosch e Schaeffler estão hoje nas mãos de profissionais locais, algo inédito na história do setor".

"Criatividade, profissionalismo, facilidade de adaptação em outras culturas e

o reconhecimento lá fora da maturidade da indústria nacional, assim como dos seus profissionais, são apontados como os principais fatores para a escalada dos brasileiros."

Naquele maio de 2013 o novo presidente da Anfavea também apresentou seu projeto para a indústria, que incluía negociações com o governo para criar políticas de redução da carga tributária como forma de melhorar o desempenho do mercado interno. Luiz Moan disse à época: "Precisamos escolher se tributamos o produto no momento de sua venda, ou se com um pequeno aumento durante sua vida útil a gente compensa e alavanca todo o mercado".

Eram tempos da maior valorização do profissional brasileiro no setor até então e de projeções grandiosas, como vender 5 milhões de veículos/ano no mercado interno e exportar outros 1 milhão de veículos nacionais até a virada da década, o que nunca aconteceu. Muita coisa mudou de lá para cá. Volumes e prestígio dos brasileiros encolheram em medida parecida. ■



AUTODATA

Ano 21 | Maio 2013 | Edição 285

Escalada dos brasileiros

Seis dos principais sistemistas instalados no País têm hoje na presidência profissionais aqui nascidos. Os brasileiros não só dominam o comando local como também estão em cargos diretivos lá fora.

From the Top

Luiz Moan

Entrevista

Roelof Westerbeek,
da DSM

Fórum Setorial

Autopeças brasileiras

AUTODATA
EDITORA

From the
TOP



Luiz Moan

Não despreze a experiência

Entrevista a **Márcio Stéfani, S Stéfani e Vicente Alessi, filho** . redacaoad@autodata.com.br
Fotos **Simão Salomão**

Já no discurso de posse, na noite de 21 de abril, Luiz Moan anunciava a formação de um novo conselho na Anfavea: o dos ex-presidentes. Nesta entrevista a **AutoData** diz que aprendeu na vida, com vários mestres que teve, uma grande lição: "Não despreze a experiência. Ao contrário: tire o máximo proveito".

Os planos para a sua gestão no triênio 2013-2016 são muitos. Dentre eles provar que as montadoras não geram lucros abusivos: "Eu diria que temos lucros muito inferiores do que as médias internacionais. Estamos elaborando um trabalho com sustentação econômica para comprovar isto".

Moan também revela que a Anfavea, junto com o Sindipeças, já debate com o governo um programa para a cadeia fornecedora, o Inovar-Peças, e também uma política automotiva pós-2017, quando acaba o Inovar-Auto. Outro projeto é o Exportar-Auto. Defende a redução da carga tributária, que só virá após 2018: "Precisamos escolher se tributamos o produto no momento de sua venda ou se com um pequeno aumento durante a sua vida útil a gente compensa e alavanca todo mercado".

Na posse o senhor expôs que pretende tornar viável capacidade instalada de 5,6 milhões de veículos, mercado interno de 5 milhões e exportações de 1 milhão. Esses números são razoáveis?

Sem dúvida. Com o Inovar-Auto assumimos vários compromissos. O primeiro deles é a ampliação da capacidade produtiva e teremos 5,6 milhões em 2017 com os projetos que já conhecemos. Para sustentação dessa capacidade o desafio é ter 5 milhões de unidades vendidas internamente. Não é um número difícil de alcançar. Mais difícil é atingir 1 milhão de veículos exportados, porque tal meta não depende apenas do que conhecemos hoje como parâmetros de exportação. Em 2005 exportamos 900 mil veículos, para este ano a projeção é de 400 mil. Portanto, regredimos. Propusemos ao governo a adoção de política automotiva de exportação que nos permitimos batizar de Exportar-Auto, um conjunto de medidas que possibilite estancar essa queda e voltar a crescer. Esperamos que depois de 2017 possamos inclusive superar essa meta.

Existirá contrapartida técnica ou tecnológica nesse pacote?

Se não melhorarmos a qualidade dos produtos do ponto de vista da percepção do consumidor e com a inclusão de novas tecnologias será muito difícil vendermos mais veículos. Está aí mais um benefício do Inovar-Auto: incorporar não só peças nacionais e em maior quantidade, mas também investir em pesquisa, desenvolvimento e melhoria da eficiência energética.



Equipamentos de Áudio e Vídeo Automotivos
www.hbuster.com.br

Brasileiros no topo

Pela primeira vez todos os grandes sistemistas têm brasileiros na presidência. Não por mera coincidência.

Texto **Alzira Rodrigues** . alzira@autodata.com.br

Paulista, nordestino, gaúcho. Corintiano, santista, palmeirense. Não importa o Estado de nascimento e muito menos o time de futebol, embora para alguns isso até faça a diferença. O importante é a nacionalidade. São eles, os brasileiros, dominando hoje o comando das operações locais dos grandes grupos multinacionais de autopeças instalados no País, movimento iniciado há menos de uma década e agora predominante no setor.

Nada menos do que Delphi, Grupo Continental, Grupo Valeo, Magneti Marelli, Robert Bosch e Schaeffler estão hoje nas mãos de profissionais locais, fato inédito na história do setor. A última a entrar no grupo foi a Magneti Marelli, que em março anunciou o paulistano Edison Lino Duarte no lugar do italiano Dino Maggioni.

Um mês antes o brasileiro Sandro Beneduce sucedeu ao também brasileiro Maurício Muramoto no Grupo Continental e no fim de 2012 a Delphi no-

meou o paulistano Luiz Corrallo para presidir suas operações locais. Corrallo entrou no lugar de Gábor Deák que, embora húngaro de nascimento, veio para o Brasil criança e há muito é naturalizado.

A eles somam-se Besalieu Botelho, que substituiu o alemão Andreas Nobis na Robert Bosch em outubro de 2011, Manoel de Alencar, no comando do Grupo Valeo desde 2007, quando saiu o francês Alain Keruzoré, e o gaúcho Ricardo Reimer, à frente da Schaeffler desde 2004, quando saiu o alemão Heims



Thilemann. Um movimento que se estende a todo o corpo diretivo destas empresas, antes dominado por estrangeiros e hoje com os profissionais locais sendo maioria.

Os seis brasileiros hoje à frente das principais sistemistas do País têm em comum a formação em engenharia, larga experiência no setor e atuação em diferentes áreas da corporação, inclusive no Exterior, antes de chegar ao topo.

Criatividade, profissionalismo, facilidade de adaptação em outras culturas e o reconhecimento lá fora da maturidade da indústria nacional, assim como dos seus profissionais, são apontados como os principais fatores da escalada dos brasileiros.

A maioria não esconde a paixão pelo futebol e também em maioria estão os corintianos, time de Corrallo, Botelho, Manoel Alencar e Reimer. O presidente da Bosch não esconde o fanatismo: "Para viver no setor tem de ser corintiano. É preciso gostar de adrenalina".

Destoam nesse time o presidente do Grupo Continental, palmeirense, e o novo presidente da Magneti Marelli: "Sou santista. Nasci vendo o Pelé jogar, não poderia ser diferente".

Alguns admitem que ao escolher o curso de engenharia sonhavam em um dia presidir uma multinacional, outros dizem que simplesmente aconteceu, não era uma ambição. Histórias diferentes com um ponto em comum: o desafio de presidir empresas em um País ainda em busca de maior competitividade, mas que têm ampliado participação no bolo global das respectivas corporações.

E, apesar dos problemas ainda a serem vencidos, o que se vê é otimismo em relação ao Inovar-Auto. Predomina a avaliação de que o novo regime automotivo aproxima mais sistemistas e montadoras na busca por soluções que tragam modernidade e competitividade ao País.

Continuidade. As razões apresentadas pelos próprios executivos para justificar a nova postura das multinacionais de privilegiar os brasileiros são variadas. Para Lino Duarte esse caminho tem por objetivo manter o executivo por mais tempo no comando de suas operações locais.

"Quando a escolha recai sobre um estrangeiro seu período de permanência no Brasil normalmente

é limitado. Já um brasileiro tende a ficar mais tempo, garantindo a continuidade do trabalho desenvolvido no País e na América do Sul."

Duarte é um dos que diz não ter ambicionado o cargo de presidente quando iniciou carreira no setor: "Essas coisas acontecem". Lógico, porém, que ninguém vira presidente de uma hora para outra. Engenheiro eletrônico, 56 anos, Lino Duarte começou sua carreira em 1980 na Villares, passou pela Eluma e em 1987 transferiu-se para a Cofap, adquirida pela Magneti Marelli em 1996. Um ano depois foi para a Itália como gerente da unidade industrial de Melfi, retornando ao Brasil em 2000.

Após ocupar diferentes funções assumiu em 2004 o cargo de chefe de operações para o Mercosul e Nafta e, no ano seguinte, a presidência mundial da linha de business amortecedores, sendo responsável pelo estabelecimento das unidades industriais na China, Índia e Polônia. Até em virtude de suas passagens pelo Exterior Duarte vê inúmeras vantagens em ser um brasileiro no cargo:

"Sem dúvida ajuda na comunicação interna com os funcionários e no relacionamento com as montadoras. A cultura é importante, faz a diferença no negócio. Quem vem de fora tem com certeza um período de adaptação".

Duarte revela que os brasileiros hoje prevalecem nos cargos diretivos e os italianos que continuam na empresa já quase viraram brasileiros: "Casaram-se com brasileiras, têm filhos nascidos aqui".



Lino Duarte, da Magneti Marelli

Divulgação/Magneti Marelli



Luiz Corrallo, da Delphi

Divulgação/Delphi

Gostar do que faz. Desde dezembro na presidência da Delphi América do Sul, acumulando a vice-presidência das operações Powertrain e Thermal, Luiz Corrallo não nega ter sonhado com uma presidência quando iniciou sua vida profissional após ter cursado engenharia na FEI, em São Bernardo do Campo, SP. Questionado se está feliz não titubeia: "Eu era feliz e continuo feliz. É um desafio contínuo. O importante é a gente gostar do que faz".

Paulistano, 36 anos de carreira profissional, Corrallo passou pela GE, Black&Decker e Lucas Diesel, empresa adquirida pela Delphi em 2000. Na sua avaliação o fato de os grandes sistematistas estarem hoje nas mãos de brasileiros é um retrato da maturidade que o setor atingiu dentro do segmento industrial e também das boas universidades existentes no País.

"É um reconhecimento da competência do profissional brasileiro, que conquistou a confiança lá fora não só do chefe, mas do acionista também."

Mas faz uma ressalva: "Hoje os brasileiros dominam, mas já tivemos grandes executivos de fora que se deram bem aqui. E os estrangeiros que tiveram sucesso foram os que viraram brasileiros".

Cita como exemplos os alemães Volker Barth, ex-Delphi, e Wolfgang Sauer, ex-Volkswagen do Brasil.

Na segunda metade da década de 90 a Delphi tinha mais de quarenta americanos em seu corpo diretivo. Hoje são dois. Em contrapartida a brasileira Lúcia Moretti está nos Estados Unidos no cargo de vice-presidente global da Delphi e de presidente global da Delphi Soluções em Produtos e Serviços: "A

troca de experiência faz parte do jogo. Os brasileiros têm de ir para fora e temos de receber os de fora aqui".

Segundo Corrallo, os países da América do Sul sofrem grande influência dos governos em suas economias, o que não é tão acentuado nos países desenvolvidos. Isso exige profundo entendimento sobre o funcionamento de todo o sistema, legislações fiscal e trabalhista e por aí fora. O Inovar-Auto, diz o executivo, é um exemplo de interferência do governo na iniciativa privada, mas avalia que o programa não se resume a uma simples proteção do setor: "É um regime positivo e progressista, com objetivos claros em termos de inovação e redução de custo. Carrega uma certa proteção, mas com certeza levará a um avanço tecnológico".

Dentre as principais vantagens do Inovar-Auto está o incentivo ao diálogo, pondera: "Ele abre novo canal de negociação das montadoras com os fornecedores. Temos de oferecer tecnologia e eles têm de buscar a nacionalização. Isso abre oportunidade para novos fornecedores".

Para Corrallo o programa forçará a antecipação da adoção no Brasil de tecnologias existentes lá fora e a tendência, até 2017, é de que acabe a defasagem tecnológica de hoje.

Sandro Beneduce, do Grupo Continental, também fala da importância do novo regime automotivo brasileiro: "O Inovar-Auto trouxe oportunidades interessantes nas áreas de powertrain e de segurança



Sandro Beneduce, do Grupo Continental

Divulgação/Grupo Continental

veicular, para onde deveremos direcionar a maior parte de nossos futuros investimentos”.

Diferente do chinês. Engenheiro eletrônico pela Universidade de Karlsruhe, Alemanha, com MBA internacional pela Universidade de São Paulo, Besaliel Botelho nasceu em Recife, PE, com 7 anos mudou-se para Campinas, SP, e entrou na Bosch em 1985. Teve passagens pelas áreas de desenvolvimento e comercial do grupo, ocupando o cargo de vice-presidente de 2006 a 2011, quando em outubro assumiu a presidência – foi o primeiro a ocupar o cargo.

“A ascensão dos brasileiros aos cargos de direção é um reconhecimento do trabalho feito no Brasil nos últimos anos. Estamos em um País com certa pujança e complexidade e conhecer a nossa cultura, somado à experiência no Exterior, ajuda muito na condução das operações locais.”

Como Lino Duarte o presidente da Bosch também vê na atual postura das multinacionais uma opção pela continuidade. E ressalta a criatividade e a liderança do brasileiro, muito importante para sobreviver hoje às intempéries internacionais: “O Brasil atualmente está mais integrado e como as empresas são globais fica mais fácil trabalhar com a mobilidade dos executivos”.

Para Botelho o brasileiro também leva vantagem pela sua flexibilidade para adaptar-se em qualquer lugar: “Não é o caso do chinês e mesmo dos estadunidenses e europeus. Somos assim porque o Brasil é um país que congrega várias culturas. É um grande trunfo”.

O fato de ser brasileiro gera, ainda, maior comprometimento com a empresa local e ajuda na comunicação com funcionários, sindicatos, governo e clientes: “Nosso povo é movido a emoção. Entender a cultura é fundamental”.

Também como Corrallo o presidente da Bosch mostra-se confiante nos reflexos positivos que o Inovar-Auto propiciará ao mercado brasileiro: “A busca por eficiência energética e novas tecnologias estreitará ainda mais os contatos das montadoras com os sistematistas. Já tínhamos troca de know how e o novo regime automotivo veio para ampliá-la”.

Botelho lembra que o flex fuel, por exemplo,



Besaliel Botelho, da Bosch

Simão Salomão

abriu muitas portas de comunicação, inclusive com chineses e coreanos. Com relação ao corpo diretivo da Bosch no Brasil diz que ainda é meio a meio brasileiros e alemães, com aumento crescente da participação de mulheres em cargos de liderança: “É importante ter gente de fora aqui e brasileiro lá fora. Hoje nossos profissionais estão indo para China, Estados Unidos, Europa, parte de programa de intercâmbio da companhia. O Brasil hoje serve de escada para os profissionais da empresa”.

Sonho e busca. Paulistano e corintiano como Corrallo, o presidente do Grupo Valeo, Manoel Alencar, também reconhece que se preparou para um dia assumir a presidência de uma multinacional: “Foi um sonho e uma busca em minha carreira. Trabalhei quase que o tempo todo em autopeças nas áreas comerciais e de finanças, além da industrial. Sempre buscando um sonho”.

Na Valeo desde setembro de 2000 Alencar é formado em engenharia mecânica pela FEI, com pós-graduação em administração de empresas pela FAAP e MBA pela Insead, na França. Seu primeiro cargo na empresa foi o de diretor geral da VSS, sistemas de segurança, e na sequência ocupou várias diretorias até chegar à presidência.

Atualmente é a direção local do Grupo Valeo, onde os brasileiros são a grande maioria: “No primeiro nível da companhia temos só um estrangeiro. Dentre os gestores, 10% são expatriados, e antes eram 30%”, revela Alencar. “Nos últimos cinco a sete

anos trabalhamos no desenvolvimento da competência de profissionais brasileiros, muitos deles foram para fora e retornaram. São hoje reconhecidos pela capacidade e criatividade, principalmente em períodos de crise”.

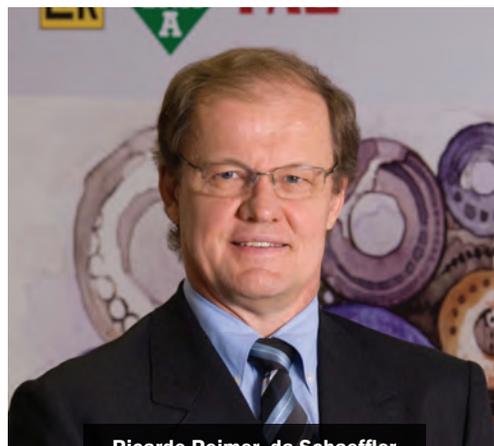
O Brasil, segundo Alencar, serviu de região piloto para a política da corporação de ter profissionais locais no comando de suas subsidiárias. É importante, na sua opinião, entender o mercado, a língua, os costumes. Ajuda na interface tanto na área comercial quanto técnica. Na mesma linha dos outros executivos o presidente do Grupo Valeo diz que a expectativa de todo o setor com o Inovar-Auto é a de haver maior aproximação dos elos da cadeia produtiva: “Estamos focados na inovação e na nacionalização. É um bom momento para o setor”.

Engenheiro duplo. Gaúcho de Porto Alegre Ricardo Reimer veio criança para São Paulo e acabou virando corintiano. Pai e irmãos engenheiros, especializou-se duplamente na profissão: é formado na FEI nas áreas de mecânica e de produção. Iniciou na Rolamentos Schaeffler do Brasil em 1981 e dez anos depois mudou-se para a Alemanha com a família, onde trabalhou na matriz do grupo, em Herzogenaurach. Em março de 2004 foi nomeado presidente do Grupo Schaeffler para a América do Sul, englobando as operações de INA, FAG e LuK.

Reimer participou ativamente dos processos de integração das companhias, o que resultou no re-

conhecimento do Brasil como a primeira unificação do grupo, como entidade legal, em todo o mundo. Dos atuais seis presidentes dos maiores grupos de autopeças, Reimer é o que está há mais tempo no cargo, indicativo claro da política das multinacionais de optarem por brasileiros para garantir continuidade no comando de suas subsidiárias.

Outro motivo, apontado pelo próprio Reimer, é o surgimento dos asiáticos no mundo automotivo: “Os grandes grupos perceberam que não podem abraçar o mundo todo e estão usando a expertise local para garantir o bom desempenho das regiões nas quais atuam há mais tempo. É o que chamamos de cacoete administrativo”.



Ricardo Reimer, da Schaeffler

Divulgação/Schaeffler



Manoel Alencar, da Valeo

Divulgação/Valeo

Se aqui os expatriados são raridade brasileiros são cada vez mais requisitados pelas matrizes para atuarem fora: “As matrizes precisam de nossos profissionais lá fora: temos vice-presidentes na China e na Alemanha”.

Reimer destaca a versatilidade do brasileiro e a facilidade dele em se comunicar com as pessoas: “O brasileiro tem facilidade para se adaptar em culturas distintas, para entender outros povos”.

Com relação às operações locais Reimer avalia que o fato de os dirigentes hoje serem brasileiros favorece o relacionamento com as montadoras principalmente na área comercial. Também ele acredita que o Inovar-Auto aproximará mais montadoras, sistematistas e fabricantes de autopeças em geral. ■

AUTO DATA

Empresarial

88

MANN+HUMMEL

Líder global em sistemas de filtragem, empresa leva prêmio máximo como fornecedora do ano do Grupo CNH Industrial

CAMPEÃO EM EFICIÊNCIA, GESTÃO E SUSTENTABILIDADE

Líder global em sistemas de filtragem, MANN+HUMMEL leva o prêmio máximo como fornecedora do ano do Grupo CNH Industrial

A MANN+HUMMEL acaba de ser consagrada como Fornecedora do Ano do Grupo CNH Industrial na quinta edição do Prêmio Suppliers Excellence Awards 2022. A premiação homenageia os fornecedores que mais se destacam em gestão e eficiência a cada ano em toda América Latina. Além disso, a empresa também foi premiada em duas outras importantes categorias: Sus-



Gregory Nova

tentabilidade e Peças e Serviços.

O Prêmio Sustentabilidade objetiva reconhecer os fornecedores com maior destaque na implementação de projetos voltados para temas Ambientais e de Responsabilidade Social, com resultados significativos para a melhoria da qualidade do meio ambiente e das pessoas.

Presente no Brasil desde 1954, a MANN+HUMMEL é líder global em soluções de filtragem. O grupo, cuja matriz fica na Alemanha, desenvolve a mais alta tecnologia em filtros de ar para automóveis, aplicações industriais e, inclusive, para ambientes externos bem como para uso sustentável da água.

Com aproximadamente 22.000 funcionários em mais de 80 locais em todo o mundo,

Marcos Vanussi (Diretor Vendas OEM), Bert Kempeneers (VP & Gerente Geral MANN+HUMMEL Brasil) e Raul Cavalaro (Diretor Vendas & Marketing para mercado da reposição) com as premiações de Sustentabilidade, Fornecedor do Ano e Parts&Service



possui em seu portfólio de produtos como sistemas de filtro de ar, sistemas de aspiração, sistema de filtragem de líquidos, componentes plásticos, meios filtrantes, filtros de cabine, filtros industriais e membranas para filtragem e tratamento de água.

No Brasil a empresa é detentora das marcas MANN-FILTER e WIX FILTERS, ambas voltadas ao setor automotivo. Sua sede brasileira, em Indaiatuba, SP, possui ISO 14001.

Desenvolvido pelo novo segmento de atuação do grupo MANN+HUMMEL, Life Sciences & Environment, o projeto de “Melhorias da qualidade do ar de Indaiatuba, por meio de torres de filtragem para ambientes externos” apresentou resultados superiores a 30% de redução de partículas finas PM 10, beneficiando mais de 700 mil pessoas por mês que utilizam o espaço de circulação de ônibus, e garantiu a premiação máxima de Sustentabilidade no CNHi Suppliers Excellence Awards deste ano.

Esta é a terceira vez seguida que a MANN+HUMMEL é reconhecida pelo prestigiado prêmio da CNHi. A empresa foi consagrada anteriormente nas categorias “Commercial & Spe-

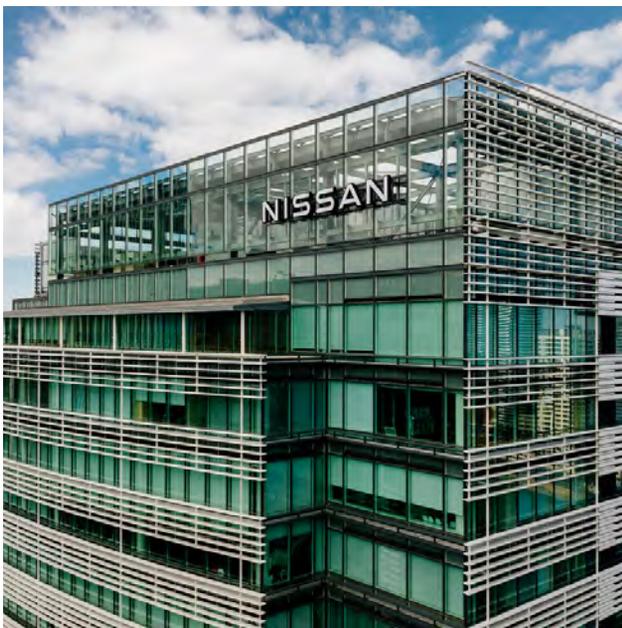
cialty Vehicles” (2020); Construction(2020), Commercial & Specialty vehicles (2021).

De acordo com Bert Kempeneers, VP & Gerente Geral da empresa no Brasil, a MANN+HUMMEL trabalha com profundo respeito pelas pessoas, comunidades e pelo planeta. “Por isso, desde 2015 a empresa tem investido em sua nova unidade de negócio, o Life Sciences & Environment. O objetivo dessa unidade é oferecer soluções em filtragem para mobilidade, tornando a qualidade do ar e água mais limpos e, desse modo, contribuir para um planeta mais sustentável.

Com quatro fábricas no Brasil (Indaiatuba, SP; Betim, MG; , Manaus, AM e Sapucaia do Sul, RS) a MANN+HUMMEL produz por aqui a maior parte de seu portfólio: filtros líquidos e módulos de filtragem, elementos filtrantes e sistemas de filtração para os mais diversos segmentos (agrícola, automotivo, industrial, construção, compressores e, mais recentemente, para ciências da vida e meio ambiente – atendendo área da saúde, restaurantes, clínicas e áreas com grande concentração de poluentes).

Renault considera vender parte da Nissan

O Grupo Renault considera vender uma parte de sua participação acionária de 43% na Nissan, avaliada em € 7 bilhões, que deu origem à Aliança das duas empresas há 23 anos. Seria uma forma de levantar recursos para tornar viáveis investimentos em uma nova empresa de carros elétricos e de compensar perdas bilionárias que deve acumular com sua saída da Rússia, para cumprir sanções impostas pela União Europeia. A notícia foi publicada pela agência Bloomberg e é atribuída a fontes da empresa. A Renault tentará vender parte dessas suas ações em uma operação delicada, sem acabar com a Aliança, buscando reequilibrar as forças das duas empresas na sociedade, tendo em vista que a Nissan tem participação cruzada bem menor na Renault, de 15%, sem grande poder para mudar decisões.



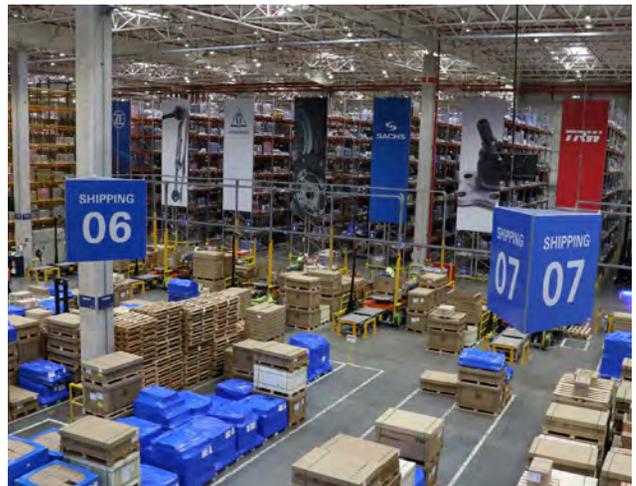
Divulgação/Nissan

BMW registra 70 mil veículos conectados no Brasil

A BMW alcançou a marca de 70 mil veículos conectados circulando por ruas e estradas brasileiras. Desde 2016, 100% dos carros da marca vendidos no País são conectados. Em dois anos a média de dados gerada por um automóvel mais do que dobrou, saltando de 40 MB em fevereiro de 2020 para 84 MB em fevereiro de 2022.

ZF em bom momento da reposição

A falta de semicondutores, que tem deixado executivos das fabricantes de veículos de cabelo em pé nos últimos meses, provoca sentimentos ambíguos nos fornecedores de autopeças. Se por um lado existem os entraves no fornecimento OEM direto às linhas de montagem, do outro o mercado de reposição, com margens muito mais generosas, reage impulsionado justamente pela falta dos modelos novos nas lojas. Na ZF esse fator é traduzido no expressivo crescimento de 26% nas vendas da área de aftermarket no ano passado, em comparação a 2020. Em 2022 a empresa já estima nova alta de 12%.



Divulgação/ZF

GM investe na Colômbia

A General Motors anunciou investimento de US\$ 50 milhões para modernizar sua fábrica Colmotores em Bogotá, na Colômbia, onde vai começar a produzir os Chevrolet Joy e Joy Plus. Os dois vão abastecer o mercado sul-americano a partir de 2023. Da capacidade de 35 mil veículos/ano, estima-se que 30% ficarão na Colômbia e os demais serão exportados para Argentina, Equador e Peru. Os modelos hatch e sedã, baseados na antiga carroceria do Chevrolet Onix, atualmente são feitos em São Caetano do Sul, SP, mas apenas para exportação. De acordo com comunicado da GM, a linha de produção do Joy na Colômbia será completa, incluindo estamparia, solda de carroceria, pintura e montagem final. A ideia é ampliar a produção local de componentes e abrir novas vagas de trabalho.

Case IH investe R\$ 100 milhões em colheitadeira

A Case IH lançou sua nova colheitadeira de cana-de-açúcar Autosoft Série 9000, que recebeu investimento de R\$ 100 milhões e 180 mil horas de testes durante o desenvolvimento realizado no Brasil. A fábrica de Piracicaba, SP, é responsável pela produção do equipamento e funciona como centro de desenvolvimento global para o segmento de cana-de-açúcar. Todos os modelos da Autosoft Série 900 possuem novo motor FPT Cursor 11, com 420 cv de potência, mais potente e econômico do que seu antecessor, de acordo nota divulgada na sexta-feira, 8. O motor também recebeu novo software que permite operar em rotações menores, aumentando sua vida útil em 50% e reduzindo as manutenções.

Stellantis vende participação na Gefco



Divulgação/ Gefco

A Stellantis anunciou a venda de sua participação de 25% na Gefco para o Grupo CMA CGM, que opera no segmento de transporte e logística global. Carlos Tavares, CEO da Stellantis, observou que "a venda deste ativo não estratégico marca o último passo do nosso plano de saída, iniciado há uma década, do setor de transporte e logística".

Fábricas da Eaton no Brasil são aterro zero...



Divulgação/ Eaton

A Eaton alcançou certificação de eliminação total de resíduos enviados a aterros sanitários na fábrica de São José dos Campos, SP, onde são feitas válvulas de motores. Com isso, todas as unidades brasileiras da empresa agora são aterro zero, incluindo as plantas de Mogi Mirim, Porto Feliz e Valinhos, SP, e a de Caxias do Sul, RS, já tinham o selo. Em São José foi criado programa de redução, reutilização e reciclagem de resíduos, que deixou de descartar doze toneladas de resíduos em aterros todos os meses. Com mudanças no restaurante e na jardinagem, 98% do lixo orgânico passou a ter destinação consciente, para compostagem e aplicação de adubo na extensa área verde do terreno.

A fábrica da Eaton instalada em Valinhos, SP, foi reconhecida pelo segundo ano consecutivo como Planta Modelo do grupo em 2021, recebendo o reconhecimento junto com outras doze unidades da empresa em outros países. Para ser nomeada unidade modelo a operação precisa atingir bom desempenho em cinco quesitos: segurança, qualidade, entrega, estoque e produtividade. Em comunicado a empresa informou que esta foi a quarta vez que a fábrica de Valinhos recebeu o reconhecimento. No ano passado a unidade avançou com iniciativas de melhoria contínua, gestão de custos, sistema de liderança e desdobramento do sistema de negócio.

Volkswagen lança figurinhas em NFT

Inspirada em álbuns de figurinhas e motivada por fãs de veículos da Volkswagen, que frequentemente pediam por imagens de itens exclusivos da marca, a companhia anunciou o lançamento de uma plataforma digital de cards colecionáveis em NFT, o que garante sua autenticidade e o torna único. Por meio do site será possível comprar, trocar e vender imagens virtuais de reproduções de modelos clássicos e inusitados da marca. A Digital Garage é uma plataforma global, em três idiomas, criada e desenvolvida pela equipe brasileira da Volkswagen. Ao acessá-la é possível comprar esses cards de qualquer parte do mundo, desde que se tenha em mãos cartão de crédito internacional, criptomoedas ou PIX. No Brasil, pacote com três unidades custará R\$ 50 e versão com cinco – e mais chances de obter modelos raros – custa R\$ 75.

Delphi produz sensores de oxigênio em Piracicaba para o mundo

A Delphi, parte do Grupo BorgWarner, inaugurou em Piracicaba, SP, nova linha de produção de sensores de oxigênio para atender ao mercado original e de reposição, incluindo exportações para a América do Sul, Europa, África e Oriente Médio. Da linha nova sairão 22 códigos de produtos, ampliando a capacidade em mais de 30%. Conhecido também como sonda lambda, o sensor monitora o teor de O₂ no tubo de exaustão e repassa a informação para a unidade eletrônica de gerenciamento do motor, para equilibrar a mistura de ar e combustível injetada.



Divulgação/Delphi

4Truck bate recorde de produção

A 4Truck, de Guarulhos, SP, em março alcançou seu recorde de produção, no mesmo mês em que completou dez anos de atividades. A empresa entregou 103 implementos rodoviários, incluindo baús lonados e de alumínio, carrocerias metálicas e outros produtos customizados, e. O CEO Osmar Oliveira atribuiu o desempenho a uma carteira forte de pedidos e ao suprimento de matéria-prima dos fornecedores. Ele afirmou que o bom desempenho do e-commerce e de setores de alimentos e produtos farmacêuticos contribuiu para a demanda aquecida.



Divulgação/4Truck

Mercedes-Benz Cars & Vans abre escritório próprio

Ao seguir estratégia global, de ter empresas independentes e focadas nos seus negócios, a Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil mudou de endereço: deixou os escritórios na antiga fábrica de São Bernardo do Campo, que continua dedicada aos caminhões e ônibus, e instalou nova sede em São Paulo, no Centro Empresarial do Aço, próximo ao Aeroporto de Congonhas. Segundo a empresa os funcionários terão jornada de trabalho híbrida, com até três dias presenciais e dois em home office. O novo espaço dispõe de doze salas de reuniões e o uso das estações de trabalho será agendado por meio de aplicativo. Há, ainda, a Arena Mercedes-Benz, com arquibancada e telão de última geração, dedicada a encontros maiores e a eventos corporativos. O acesso às instalações é feito por meio de QRcode e biometria.



Divulgação/Abraciclo

ABRACICLO: FERMANIAN.

A Abraciclo anunciou nova diretoria para o período 2022-2024. Marcos Fermanian foi reconduzido à presidência. O primeiro vice-presidente será Ricardo Susini, enquanto o também VP Cyro Gazola será responsável pelo segmento de motocicletas. Os diretores vice-presidentes são Francisco Creso Junqueira Franco Júnior, Marcos Antônio Bento de Sousa e Jaime Teruo Matsui. Hilário Kobayashi deixa a vice-presidência e fará parte do conselho. Terá a companhia de Laerte Herrero e Paulo Takeuchi no Conselho Consultivo. O Conselho Fiscal será formado por Euclides de Paula Araújo, Fernanda Toledo e Eduardo Lisboa Miranda.



Divulgação/Nissan

NISSAN: POSSUELO.

Rodolfo Possuelo tornou-se o diretor comercial da Nissan no Brasil. O novo nome da diretoria chegou após Tiago de Castro, ex-diretor sênior de vendas e marketing, ser expatriado para ocupar a vice-presidência regional da Nissan no Centro-Oeste dos Estados Unidos. Desde 2017 na Nissan na nova posição Possuelo será responsável pelas operações de vendas, pós-vendas, satisfação aos clientes e desenvolvimentos de rede. Ele passa a responder diretamente a Airtou Cousseau, presidente da Nissan Mercosul.



Divulgação/Mann+Hummel

MANN+HUMMEL: CAVALARO.

Raul Cavalaro é o novo diretor de vendas e marketing para o segmento de reposição da Mann+Hummel no Brasil. Desde 1999 na fabricante de filtros o executivo volta de temporada como gerente de vendas nos Estados Unidos. Sucede a Fábio Moura, que assumiu a direção geral da companhia na Austrália. O novo diretor se reportará a Bert Kempeneers, gerente geral e vice-presidente das operações na América do Sul.



Divulgação/Great Wall Motors

GWM: TELES.

A Great Wall Motors escolheu Guilherme Teles para a chefia de planejamento de produto no País. Com vinte anos de experiência no setor automotivo Teles trabalhou, também, na Stellantis e na Ford. A GWM pretende anunciar o lançamento de dez modelos no Brasil nos próximos três anos, SUVs e picapes eletrificados. A primeira novidade para o Brasil é aguardada para o fim de 2022.



Divulgação/Ducati

DUCATI: PAIXÃO.

A Ducati anunciou que Daniel Paixão é seu novo CEO no Brasil, sucedendo a Diego Borghi, que assumirá outra função no Grupo Volkswagen: a diretoria de vendas da Audi no Brasil. Paixão assume a Ducati em importante momento no País, com crescimento acima de 21% no trimestre. O executivo já trabalhou na BMW e seu último cargo no Grupo Volkswagen foi na Audi, no Brasil.



Divulgação/BMW Motorrad

BMW MOTORRAD: MALLEA.

Julian Mallea é o novo CEO da BMW Motorrad no Brasil. Será, também, responsável pela NSC, companhia nacional de vendas, com sede em São Paulo. Mallea se reportará a Dirk Biehler, diretor regional da divisão de motos do Grupo BMW para a América Latina.

R\$ 1 tri

É o valor alcançado pelo Impostômetro em 3 de maio, que contabiliza a arrecadação de impostos no País. Em 2021, valor semelhante foi atingido em 19 de maio.

R\$ 226 bi

É a estimativa do Sonegômetro, ferramenta na internet que registra quanto o País já perdeu este ano com a sonegação de impostos.

0,4%

É a projeção de crescimento do o PIB brasileiro em 2022, em comparação com 5% da Venezuela, 4,8% da Colômbia e 3,4% de Cuba, segundo a Comissão Econômica para a América Latina, Cepal.

19^a

É a posição do Brasil no ranking elaborado pela Cepal de crescimento do PIB de países latino-americanos em 2022. É o último lugar de lista encabeçada pelo Panamá, onde a expansão esperada é de 6,3% este ano.

“Se os trabalhadores não têm dinheiro para comprar, os empresários não terão para quem vender. Isso leva ao que assistimos hoje: o fechamento de fábricas em São Paulo, na Bahia, na Zona Franca de Manaus e outras regiões, inclusive muitas multinacionais deixando o Brasil.”

Trecho do discurso do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, no lançamento oficial de sua candidatura à Presidência da República, em 7 de maio

“Wall Street não construiu este país. A classe média construiu este país. E os sindicatos construíram a classe média.”

Joe Biden, presidente dos Estados Unidos, durante a 40^a convenção do sindicato International Brotherhood of Electrical Workers, IBEW

“Não queremos incentivos fiscais. Preferimos a redução dos impostos sobre veículos. É melhor acabar com o IPI do que ter descontos tributários.”

Márcio de Lima Leite, recém-empossado presidente da Anfavea, em entrevista à AutoData

“Falar de semicondutores hoje é como falar do dólar: é impossível prever a variação. A falta desses componentes deve continuar a prejudicar a produção até o fim de 2022.”

Gastón Diaz Perez, CEO da Robert Bosch América Latina, em entrevista para divulgar os resultados da empresa na região

Seu leão pode colorir a vida de muitas crianças

ATÉ
31 de
maio de
2022

Doe seu Imposto de Renda para o Hospital Pequeno Príncipe



No Brasil, apenas 3,15% do potencial de doação de IR da população foi destinado para instituições filantrópicas em 2020. Isso representa mais de R\$ 8 bilhões que poderiam impactar o cenário da saúde no país.

E você, ao destinar seu Imposto de Renda para os projetos do maior hospital pediátrico do Brasil, pode contribuir para mudar essa realidade, de forma fácil e sem custos. Ajude a transformar a vida de milhares de crianças e adolescentes.

Acesse doepequenoprincipe.org.br e veja como doar, direto na declaração, até **31 de maio de 2022**.

Contamos com você!

(41) 2108-3886  (41) 99962-4461

doepequenoprincipe.org.br



HOSPITAL
pequeno
PRÍNCIPE

AUTO DATA

Os patrocinadores desta edição

Novo Volkswagen Meteor
 Para ser um novo gigante nos extrapios e colhermos um sucesso de vendas em todo o Brasil.



SEMPRE AGRICULTURA

CADA CHERY A MONTADORA QUE MAIS CRESCEU EM VENDAS EM 2022.



Região	Variação (%)
AMAZONAS	+42,7%
AMPAZ	+28,2%
CEARÁ	+19,7%
GOIÁS	+11,9%
PARANÁ	+18,2%
PERNAMBUCO	+21,4%
PIAUÍ	+25,4%
RIO DE JANEIRO	+33,4%
SANTA CATARINA	+30,1%
SUL DE MINAS	+56,0%

FONTE: ANFOGATA, COM DADOS DA FENAMAV. PUBLICADO EM MAIO 2022. BASE: 1º QUADRANTE 2022 X 1º QUADRANTE 2021.

DANA

Dana: 75 anos crescendo e sempre movendo o que importa.



75 ANOS DE EXPERIÊNCIA, 75 ANOS DE INOVAÇÃO E 75 ANOS DE CRESCIMENTO. A DANA É UMA EMPRESA QUE SE ENFOCA EM SER O MELHOR PARA SEUS CLIENTES, SEUS COLABORADORES E A SOCIEDADE. COM SEUS PRODUTOS E SERVIÇOS, A DANA AJUDA A MELHORAR A EFICIÊNCIA E A SUSTENTABILIDADE DE SEUS CLIENTES. A DANA É UMA EMPRESA QUE SE ENFOCA EM SER O MELHOR PARA SEUS CLIENTES, SEUS COLABORADORES E A SOCIEDADE. COM SEUS PRODUTOS E SERVIÇOS, A DANA AJUDA A MELHORAR A EFICIÊNCIA E A SUSTENTABILIDADE DE SEUS CLIENTES.

Quem vai de Caio, vai muito melhor!



#ENBUSPARATODOS

MARELLI

POWERING PROGRESS TOGETHER



Desde a fabricação de componentes para motores, até a produção de sistemas completos para veículos comerciais, a Marelli oferece soluções inovadoras e sustentáveis para os desafios do setor. Com mais de 100 anos de experiência, a Marelli é líder mundial em tecnologia e inovação para o setor de motores e transmissão.

ROCK RENAUULT OROCH
 Inovação e estilo



Com mais de 100 anos de experiência, a Renault Oroch é a resposta para quem busca um SUV moderno, eficiente e com alto desempenho. Com seu design inovador e tecnologia de ponta, a Oroch oferece uma experiência única de condução e segurança.

Novo Sprinter

Motor mais eficiente e o seu negócio também.



Com o novo motor Mercedes-Benz, o Sprinter oferece maior eficiência e menor consumo, ajudando a reduzir custos operacionais e aumentar a produtividade. Com seu design moderno e tecnologia de ponta, o Sprinter é a solução ideal para quem busca um veículo comercial eficiente e confiável.

Um futuro onde dirigir bem significa viver bem.



BorgWarner

O maior das estradas.



Busscar

AXALTA HYUNDAI

Nossa paixão por cores nos levou a mais uma conquista!



Com a parceria entre Axalta e Hyundai, foi possível desenvolver uma nova geração de cores para os veículos comerciais. Com sua tecnologia inovadora e qualidade superior, a Axalta oferece soluções de pintura que garantem maior durabilidade e beleza para os veículos comerciais.

USIMINAS

Usiminas desenvolve NOVOS AÇOS para o setor AUTOMOTIVO



Com mais de 100 anos de experiência, a Usiminas desenvolve soluções inovadoras e sustentáveis para o setor automotivo. Com sua tecnologia de ponta e qualidade superior, a Usiminas oferece produtos que garantem maior eficiência e durabilidade para os veículos comerciais.

Novo Sprinter

Motor mais eficiente e o seu negócio também.



Com o novo motor Mercedes-Benz, o Sprinter oferece maior eficiência e menor consumo, ajudando a reduzir custos operacionais e aumentar a produtividade. Com seu design moderno e tecnologia de ponta, o Sprinter é a solução ideal para quem busca um veículo comercial eficiente e confiável.

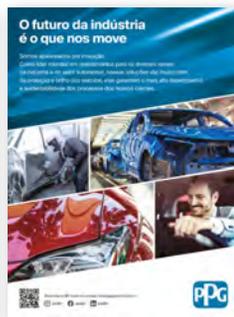
PIRELLI

LINHA DE PNEUS AGRO E TRUCK PROMETION



Prometion

O futuro da indústria é o que nos move



PPG

CADA 15 ANOS FORÇA, PROTAGONISMO E SUSTENTABILIDADE.
 A MARCA QUE MAIS CRESCER NO BRASIL.



Volvo

Sua taxa pode cobrir a vida de muitas crianças



Doar seu imposto de Renda para o Hospital Pequeno Príncipe