

AUTODATA



From the Top
Igor Calvet,
da Anfavea

NOVO RECORDE NA AUTOMEC

105 mil visitantes
e 223 mil contatos

O MAIOR SALÃO DO MUNDO

Auto Shanghai
mostra força da China

DEZ ANOS DE JEEP EM PERNAMBUCO

E o Avenger
chega em 2026

O PASSO ADIANTE DO MOVER

Governo publica decreto com metas de eficiência energética,
adoção de sistemas de segurança e reciclagem, mas ainda
falta regulamentar muitas regras

Conheça
Volks|Care

- + Volks|Total
- + Chame Volks
- + Conectividade RIO
- + Trucker Assist

**Só quem roda e
sabe a importância de ter**

Meteor Highline Entre
Estar sempre rodando, é o que faz.



Quer conhecer mais detalhes do novo Meteor Highline?
Visite uma de nossas concessionárias ou acesse
www.vwco.com.br/Meteor.

Volkswagen Caminhões e Ônibus

Volkswagen Caminhões e Ônibus

@vwcaminhoes

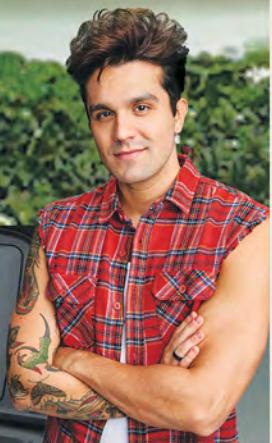


METEOR
DA
PAIXÃO

PENSE GIGANTE



Novo Painel 100% Digital & Conectado



Venha pro
esse Brasil todo,
encontrar um parceiro gigante.

mais+Disponibilidade.
que faz o seu negócio entregar mais.



Caminhões
Ônibus

**EVENTO AUTODATA
PERSPECTIVAS AUTOMÓVEIS**

18

Com juros altos fabricantes, concessionários e locadoras começam a baixar suas expectativas de mercado

**360° MOBILITY MEGA SHOW
TAIWAN**

32

Feira mostra a força da indústria de autopartes da ilha asiática de olho no aumento de suas exportações

**POLÍTICA INDUSTRIAL
MOVER DÁ UM PASSO À FRETE**

44

Decreto traz os requisitos obrigatórios de eficiência energética, segurança e reciclagem dos veículos à venda no País, mas faltam regulamentações

**MAS UM JEEP NACIONAL
VEM AÍ O AVENGER**

52

Novo SUV de entrada da marca começa a ser produzido no País em 2026, provavelmente em Porto Real

24

**A MAIOR DE TODAS
AUTOMECHANIKA CRESCE MAIS**

Feira dedicada ao aftermarket de peças e serviços automotivos somou 105 mil visitantes em cinco dias no SP Expo

38

**CHINA
AUTO SHANGHAI 2025**

O maior salão automotivo do mundo é feito para os chineses, mas muitos lançamentos chegarão ao Brasil



Divulgação/GM

54

**DEZ ANOS EM PERNAMBUCO
JEEP PRODUZIU 1,3 MILHÃO**

Após uma década de produção fábrica em Goiana se prepara para receber uma nova plataforma com opções de eletrificação

**NISSAN
NOVO KICKS EM PRODUÇÃO**

58

Fábrica em Resende passou por transformações para produzir mais dois novos SUVs e motor turboflex

62

**DAF
INVESTIMENTO DE R\$ 950 MILHÕES**

Fabricante de caminhões revela valor dos aportes que fará para ampliar a fábrica de Ponta Grossa

**INDÚSTRIA
OS INVESTIMENTOS**

64

Tabelas atualizadas trazem aportes programados de R\$ 118,5 bilhões no Brasil por fabricantes de veículos

68

**ENGENHARIA
MAHLE FAZ P&D EM TRÊS TURNOS**

Centro tecnológico no Brasil trabalha 24 horas para desenvolver motores mais eficientes, biocombustíveis e biomateriais

6

LENTE

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

10

FROM THE TOP

Igor Calvet, novo presidente executivo da Anfavea, conta como será o novo modelo de gestão da entidade e suas prioridades no cargo.

70

GENTE & NEGÓCIOS

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

73

FIM DE PAPO

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

A conta precisa fechar

Por Pedro Kutney, editor

No mundo automotivo o Brasil continua na incômoda posição de ser um mercado relativamente pequeno dentre os maiores produtores de veículos do mundo. Abriga-se aqui muita indústria para vendas internas e externas que, entra ano, sai ano, utilizam pouco mais ou pouco menos da metade da capacidade das muitas instalações industriais no País. E tudo pode piorar.

Com a sabotagem dos juros subindo as vendas domésticas começam a andar de lado enquanto as exportações também não avançam no ritmo que seria necessário para ocupar a ociosidade das fábricas.

E mais gente quer dividir este bolo: as fabricantes chinesas chegaram com voracidade e importações que nos primeiros quatro meses de 2025 já cresceram 28%, em mercado que, no geral, avançou só 3,4% no período. A China também prospera nos vizinhos: segundo dados da Anfavea há dez anos as exportações do Brasil representavam 25% dos veículos vendidos nos países latino-americanos, hoje são apenas 13% e caindo, enquanto no mesmo período a penetração de carros da China na região saltou de 5% para 20%, e subindo.

Estas contas não fecham para um país que quer ter indústria automotiva sustentável. É preciso fazer mais e mais rápido. Em sua primeira entrevista publicada nesta **AutoData** o novo presidente executivo da Anfavea, Igor Calvet, tem boas ideias que escala como prioridades de sua gestão na entidade: "Introdução e acesso a novas tecnologias, redução de custos e localização da produção", ele diz. E raciocina: "Se conseguirmos reduzir custos e tivermos acesso a tecnologias, de preferência produzidas no País, já alcançaremos um nível de competitividade muito maior do que temos hoje".

O problema é fazer estas coisas acontecerem na velocidade necessária. O festejado Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, patinou por mais de um ano até o governo publicar um decreto complementar que regulamenta requisitos obrigatórios de eficiência energética, sistemas de segurança e reciclagem para todos os veículos à venda no Brasil, tema da reportagem que estampa a capa desta edição. Aprovou-se tudo que já era esperado com muitas indefinições que só serão definidas por oito portarias que ainda faltam ser publicadas. O IPI Verde? Está parado no Ministério da Fazenda e sua aplicação é objeto de discordância dos fabricantes que não serão beneficiados pela redução do imposto.

Se quiser ser competitivo o País precisa acelerar e bem pode copiar o exemplo da China, que copiou a indústria ocidental e criou seus próprios padrões para atingir competitividade internacional e crescimento sem precedentes, como exposto no gigantismo do Auto Shanghai 2025, também exibido em reportagem especial desta **AutoData**. São leituras que, quem sabe, podem acender luzes nas cabeças dos formuladores de políticas e dos executivos do setor automotivo brasileiro.

autodata.com.br



[autodataseminarios](#)



[autodataseminarios](#)



[AutoDataEditora](#)



[autodata-editora](#)



AUTODATA

Diretor de Redação Leandro Alves **Conselho Editorial** Isidore Nahoum, Leandro Alves, Márcio Stéfani, Pedro Stéfani, Vicente Alessi, filho **Redação** Pedro Kutney, editor **Colaboraram nesta edição** André Barros, Caio Bednarski, Lucia Camargo Nunes, Soraia Abreu Pedrozo

Projeto gráfico/arte Romeu Bassi Neto **Fotografia** DR/divulgação **Capa** Gorodenkoff/shutterstock **Comercial e publicidade**

tel. PABX 11 3202 2727: André Martins, Luiz Giadas **Assinaturas/atendimento ao cliente** tel. PABX 11 3202 2727 **Departamento administrativo e financeiro** Isidore Nahoum, conselheiro, Thelma Melkunas, Hidelbrando C de Oliveira, Vanessa Vianna **ISBN** 1415-7756 **AutoData** é publicação da AutoData Editora e Eventos Ltda, Av. Guido Caloi, 1000, bloco 5, 4º andar, sala 434. 05802-140, Jardim São Luís, São Paulo, SP, Brasil. É proibida a reprodução sem prévia autorização mas permitida a citação desde que identificada a fonte. **Jornalista responsável** Leandro Alves, MTb 30 411/SP

COMISSÕES DA VERDADE

Não disponho de melhores informações do que todos nós. Mas, cada uma de sua vez, General Motors e Scania entram na dança com relação às suas ligações diretas com a ditadura militar, aquela que vigorou de 1964 a 1985. Com relação à GM há denúncia de ex-funcionário que teria sido detido no local de trabalho e torturado lá mesmo. Trata-se de denúncia recente, inédita, feita por Martinho Leal Campos.

COMISSÕES DA VERDADE 2

No caso da Scania as provas apresentadas pela Associação de Acionistas Críticos da Alemanha mostram "como funcionários foram espionados e confirmam a demissão ilegal de funcionários dissidentes, a preparação e a distribuição das chamadas listas sujas, com base nas quais os trabalhadores em questão foram demitidos: como seus nomes apareciam nestas listas não conseguiram encontrar emprego em outras empresas". Mais: "A acusação mais grave diz respeito ao papel histórico do diretor presidente de longa data da Scania Brasil, João Baptista Leopoldo Figueiredo, que, de acordo com reportagem do jornal O Globo, esteve pessoalmente envolvido na arrecadação de fundos para o centro de tortura OBAN, Operação Bandeirante, mais tarde conhecido pelo nome DOI-CODI, Destacamento de Operações de Informações-Centro de Operações de Defesa Interna.

COMISSÕES DA VERDADE 3

Investigações realizadas por historiadores renomados, diz a Associação de Acionistas Críticos da Alemanha, indicam "que 66 pessoas foram assassinadas na OBAN/DOI-CODI, 39 das quais morreram em decorrência de terríveis torturas".

SABIA NÃO?

Analfabetos funcionais são três de cada dez cidadãos brasileiros que, ou não saber ler e escrever ou que ao saber tão pouco a ponto de não conseguir entender nem frases pequenas, simples, ou identificar preços e números em geral, como os de telefones. Estes brasileiros têm de 15 a 64 anos e perfazem 29% da população, de acordo com o Inaf, Indicador de Analfabetismo Funcional. Mais: de acordo com sua pesquisa o analfabetismo funcional cresceu no meio dos jovens de 15 a 29 anos: era de 14% em 2018 e cresceu para 16% em 2024 – a pandemia poderia ser uma das causas.



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

SABIA NÃO? 2

A alfabetização é uma encrenca mesmo para quem detém vaga no mercado de trabalho, aponta a pesquisa: 27% destes são analfabetos funcionais, 34% atingem nível elementar de analfabetismo e 40% detêm níveis consolidados. Surpreenda-se agora: 12% dos detentores de nível mais alto de escolaridade, na forma de ensino superior – e mesmo acima – são analfabetos funcionais. Do outro lado da ponte 61% dispõem do nível consolidado de alfabetização.

SABIA NÃO? 3

Também há desigualdades medidas nos diferentes grupos. 28% dos brancos são analfabetos funcionais, e 30% dos negros. E 47% dos amarelos e indígenas.



Reprodução Internet

DISSE O FMI

De acordo com dados do FMI, Fundo Monetário Internacional, o crescimento da riqueza, no mundo, em 2025, não ultrapassará 2,8% – contra 3,3%, última avaliação. E que ninguém sentirá mais o golpe do que os Estados Unidos: lá o crescimento se restringiria a 1,8% contra projeção inicial de 2,7%. Isto tudo medido pela PPC, paridade de poder de compra, ajustado ao custo real de bens e serviços, método preferido diante do PIB nominal, baseado nas taxas de câmbio. Medida pelo PC a economia da China, desde 2016, é maior do que a dos Estados Unidos – 33% maior: US\$ 40,7 trilhões contra US\$ 30,5 trilhões. Em outras palavras: a da China representa 19,7% da economia mundial, a dos Estados Unidos representa 14,7% – vem depois a União Europeia, 14,1%.

DEVERÍAMOS SABER

De acordo com dados do PNAD Contínua a taxa de desemprego cresceu 7% no primeiro trimestre do ano no Brasil, o que revela alta de 0,8% com relação a dezembro. Curiosamente este índice representa o menor patamar para o trimestre desde o início da série histórica da medição, em 2012. De acordo com o IBGE “a população ocupada recuou 1,3 milhão de pessoas no trimestre, coisa para 102,5 milhões, alta de 2,3% na comparação anual”.

DEVERÍAMOS SABER 2

O rendimento real habitual cresceu para R\$ 3 mil 420, recorde da série, alta de 1,2% no trimestre e de 4% no último ano.

CONHECIMENTO ÚTIL

Nos Estados Unidos a economia sofreu recuo de 0,3% no primeiro trimestre do ano, com as importações crescendo 41% enriquecidas por empresas que anteciparam compras na busca da fuga aos efeitos das tarifas iminentes. De acordo com o Washington Post o consumo das famílias caiu 1,8%. Mais: a criação de empregos foi desacelerada em abril: apenas 62 mil novas vagas.



RENAULT KARDIAN

o SUV mais premiado* do país
o motor 1.0 turbo mais forte do Brasil* com 125 cv e 220 nm de torque
câmbio automático EDC com e-shifter

13 sistemas avançados de assistência de direção

faça um test drive e descubra

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

descubra





Desacelere. Seu bem maior é a vida.

renault.com.br

Sob nova política

A escolha do Igor Calvet para ser o primeiro presidente executivo da Anfavea carrega uma série de ineditismos. Primeiro porque ele não é engenheiro, nem economista ou administrador de empresas, é graduado em relações internacionais e doutorado em ciências políticas – algo que certamente será útil na nova política de gestão da entidade. Calvet também nunca trabalhou antes no setor automotivo, nem foi empregado de nenhum dos fabricantes de veículos associados à Anfavea, como foram todos os vinte presidentes que o antecederam desde 1956.

Calvet fez carreira no setor público, primeiro no MDIC, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, em 2016, quando foi nomeado secretário de Desenvolvimento e Competitividade Industrial. Foi lá que o caminho dele cruzou com o da indústria automotiva, pois nesta época passaram sobre sua mesa as muitas demandas e negociações sobre o Rota 2030, política industrial que entrou em vigor em 2019. Foi quando ele saiu do MDIC e assumiu mandato de quatro anos como presidente da ABDI, Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial. Já no fim de 2023 foi convidado e aceitou pular

para a iniciativa privada e ser o diretor executivo da Anfavea.

Com as qualidades de interlocutor do setor no governo, pouco mais de um ano depois Calvet foi escolhido em um processo seletivo para ser o primeiro presidente profissional da Anfavea, iniciando uma ampla mudança na governança da entidade. Mas o interesse maior da associação, a defesa da produção nacional, em nada mudou com sua chegada. Ao contrário, como ele conta nesta entrevista, esta será a principal prioridade de sua gestão, com palavras fortes: “Não podemos permitir a pilhagem do mercado brasileiro”.



Clique aqui para assistir
à versão em videocast
desta entrevista

Por que o senhor decidiu deixar a carreira no setor público e se mudar para a iniciativa privada?

Foi uma decorrência natural da minha carreira. No governo eu já lidava com a indústria e política industrial por quase quinze anos. O Rota 2030, antecessor do Mover, foi formulado e implementado durante a minha gestão como secretário nacional de indústria [no MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio]. A oportunidade de passar para o outro lado veio em setembro de 2023,

quando concluí meu mandato na ABDI [Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial]. Coincidiu com o momento em que a Anfavea buscava um diretor executivo. Foi quando o então presidente Márcio de Lima Leite me convidou e eu fiz a transição, que foi suave, porque eu já tinha interlocução com a Anfavea e seus vice-presidentes. Pouco depois veio o convite para participar da seleção do próximo presidente em novo modelo de gestão, que não era mais indicado por uma das montadoras associadas.

CONTINENTAL PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

Divulgação/Anfavea

Anfavea



“A partir do momento que as empresas que hoje só importam começarem a produzir no Brasil competição de igual para igual e tenho certeza de que poderão se somar à Anfavea como parceiras nessa luta pela produção local. Mas até que isso aconteça não podemos permitir a pilhagem do mercado brasileiro.”

Como foi feita a sua indicação ao cargo de presidente executivo?

Isto aconteceu por meio de um processo muito transparente e profissional. Como diretor executivo da entidade em determinado momento eu me afastei dessa discussão, porque houve um processo seletivo com a contratação de uma empresa de busca de executivos. Eu fiz entrevistas e concorri com outros candidatos. No fim fui a escolha unânime do conselho da Anfavea, formado pelos vice-presidentes. Mas isto é parte de um processo maior, que é a modernização da governança da Anfavea, que antes elegia um presidente dos quadros das empresas associadas e agora escolheu um executivo do mercado. A eleição não é mais necessária neste modelo, mas existe uma nuance, porque eu fui escolhido também para ser presidente do Sinfavea [sindicato patronal dos fabricantes de veículos] e, aí sim, precisei ser eleito, por questões legais.

Quais são as prioridades da sua gestão?

É um tripé: introdução e acesso a novas tecnologias, redução de custos e localização da produção. Primeiro eu

preciso fazer com que as novas tecnologias possam ser inseridas nos processos produtivos e nos produtos das nossas empresas. A outra base do tripé é a redução de custos regulatórios e de custos de capital. Os CEOs com quem eu tenho conversado têm uma agenda extensa de diminuição de custos mas, da porta pra fora das fábricas, se não houver uma ação concertada de uma associação que represente o setor, essa agenda não passa. Para tornar a indústria competitiva é preciso atuar na redução de custos de forma ampla, incluindo custo de capital, porque temos um grande problema de juros altos no Brasil, também falo de custo logístico para escoamento da nossa produção, as questões de mobilidade urbana que dependem de infraestrutura... São custos adicionais que nos dificultam não só o acesso ao mercado global mas impedem que nosso mercado cresça. Esta é uma agenda estrutural difícil e de longo prazo. Mas se conseguirmos reduzir custos e tivermos acesso a tecnologias, de preferência produzidas no País, já alcançaremos um nível de competitividade muito maior do que temos hoje. E

CONTINENTAL PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

A advertisement for Continental Parafusos S.A. features a dark background with a collection of various metal fasteners, including bolts, nuts, and washers, arranged in a curved line. The company's logo, a stylized 'C' inside a circle, is positioned to the left of the brand name. Below the name, the text "Fornecendo excelência para aplicações automotivas" is written in a white, sans-serif font, followed by a small decorative starburst. In the bottom right corner, there is a QR code.

a terceira perna do tripé é a localização da produção. Sou presidente de uma associação nacional de fabricantes e, tenho dito e repetido, a produção local é fundamental para o País.

Todos os presidentes da Anfavea na última década tiveram o mesmo sonho de fazer as fábricas voltarem a produzir próximo da capacidade máxima de cerca de 4 milhões de veículos por ano no Brasil. Nenhum deles conseguiu realizar este sonho. Qual é a sua visão a respeito do necessário crescimento da produção no Brasil?



“Sou presidente de uma associação nacional de fabricantes e, tenho dito e repetido, a produção local é fundamental para o País.”

Todos os presidentes tiveram este sonho porque ele é necessário. Já chegamos a emplacar 3,8 milhões de unidades [em 2012], temos capacidade instalada para 4,5 milhões de unidades/ano, mas em 2024 emplacamos 2,6 milhões, ainda pouco mais de 1 milhão abaixo do nosso recorde. Os últimos dez anos foram muito desafiadores, tivemos uma crise institucional no País, passamos por crises internacionais e uma pandemia no meio, tudo fez com que o mercado se retraiisse. Chegamos agora, em 2025, a patamares pré-pandemia, com emplacamento no nível de 2019. Nossa previsão hoje, sem nenhuma revisão ainda, é que chegaremos ao fim deste ano com crescimento das vendas domésticas de 6% a 7%, o que totalizará 2,8 milhões de unidades. É possível ir além? É plenamente possível, mas é necessário trabalhar muito para isto. Precisamos negociar os aspectos regulatórios [do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação], como as metas de eficiência energética e de desempenho estrutural. Também trabalho com as regulamentações do Ibama, nas pautas de aumento ou redução de alíquotas do imposto de importação, atuo na comunicação e reputação do setor, pedimos a negociação de mais acordos comerciais. Ou seja, fazemos tudo o que pode fazer a Anfavea para fortalecer o sistema regulatório e ampliar o mercado. Mas existem questões estruturais e conjunturais, hoje, que estão fora do nosso controle. O juro elevado é um destes fatores: um aumento porcentual, ainda que marginal, na taxa de juros afeta o nosso mercado. A inflação corroendo a renda das famílias também diminui o consumo de veículos. Na América Latina

CONTINENTAL PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

“A Anfavea considera uma afronta qualquer pleito de redução da alíquota do imposto de importação para CKD e SKD. É uma afronta às empresas que fazem investimentos bilionários no Brasil, ao governo brasileiro que tem política industrial e aos trabalhadores.”

novos competidores estão reduzindo nossa participação neste mercado, o ritmo das economias nem sempre é bom, está em curso uma guerra tarifária global. Neste cenário o que precisamos fazer é tirar proveito do fato de que já temos capacidade instalada, podemos produzir mais sem ter de fazer novos investimentos para isto. Também temos tecnologia, capacidade de inovação e engenharia automotiva forte.

Qual é o papel da Anfavea na integração dos mercados latino-americanos?

O Brasil é o sexto maior mercado de veículos do mundo [já foi o quartol]. Este tamanho nos fez durante algum tempo acreditar que o mercado doméstico bastava, colocando as exportações como segunda opção. O fato é que nesse período outros competidores globais, inclusive das próprias associadas da Anfavea, enxergaram na América Latina um grande mercado. Há dez anos nós tínhamos participação de 25% nas vendas

dos mercados latino-americanos, hoje chegamos a 13%. No mesmo período a China tinha 5% e hoje chega a mais de 20% na região. Como o mercado automotivo tem comércio administrado, os governos precisam fazer acordos, como temos com México, Colômbia, Argentina e Chile. A Anfavea não trabalha sozinha nisso, precisa de interação com o poder público. Então o papel da entidade nesta questão é interagir com os governos para que sejam firmados novos acordos e que sejam aprofundados os já existentes. Há outro ponto: é preciso trabalhar na harmonização regulatória dos países. Existem regulações completamente distintas e isto nos impõe custos adicionais para produzir carros com configurações diferentes para cada mercado. Se não fizermos essa harmonização na América Latina acho que vamos perder esse mercado.

Faz pouco mais de um ano que o governo aprovou o Mover, a política industrial para o setor automotivo que sucedeu ao Rota 2030. Neste período foram regulamentados os créditos tributários para ajudar a financiar investimentos da indústria e só em abril foi publicado o decreto sobre metas obrigatórias de eficiência energética, segurança e reciclagem. Ainda são necessárias várias regulamentações. Pelo lado da Anfavea existem discordâncias de associados que estão atrasando essas regulamentações?

Pelo lado da Anfavea nada está atrasando o Mover. Nós já tínhamos publicamente solicitado ao governo que promovesse a publicação dos atos regulatórios que faltam. E nós sauda-



**CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.**



Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

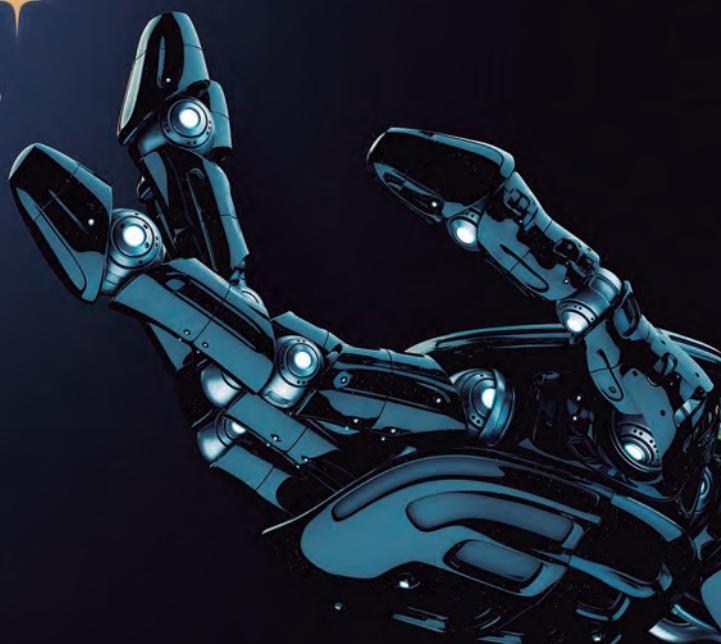




CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

50 YEARS
est. 1974

HIGH-TECH ⭐ INDUSTRIAL FASTENERS



PRODUCTS

Bolts
Nuts
Washers
C-Parts
Wires



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

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



mos a regulamentação que já foi feita, porque em 2024 isto permitiu o anúncio de investimentos da indústria, de R\$ 130 bilhões dos fabricantes de veículos e que chegam a R\$ 180 bilhões se somar os fornecedores de autopeças. Isto aconteceu porque o Mover trouxe previsibilidade. Agora veio o decreto com os requisitos obrigatórios. Óbvio que as regulamentações que vêm depois são fundamentais para traçar especificamente essas metas, mas já estamos no nível dos engenheiros. No nível decisório dos grandes executivos, não só os nacionais como os globais, com a sanção [da lei e do decreto] eles já deram resposta, aprovaram investimentos. A demora na publicação de regulamentações pode trazer alguma instabilidade, mas agora as portarias precisam ser publicadas, são uma decorrência do decreto de um mês atrás.

Há mais de um ano a Anfavea solicita ao governo a retomada do imposto de importação no patamar de 35% sobre os carros híbridos e elétricos. A alíquota está prevista para voltar a este patamar só no meio de 2026. Por que é necessário elevar a tarifa sobre os veículos que a indústria nacional não produz aqui?

Este pleito continua valendo. No ano passado, às vésperas do aumento da alíquota para 18% sobre elétricos, observamos um pico de importações. Nós chegamos ao fim do ano com um estoque de veículos elétricos e híbridos no País da ordem de 80 mil unidades. A média dos emplacamentos de veículos elétricos no Brasil está em 5 mil por mês, se anualizar dá 60 mil emplacamentos, então tínhamos estoque de elétricos

“A sanção do Mover, em 2024, permitiu o anúncio de investimentos da indústria, de R\$ 130 bilhões dos fabricantes de veículos e que chegam a R\$ 180 bilhões se somar os fornecedores de autopeças. Isto aconteceu porque o Mover trouxe previsibilidade ao setor.”

para mais de um ano de vendas. Este excesso de estoque desregula o mercado, porque o consumidor não compra. E aí temos outro efeito muito ruim: para desovar este estoque começa a política de preços predatórios, que desorganiza o mercado, com bonificações altas que desvalorizam os veículos e prejudicam os consumidores. Isto provoca danos à competição e causa perdas de todos os lados. Por causa desta situação o nosso pleito continua e a briga pela localização da produção continuará. Não se pode conceder benefícios que não sejam equânimes à indústria que produz aqui. Mesmo que este tipo de veículo ainda não seja produzido no País as empresas anunciaram investimentos no Brasil e grande parte deles são justamente nessas tecnologias [de eletrificação]. Se não houver um balanceamento [nas importações] estes investimentos anunciados podem nem chegar porque nosso mercado já terá sido predado.



**CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.**

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨





Qual é a posição e ação possível da Anfavea sobre o pedido da fabricante chinesa BYD para reduzir as tarifas de importação de partes importadas para serem só montadas no Brasil?

A Anfavea considera uma afronta qualquer pleito de redução da alíquota do imposto de importação para CKD e SKD, que é o nome técnico dado à importação de partes para montagem local. É uma afronta a todos que fizeram investimentos bilionários no Brasil, que estão há décadas produzindo aqui. É uma afronta ao governo brasileiro também, porque existe uma política industrial para ampliar a base produtiva, e esse pleito é para diminuir a industrialização local e não para sofisticá-la. Por fim é uma afronta ao trabalhador brasileiro, pois para não querer aprofundar a produção no Brasil, só apertar um ou outro parafuso, não são necessários muitos empregados. Então nós somos contrários e vamos lutar contra isso.

Afronta e falta de respeito. É assim que seu antecessor e agora o senhor se referem a este pedido de redução de tarifa para montagem de kits SKD e CKD. De certa forma isto não afasta uma afiliação à Anfavea da BYD e de outros fabricantes chineses? Não seria melhor trazê-los para dentro da entidade?

Tenho grande respeito por todas as empresas, mas na Anfavea temos um compromisso com a produção de conhecimento e localização da produção no País. Todos são muito bem-vindos, a entidade não faz nenhuma discriminação por empresa ou por origem do capital. A partir do momento em que essas empresas começarem a produzir no Brasil competirão de igual para igual e tenho certeza de que poderão se somar à Anfavea como parceiras nessa luta pela produção local. Mas até que isso aconteça não podemos permitir a pilhagem do mercado brasileiro.

Alguns dos fabricantes associados à Anfavea já importam ou têm planos de importar carros elétricos dos seus sócios na China. A posição da entidade de retomar o imposto de importação a 35% sobre carros elétricos e híbridos não vai contra o interesse dessas empresas associadas?

Uma coisa é você importar baixos volumes para complementar a linha de produtos. Outra é importar grandes quantidades sem querer localizar a produção. Pode começar importando um produto e, se houver demanda, o associado vai querer produzir aqui, é isto que interessa à posição setorial da Anfavea. E se o imposto de importação aumentar agora será para todos, então não vamos prejudicar nenhum associado em particular. ■



**CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.**

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨



Juro em alta provoca baixa na expectativa de vendas de automóveis

Locadoras devem diminuir o ritmo de compras e projeção para veículos usados agora é mais conservadora

Por Soraia Abreu Pedrozo

Alta dos juros foi a tônica dos debates durante a tarde em que foi realizado o Fórum AutoData Perspectivas Automóveis 2025, na terça-feira, 13 de maio. Todos, em maior ou menor escala, admitem os reflexos negativos para o mercado da Selic hoje estipulada pelo Banco Central em 14,75% ano, com expectativa de encerrar 2025 em 15,25%.

Uma entidade que já revisou para baixo a perspectiva para o ano foi a Abla, Asso-

ciação Brasileira das Locadoras de Automóveis. Da projeção de comprar 650 mil veículos até dezembro o número baixou para 600 mil a 620 mil unidades – patamar que ficaria abaixo dos 650 mil do ano passado mas acima do registrado em 2023.

Foi o que apontou o presidente da entidade, Marco Aurélio Nazaré: “Mesmo que Anfavea e Fenabrade ainda projetem alta para a venda de novos veículos para as locadoras o custo do capital está elevado”.





A nova perspectiva da Abla ainda poderá ser revisada após o fechamento do primeiro semestre, afirmou Nazaré, ao justificar que a entidade está analisando mês a mês o volume de compras das suas associadas que, mesmo com alto custo, ainda precisam renovar parte da sua frota.

REVISÃO NO FIM DO SEMESTRE

A Fenabrade, que reúne os concessionários, segue o mesmo pensamento: aguardar até o fim de junho para verificar se fará algum ajuste na projeção para o ano. Por ora está mantida a expectativa de crescer 5% sobre os 2,4 milhões de veículos do ano passado e encerrar 2025 com 2,6 milhões.

Embora o presidente da entidade, Arcélio Júnior, tenha ressaltado que o número, se concretizado, ficará 28% aquém do recorde de vendas de 2012, de 3,6 milhões de veículos leves, a distância no ano passado era um pouco maior, 31,6%.

Ele está otimista, portanto, e espera que a revisão no fim dos primeiros seis meses do ano seja para cima: "O principal fator que nos anima é a aprovação do marco legal das garantias, pois acreditamos que ampliará o apetite por crédito dos bancos, apesar dos juros altos, que só deverão começar a diminuir no ano que vem. E o segundo semestre sempre traz tendência maior de vendas do que o primeiro".

USADOS TAMBÉM AFETADOS

A Fenauto, que no ano passado celebrou recorde com a comercialização

de 15,7 milhões de veículos, para este ano, diante do novo cenário, optou por traçar duas perspectivas, uma considerada "agressiva" por seu presidente, Enílson Sales, com alta de 11%, para 17,6 milhões de unidades negociadas, e outra "conservadora", com avanço de apenas 2%, totalizando 16 milhões de transferências, o que ainda assim estabeleceria novo recorde histórico.

Durante o fórum ele apontou que tudo indica que a segunda projeção terá mais possibilidades de se concretizar: "É preciso considerar que nos quatro primeiros meses do ano registramos incremento de 11% nas vendas, mas em abril o crescimento foi de 8%. Claramente há uma desaceleração e o mercado terá de enfrentar os desafios propostos pela economia".

Diante da expectativa de alta do PIB de 1,9% Sales reforçou que é preciso lançar mão de projeção mais conservadora: "Temos a deterioração do cenário econômico, em que o IPCA aponta para 5,7% e a Selic, a fim de conter a alta da inflação, deverá encerrar o ano em 15,5%. Diante disto a inadimplência aumenta e o escore mais restrito segura ainda mais a oferta de crédito".

O dirigente estimou que a taxa de aprovação de financiamentos, hoje girando em torno de 52% a 58%, foi reduzida em 4 pontos porcentuais na atual conjuntura. Na sua avaliação os juros tendem a impactar mais os veículos zero-quilômetro e os seminovos, com até três anos de uso. No caso dos usados acima de quatro anos





o consumidor costuma pensar mais se o valor da prestação cabe no bolso.

FABRICANTES PREOCUPADOS

Fabricantes de veículos como Volkswagen e Renault estão preocupados com a escalada dos juros e, consequentemente, da inadimplência. Desde o segundo semestre do ano passado os índices estão subindo, segundo Roger Corassa, vice-presidente de vendas e marketing da Volkswagen, o que define o momento como de cautela: "Precisamos acompanhar o cenário de perto para entender este avanço. Por isto é tão importante ter o banco Volkswagen Financial Services próximo das nossas operações. Hoje os juros são um dos mais altos já registrados no País".

Segundo Corassa as vendas financeiras representam 55% da demanda e, atualmente, para atrair clientes e conseguir oferecer taxas melhores que as praticadas pelo mercado, a montadora tem subsidando parte do custo de financiamento por meio do seu braço financeiro. Mas isto gera custos para a companhia e afeta os resultados.

Arnaud Mourebrun, diretor de vendas e rede da Renault, concordou que a maior preocupação, hoje, são os juros elevados, chegando a quase 30% na ponta final para os clientes. Para driblar este cenário e seguir atender a seus clientes a Renault

também se vale de sua própria instituição: "Trabalhamos junto com a Mobilize Financial Services para oferecer as melhores condições e taxas para os clientes, com opções mais competitivas do que a maioria, incluindo grandes bancos que atuam no segmento automotivo. Fazemos o possível para entregar as melhores alternativas".

Ambas as montadoras apostam em crescimento de 4% a 5% para os emplacamentos de automóveis e comerciais leves, chegando a 2 milhões 580 mil unidades até o fim do ano, em linha com a projeção da Fenabrade. Individualmente a Volkswagen projeta alta acima do mercado e a Renault pretende acompanhar o ritmo de expansão.

TOYOTA COMPENSA COM EXPORTAÇÃO

A Toyota, que exporta em torno de 40% da sua produção local, tem nas vendas externas importante ferramenta para compensar a queda do mercado doméstico. A projeção para este ano, segundo o diretor comercial da companhia, José Ricardo Gomes, é a de elevar o volume de veículos fabricados no Brasil em 3%, para 200 mil unidades.

A perspectiva é reforçada pelo lançamento do terceiro modelo híbrido flex até o fim do ano que, embora não confirmado, tudo indica que seja o Yaris Cross: "Temos

uma expectativa muito positiva do Brasil. As oscilações e questões políticas são de curto prazo. Mas vivemos em região e País que têm crescimentos e evolução constantes".

MARCAS PREMIUM

Para a marca premium da Toyota, a Lexus, a projeção é crescer 30% no Brasil em 2025. A Lexus acabou de inaugurar sua décima-primeira concessionária no País, em Fortaleza, CE, e foi lançado o segundo produto híbrido plug-in NX350h+: "Vemos a marca como vitrine de novas tecnologias de eletrificação e automação", afirma Gomes.

Para Michele Menchini, diretora de vendas da BMW, é fato que o encarecimento do crédito gera impacto nos negócios mas por outro lado joga luz em outros temas que a montadora vem trabalhando com concessionários, como a gestão cuidadosa do estoque: "O giro precisa ser maior quando se fala em varejo. E a BMW Serviços Financeiros se mostra parceira fundamental para que tenhamos ritmo acelerado de vendas mesmo em tempos de juros elevados. É uma das nossas fortalezas".

Com relação ao desempenho da empresa ela contou que, apesar dos desafios, houve crescimento: "Para nós este é um sinal muito positivo. A BMW acompanhou o mercado e entregou mais veículos aos clientes. Para se ter como base 2024 foi o

melhor ano da marca no Brasil, com 16,2 mil carros. E, para este ano, esperamos ter um novo recorde com o lançamento da nova geração do X3 e a atualização do i4 em duas versões".

APETITE POR ELETRIFICADOS

O apetite por veículos eletrificados, a propósito, deverá continuar de forma crescente, entende Thiago Sugahara, diretor do grupo de veículos leves da ABVE, Associação Brasileira do Veículo Elétrico. Nos últimos anos, ele cita, o segmento avançou na média de 73% ao ano.

Em 2020 foram emplacados 20 mil veículos eletrificados, o equivalente a 1% do mercado brasileiro e, em 2024, o número saltou para 177 mil, ou 7% de participação: "Significa que se houver oferta de produtos e serviços cada vez mais acessíveis a tendência é que a eletromobilidade cresça, principalmente com a chegada do Mover. Fato é que é um caminho sem volta".

O diretor da ABVE exaltou o dado de que o segmento premium de eletrificados saiu de 7 mil para 9 mil emplacamentos: "Existe oportunidade enorme no mercado brasileiro de alavancar este processo de eletrificação, e não só no segmento de luxo. Os números são muito vigorosos, por isto é importante investir. O objetivo é também que haja a transferência de tecnologia". ■

SEMINÁRIO AUTODATA

REVISÃO PERSPECTIVAS 2025

PREPARANDO O CAMINHO PARA O FUTURO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA!

O Seminário AutoData Revisão das Perspectivas 2025 é um dos eventos mais tradicionais e relevantes do setor automotivo brasileiro. Ao longo de suas 25 edições, o seminário tem proporcionado um espaço essencial para a discussão e troca de informações sobre o futuro da indústria e do mercado.

25 de JUNHO

MILENIUM CENTRO DE CONVENÇÕES (SÃO PAULO),
R. DR. BACELAR, 1043 - VILA CLEMENTINO, SÃO PAULO/SP

IMPORTÂNCIA DO EVENTO

Neste ano, o seminário assume uma relevância especial, em razão dos diversos fatores geopolíticos que impactam tanto o Brasil quanto o cenário global. Esses fatores poderão influenciar decisivamente os negócios da indústria automotiva brasileira no segundo semestre de 2025.

AUTODATA
• SEMINÁRIOS •

Informações/inscrições:  (11) 93372 1801 | seminarios@autodata.com.br | www.autodata.com.br

INSIGHTS ESTRATÉGICOS

O seminário oferecerá uma oportunidade única para conhecer o provável ritmo da indústria, bem como o comportamento do mercado e das exportações no segundo semestre. Esses insights são estratégicos para o planejamento e a tomada de decisões dos negócios.

Os principais líderes do setor estarão presentes no Seminário AutoData Revisão das Perspectivas 2025 para avaliar e projetar o ritmo dos negócios nos meses finais do ano. A participação destas figuras-chave do setor será fundamental para uma compreensão aprofundada do cenário atual. Confira abaixo alguns dos importantes líderes que estão sendo convidados para o evento:



IGOR CARVET,
presidente executivo
da Anfavea



CLÁUDIO SAHAD,
presidente
do Sindipeças



RICARDO BASTOS,
presidente
da ABVE



MARCOS BENTO,
presidente
da Abraciclo



ROBERTO CORTES,
presidente
da VWCO



MAURO CORREIA,
CEO da HPE Mitsubishi
Motors do Brasil

[CONFIRA O PROGRAMA COMPLETO DO SEMINÁRIO CLICANDO AQUI](#)



Divulgação/Automec

Maior Automec da história mostra força do aftermarket

Evento superou expectativas com número recorde de 105 mil visitantes e 223 mil contatos de negócios, elevando importância político-econômica do mercado de reposição de autopças

Por Pedro Kutney

As mais otimistas expectativas foram superadas pela décima-sexta edição da Automec, considerada a maior dos 32 anos de história da feira bienal, confirmando a força crescente econômica e política do aftermarket automotivo no País. O evento, realizado este ano de 22 a 26 de abril, trouxe ao São Paulo Expo 1,5 mil marcas de autopças, equipamentos e serviços – número 30% acima do registrado em 2023 – que

ocuparam todos os 105 mil m² da área coberta do e também os 50 mil m² da área externa.

Segundo a empresa organizadora RX em cinco dias 105 mil visitantes passaram pelas catracas – a expectativa era de 90 mil –, causando intenso trânsito de pessoas nos corredores do evento e de carros nas subdimensionadas ruas ao redor, bem como no superlotado estacionamento com diária a R\$ 90. Apesar

do desafio à paciência devido ao gargalo estrutural os expositores não reclamam dos resultados: a RX calcula que o evento gerou 223 mil contatos de negócios com potencial para se transformar em vendas firmes nos próximos meses.

Eduardo Marchetti, gerente da Automec na RX, avalia que este é o grande número do evento: "O volume expressivo de leads [contatos negociais] confirma a Automec como o ambiente ideal para fortalecer conexões e impulsionar negócios no mercado de reposição e reparação automotiva".

De olho no mercado brasileiro de reposição que vem crescendo à taxa de 11% ao ano para atender à manutenção da frota de 48 milhões de veículos em circulação no País, a presença de empresas internacionais foi 20% maior com relação à edição anterior, com marcas vindas da Turquia, Argentina, Índia, China, Coreia, Japão, Estados Unidos, Alemanha e Holanda.

Os chineses, como sempre acontece em eventos do aftermarket no mundo inteiro, vieram em peso e foram isolados nos fundos do SP Expo, mas seus pequenos estandes representam só uma

parte de sua presença no evento pois boa parte das empresas estabelecidas no Brasil importa componentes da China para revendê-los aqui.

FORÇA POLÍTICA E COBRANÇAS

A força econômica do setor de reposição e reparação automotiva demonstrada em seu principal evento também se converte em importância política: a abertura da Automec contou com a presença e o discurso de Geraldo Alckmin, vice-presidente da República e festejado ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, que fez promessas, ouviu cobranças e depois circulou pelos corredores do SP Expo, com paradas para cafés, conversas e piadas nos estandes da Bosch e da Randoncorp – dentre os maiores faturamentos da feira.

"Ele [Alckmin] gosta mais de conversar conosco do que com as montadoras porque somos mais unidos e temos interesses convergentes, o que nem sempre acontece com os fabricantes de veículos", disse um graúdo dirigente do setor para justificar o comportamento solícito do vice-presidente e ministro na abertura da Automec.

Alckmin desata a fita de abertura da Automec 2025: evento mostra força política.



Divulgação/MDIC



Na cerimônia oficial de abertura representantes da indústria cobraram do governo um destes interesses convergentes do setor: a adoção de um programa de inspeção obrigatória de emissões e segurança dos veículos em circulação, que por consequência pode aquecer ainda mais o mercado de reposição e reparação.

Cláudio Sahad, presidente do Sindipeças, apontou que este é o caminho para tornar viável o programa de renovação de frota: "A inspeção técnica veicular é a mola propulsora da renovação de frota. Ninguém vai trocar o veículo velho se não for reprovado em uma certificação obrigatória". Olhando para Alckmin, que ouvia no palco, Sahad cobrou que é preciso modificar a visão sobre este tema: "Não é mais viável o discurso retrógado de alguns políticos de que a inspeção é impopular, não no mundo que se preocupa com a qualidade de vida da população".

Antônio Carlos Fiola, presidente do Sindirepa, foi na mesma linha: "A inspeção técnica veicular é fundamental para melhorar a segurança e as emissões dos veículos. Um carro com sonda lambda ou catalisador com defeito, por exemplo, polui dez vezes mais".

Alckmin pouco acusou a cobrança: na sua vez de discursar disse, apenas, que o governo estava aberto a discutir com o setor a adoção do programa de inspeção e de renovação de frota, algo que se discute há décadas, em vários governos, sem que nunca um programa se tornasse viável. Mas o vice-presidente reconhece

a importância do tema: "A inspeção é importante porque é uma questão de saúde pública, acidentes de trânsito são a terceira maior causa de mortes no País. Em São Paulo morre mais gente no trânsito do que assassinados".

O ministro preferiu destacar a instituição do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, lançado pelo governo há pouco mais de um ano com R\$ 19 bilhões em incentivos tributários para investimentos em projetos da indústria automotiva instalada no País – que tem adesão dos fabricantes de autopeças e, segundo o Sindipeças, estimula as empresas do setor a investir cerca de R\$ 50 bilhões até a virada desta década.

O vice-presidente também tocou em outro ponto que interessa ao setor: em breve o governo lançará um novo Reintegra, nomeado Acredita Exportação, que devolverá a empresas exportadoras 3% do valor exportado a título de restituição de resíduos tributários que restam em impostos cobrados ao longo da cadeia produtiva: "Será um Reintegra de transição até que a reforma tributária entre em vigor plenamente, pois no novo sistema não haverá mais créditos tributários a cobrar do governo".

REVISÃO DE TARIFAS A AUTOPEÇAS

Por fim, em mais uma comprovação de que ouve e se esforça para atender os apelos do setor, Alckmin afirmou que seu ministério prepara uma drástica redução de ex-tarifários de autopeças importadas



sem produção nacional equivalente, que pagam tarifas aduaneiras reduzidas e até mesmo simbólicas: "Existe a necessidade de se rever milhares de ex-tarifários pois isto não pode ser eterno. Precisamos fortalecer nossa indústria e nossos empregos".

O processo de revisão das tarifas é demanda antiga dos fabricantes de autopeças no País e já está sendo conduzido por Uallace Moreira, secretário de desenvolvimento industrial, inovação, comércio e serviços do MDIC, que também estava presente na cerimônia de abertura da Automec.

Em conversa com a Agência Auto-Data Moreira contou que a intenção é racionalizar os atuais 9 mil ex-tarifários concedidos e diminuir este número pelo menos à metade, estancando o crescimento desenfreado dessas concessões nos últimos anos: "Com a portaria 308, feita pelo governo anterior, o número de ex-tarifários foi descontrolado, uma vez que passou a incluir três critérios: preço, prazo e eficiência técnica. Então, mesmo com produção nacional, a redução [da tarifa] era concedida".

O secretário informa que um dos pontos de atenção serão os pedidos de ex-tarifários sobre conjuntos complexos, que envolvem diversos componentes, alguns deles produzidos no País, mas que não são identificados porque fazem parte de um sistema ou módulo.

Um dos alvos citados por Moreira são as caixas de câmbio automático, hoje 100% importadas, apesar de já haver escala suficiente para produção nacional: "Isto é in-

concebível em um dos maiores mercados do mundo. É preciso intensificar a produção desta cadeia. Até porque o Mover agrega maior benefício tributário na medida em que se verticaliza o processo produtivo. Então é de interesse do próprio setor que isto aconteça, ainda mais para oferecer resiliência na cadeia produtiva interna".

POLO DE CONHECIMENTO

A Automec também está se firmando como polo de conhecimento do setor: a Arena de Conteúdos montada dentro do SP Expo somou 40 horas de palestras e painéis com temas sobre o setor automotivo, aftermarket e um dia dedicado à sustentabilidade em mais uma edição do Fórum de Transporte Sustentável.

Estreante na edição de 2025 a Universidade Automec teve programação de 70 horas de cursos e treinamentos para reposidores e reparadores em parceria com Senai, Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, IQA, Instituto da Qualidade Automotiva, ZF e Tirreno. O IQA realizou mais de setenta provas e o Senai emitiu centenas de certificados de qualificação profissional em áreas como descarbonização, sustentabilidade, digitalização e novos combustíveis.

A próxima edição da Automec já está marcada: 20 a 24 de abril de 2027, no mesmo São Paulo Expo, com expectativa de nova multidão. ■

[Com reportagens de Caio Bednarski e Soraia Abreu Pedrozo]

Empresas expõem crescimento e investimento na Automec

Para além de autopeças, equipamentos e serviços as empresas expositoras na Automec 2025 também mostraram seu desempenho positivo no aftermarket automotivo, que enseja investimentos em ampliação da produção e nacionalização de componentes. A extensa cobertura do evento pela Agência AutoData mostrou alguns desses casos, resumidos a seguir:

BorgWarner


Divulgação/BorgWarner

A empresa que completa 50 anos de operação no Brasil e já soma produção de 8 milhões de turbocompressores – número acelerado nos últimos anos pelo fornecimento a motores turboflex da Volkswagen e Stellantis –, além de 6 milhões de embreagens viscosas e ventiladores e mais 6 milhões de correntes de sincronismo, também tem presença crescente no aftermarket. O faturamento anual na reposição vem crescendo e dobrou na comparação com 2019, período pré-pandemia. A BorgWarner deverá em futuro próximo ampliar seus serviços de pós-venda na área de eletrificação, pois desde 2023 produz no País sistemas de baterias para veículos pesados elétricos – os primeiros clientes são os ônibus elétricos da Mercedes-Benz.

Bosch


Divulgação/Automec

O maior fornecedor global de componentes e sistemas aos fabricantes de veículos tem importante presença no setor de reposição e reparação automotiva. A empresa não revela a participação do aftermarket em seus negócios mas boa parte dos produtos comercializados no Brasil é produzida pela própria Bosch e 60% deles têm fabricação nacional. Na Automec a Bosch anunciou que vai ampliar em 60% o número de oficinas credenciadas com sua marca na América do Sul, região que já tem 2 mil centros de manutenção franqueados, 1,4 mil deles no Brasil, que empregam cerca de 14 mil reparadores e fazem 3 milhões de atendimentos por ano. Também foi lançado este ano programa de qualificação para atender a carros elétricos e híbridos.

A divisão de componentes automotivos do grupo – que está se separando das unidades de pneus e correias e a partir de setembro adotará o novo nome Aumovio – está ampliando de forma acelerada no aftermarket brasileiro: a área de negócios já dobrou de tamanho de 2019 a 2023, responde atualmente por 30% do faturamento e o objetivo é alcançar expansão de 300% até 2028. Atuando neste mercado com sistemas de frenagem, peças de motor e eletrônicos, como tacógrafos, 100% dos itens vendidos para veículos pesados são nacionalizados, porcentual que cai a 60% no caso de automóveis e comerciais leves.

Continental


Divulgação/Automec

A divisão de componentes automotivos do grupo – que está se separando das unidades de pneus e correias e a partir de setembro adotará o novo nome Aumovio – está ampliando de forma acelerada no aftermarket brasileiro: a área de negócios já dobrou de tamanho de 2019 a 2023, responde atualmente por 30% do faturamento e o objetivo é alcançar expansão de 300% até 2028. Atuando neste mercado com sistemas de frenagem, peças de motor e eletrônicos, como tacógrafos, 100% dos itens vendidos para veículos pesados são nacionalizados, porcentual que cai a 60% no caso de automóveis e comerciais leves.

Cummins

A empresa divulgou durante sua participação na Automec avanços expressivos no aftermarket, que já representa 20% do faturamento da divisão de motores diesel. As vendas de peças e remanufaturados cresceram 20% no ano passado em comparação com 2023 e a projeção é de nova expansão de 10% em 2025. Cerca de um terço desta receita vem da linha de remanufaturados, a ReCon, que cresceu 37% em 2024. A divisão de eixos tráticos – incorporada desde 2022 com a compra da Meritor – aumentou em 16% suas vendas no mercado de reposição em 2024 e este ano a expectativa é de crescer mais 12%.

Dana

Após voltar ao mercado de reposição em 2017 – de 2004 a 2016 o segmento ficou a cargo da Affinia – a Dana reestruturou o portfólio de produtos, formado principalmente por componentes de transmissão, suspensão, juntas homocinéticas, eixos cardã, rolamentos e engregagens. Até o ano passado o faturamento no aftermarket cresceu 2,2 vezes. Na Automec 2025 a empresa divulgou que a meta é dobrar novamente esta receita até 2030.

DPaschoal



m ano após ser comprada pelo Grupo Stellantis, a rede de oficinas especializada em pneus, amortecedores e freios continua crescendo e promete anunciar plano de expansão em maio. A empresa instalou pela primeira vez um estande na

Automec para mostrar ao público que sua atuação vai além dos 123 centros próprios de manutenção e de mais 120 pontos de atendimento franqueados. A DPaschoal também tem 28 centros de distribuição de peças DPK, sete recapadores de pneus, dezoito Truck Centers, comercializa a linha Bproauto de autopeças e lubrificantes, atua em capacitação técnica de reparadores com a plataforma Maxxi Trainning e, ainda, oferece financiamentos com a AutoCred.

DRiV



Divulgação/DRiV

Empresa do Grupo Tenneco dedicada ao mercado de reposição e que abriga em seu guarda-chuva trinta marcas de auto-peças, como Monroe e Monroe Axios, de 2019 a 2024 dobrou seu faturamento – no ano passado a operação brasileira foi a que mais cresceu no mundo. E este ano a meta é crescer mais 25%. Na Automec a DRiV anunciou que vai importar para o Brasil componentes de mais três marcas, todos com possibilidade de nacionalização na fábrica de Cotia, SP: são peças para motores FP Diesel, velas de ignição Champion e sensores eletrônicos, limpadores de para-brisa, radiadores, sistemas de aquecimento e ar-condicionado da Wagner. No Brasil, em 2024, o grupo investiu R\$ 60 milhões na planta de Mogi Mirim, SP, para ampliar a capacidade de produção de amortecedores da Monroe em 30%, para 7 milhões de unidades/ano. Este ano foi concluído aporte de R\$ 5 milhões para abrir o centro de distribuição próprio de 20 mil m² em Cajamar, SP.

Empresas expõem crescimento e investimento na Automec

Frasle Mobility

A empresa controlada pelo Grupo Randoncorp está dentre os maiores participantes do mercado de reposição da América Latina, com 95% das receitas originadas no aftermarket por meio de 25 marcas nacionais e internacionais de pastilhas, lonas e discos de freios, peças de suspensão e direção. Em conjunto com as empresas da vertical de autopeças da Randoncorp – Master Freios, Suspensys, Jost Brasil e Castertech, estas mais voltadas ao fornecimento às fabricantes de veículos e carretas – a Frasle mostrou na Automec toda sua expansão acelerada, principalmente por meio de aquisições no Exterior, que este ano deverá elevar o faturamento à casa de US\$ 1 bilhão.

Mahle



Divulgação/Automec

A Mahle participou da Automec 2025 capturando a importância cada vez maior do aftermarket para seus negócios, que já representa 33% do faturamento na América do Sul e cresceu 2,5 vezes de 2020 a 2024. No ano passado já foi necessário ampliar em 25% a capacidade do centro de distribuição de peças de 30 mil m² em Limeira, SP, que fornece componentes para trinta países de todo o mundo – inclusive Europa. Perto de 75% dos componentes vendidos para reposição são produzidos no Brasil e 82% são da própria Mahle, principalmente peças para motores e sistemas de climatização. O portfólio está em constante ampliação: foram mais de 1,2 mil lançamentos só em 2024.

NTN

A fabricante de autopeças negocia com a matriz, no Japão, um novo investimento no Brasil, para elevar em até 20% sua capacidade de sua fábrica no Paraná, que tem sete linhas de produção e pode produzir até 4 milhões de unidades por ano de seu principal produto, os rolamentos de roda. O mercado de reposição representa 50% das vendas no País, com portfólio de 3 mil itens, número que subirá para 5 mil nos próximos três anos.

Perfect Automotive

Atuando exclusivamente no mercado de reposição e com a maior parte das peças importadas da China e Índia, a empresa mantém seu centro de distribuição e fábrica de cilindros de roda de alumínio em Itaquaquecetuba, SP. Com a projeção de crescente demanda no aftermarket nacional e faturamento que deve crescer 27% sobre 2024, a Perfect investiu na compra de terreno de 64 mil m² para unificar as duas operações em Arujá, SP, no prazo estimado de dois anos.

Rio-Riosulense

Fabricante de peças de motores para reposição e estruturas metálicas para montadoras de veículos pesados, a empresa brasileira com fábrica em Rio do Sul, SC, ampliou em 14% as receitas de 2024 e para este ano o plano é aumentar mais 16%, para R\$ 550 milhões, com 70% do faturamento provenientes do aftermarket. Com aumento da concorrência e certa retração no mercado interno, a Rio-Riosulense planeja aumentar dos atuais 10% para 30% a participação das exportações nas vendas, projetando oportunidades que se abrem nos Estados Unidos com a sobretaxação de autopeças maior para outros países do que a aplicada sobre produtos brasileiros. Ajudam a exportar mais as premiações conquistadas de clientes multinacionais

como John Deere, Cummins, Iochpe-Maxion e Tupy MWM.

Schaeffler



Divulgação/Automec

A empresa que já tinha forte atuação no aftermarket automotivo com as marcas de rolamentos e embreagens INA, FAG e LuK, deverá aumentar sua presença neste mercado com os componentes eletrônicos e sensores da Vitesco, empresa adquirida pela Schaeffler em outubro. A ampliação do portfólio contribuirá para o crescimento das vendas de peças de reposição, que deverá ficar acima dos 10% em 2025. O novo centro de distribuição de peças instalado em Porto Feliz, SP, com 20 mil m² e totalmente operado pela Schaeffler, também ajudará na expansão dos negócios.

Takao

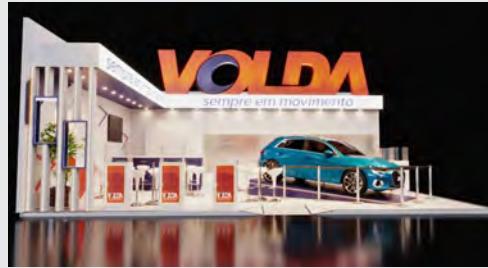
Atuando somente no aftermarket com portfólio de 23 mil peças de motor, todas elas importadas de 43 fornecedores na China, a Takao tem expectativa de crescer 18% em 2025 – acima da projeção de 11% para o mercado brasileiro de reposição.

Thyssenkrupp

A divisão de molas e suspensões da Thyssenkrupp voltou à Automec este ano embalada pelo crescimento de 10% nas vendas de itens de reposição para veículos leves e de 25% para caminhões e ônibus, sua principal especialidade. A empresa vem aumentando investimentos para aumentar presença neste mercado: do total de R\$ 50 milhões em investimentos este ano R\$ 20 milhões vão para o negócio

de aftermarket, com desenvolvimento de novos produtos, engenharia e validação. Mais de 90% dos itens fornecidos para veículos pesados no Brasil são produzidos na fábrica da empresa em São Paulo.

Volda

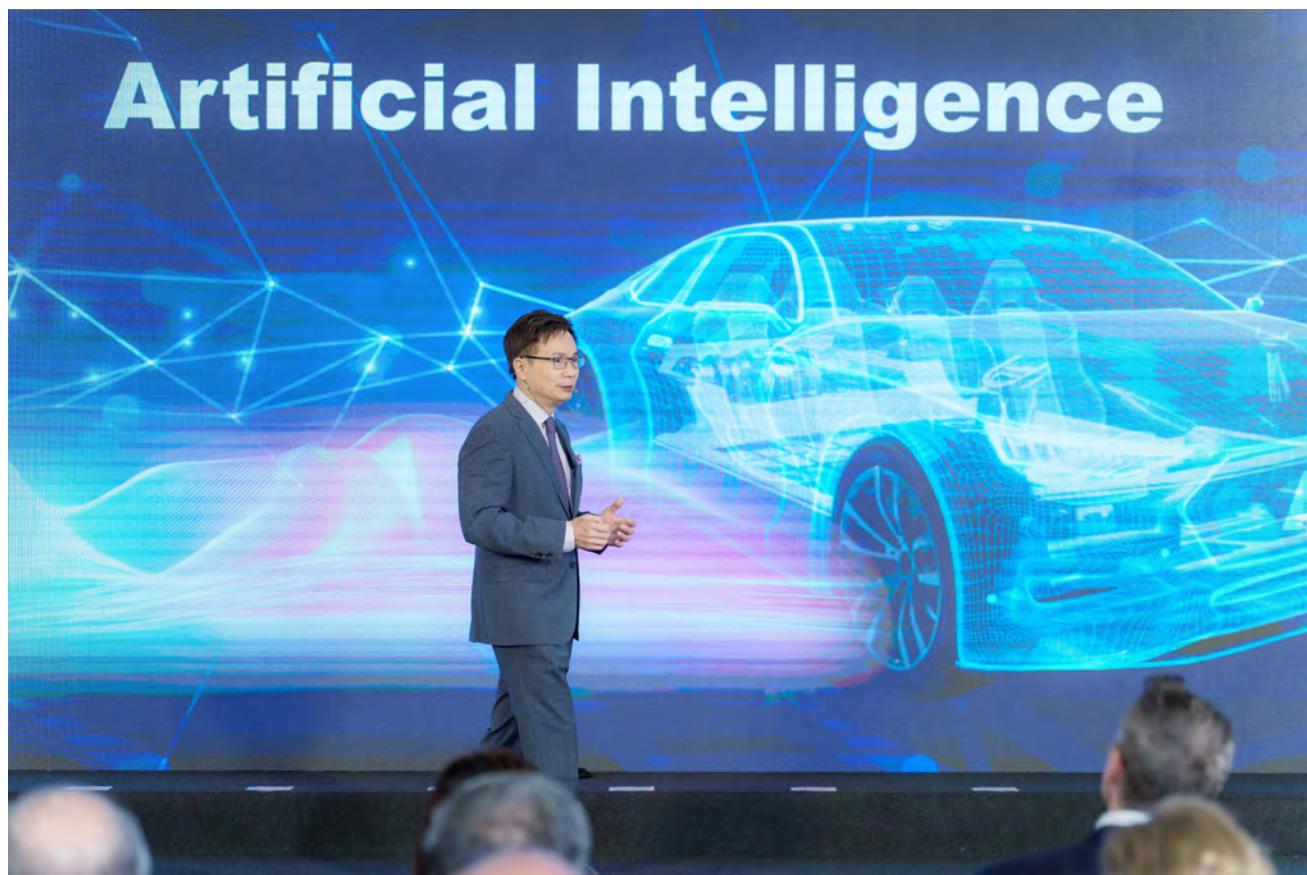


Divulgação/Volda

A empresa é mais uma do aftermarket automotivo que cresce a passos largos com a venda de componentes de suspensão e transmissão importados, 85% deles vindos da China. Com a sobretaxação a produtos chineses nos Estados Unidos a Volda espera poder negociar preços melhores e aumentar o faturamento no mercado brasileiro em 35% este ano, após expansão de 50% em 2024.

Wega Motors

Após 23 anos comercializando seus produtos no mercado brasileiro a fabricante de filtros automotivos de origem argentina divulgou durante a Automec que considera investir em uma fábrica no Brasil, para aproveitar melhor o crescimento do setor. A decisão deve ser tomada até o fim deste ano. Em 2024 a Wega vendeu 4 milhões de filtros a clientes brasileiros e a estimativa é crescer 10% em 2025, e o faturamento anual no País de R\$ 700 milhões deve aumentar 18%. A Wega investiu R\$ 15 milhões na construção de um laboratório em Itajaí, SC, a ser inaugurado em julho para desenvolver filtros para montadoras e aftermarket. No mesmo local, que também abriga um armazém para a distribuição dos produtos, foram aportados R\$ 22 milhões, em um centro de treinamento inaugurado em 2023.



Divulgação/360 Mobility Mega Show

Taiwan olha para fora em sua Automec

Com indústria automotiva de baixo volume, mas ampla produção de autopeças, ilha na Ásia busca ampliar o alcance de suas exportações, altamente dependentes dos Estados Unidos

Por André Barros, de Taipei, Taiwan

A pequena ilha de Taiwan, localizada a Sudeste da gigante China – para a qual é considerada uma província rebelde –, não é uma potência automotiva. No ano passado, segundo a TTVMA, associação de fabricantes locais, foram produzidos 275,2 mil veículos, apenas pouco além da metade dos 457,8 mil comercializados por lá. A produção anual é equivalente a um mês e alguns dias do que é feito nas fábricas brasileiras. Mas a ilha é forte e diversificada no segmento de autopeças, exportando a maior parte dos componentes que produz.

No entanto é grande a dependência das exportações para um só mercado, o dos Estados Unidos, que compram em torno de 50% do volume de peças que sai das fábricas taiwanesas para abastecer montadoras e distribuidoras no país, segundo James Huang, chairman do Taitra, o Conselho de Desenvolvimento de Comércio Exterior de Taiwan.

Diante do cenário de indefinições e vai-e-vem de tarifas protagonizado pelo presidente estadunidense, Donald Trump, a ordem dos taiwaneses é diversificar os destinos de suas exportações. Dentro desse contexto foi realizado, pela primeira vez no fim de abril na Capital, Taipei, o 360° Mobility Mega Show, uma junção de três feiras tradicionais destinadas ao setor automotivo: Taipei Ampa, E-Mobility Taiwan e Autotonics Taipei.

O foco é buscar e prospectar novos negócios, onde quer que seja. Por esta razão o Taitra, órgão responsável por fomentar as novas oportunidades, convidou visitantes, compradores e jornalistas internacionais para participar desta edição do evento. No total foram 4 mil participantes de 110 países, segundo a organização, que calcula a geração potencial de negócios da ordem de modestos US\$ 29 milhões a durante os quatro dias de feira.

AUTOMEC PARA FORA

Como a edição 2025 da 360° Mobility Mega Show ocorreu nos mesmos dias em que o setor de autopeças brasileiro se reunia na Automec, em São Paulo, é inevitável à reportagem de AutoData, a única mídia brasileira presente em Taiwan, fazer uma comparação das duas feiras.

Embora ocupe dois espaçosos andares do Taipei Nangang Exhibition Center a feira é menor do que a brasileira. Segundo a organização foram cerca de 1 mil expositores de dez países, incluindo fornecedores de peças para motores, sistemas eletrônicos, tecnologias de iluminação e soluções de hardware e software para caminhões, ônibus, automóveis e motocicletas.

A feira reúne também menos gente do que a Automec: foi possível trafegar com tranquilidade em seus corredores a qualquer hora dos quatro dias de exposição. Mas o foco é diferente: enquanto na Automec o olhar está muito voltado ao mercado de reposição doméstico na 360° Mobility a busca é por exportar mais e mais, seja para fornecimento a montadoras ou ao aftermarket – até porque o mercado doméstico é muito pequeno.



Huang, do Taitra, afirma que União Europeia, Sudeste da Ásia e Japão, especialmente este último, são mercados para onde a ilha olha com mais atenção. As marcas japonesas são dominantes na ilha – principalmente Toyota, Honda, Nissan, Mazda e Mitsubishi. A história ajuda a explicar este fenômeno, além da proximidade geográfica: Taiwan foi, até 1945, uma colônia japonesa, e a cultura nipônica é visível nas construções e culinária locais.

PRODUÇÃO NOS ESTADOS UNIDOS

Como a dependência dos Estados Unidos é muito alta algumas empresas consideram levar sua produção, ou parte dela, para solo estadunidense. Huang afirma que o movimento começou há alguns





anos e existem casos de internacionalização, com produção lá ou no México. Descartou, porém, algo em massa provocado pelas tarifas, ao menos por agora: "Foi anunciado 25% de tarifa [sobre autopeças] para todos os mercados, não apenas para Taiwan. Então nossos competidores também serão taxados".

Na Jet Opto, que exporta muito para os Estados Unidos e equipa modelos Ford, General Motors, Stellantis e Nissan, dentre outros, as tarifas já fazem pensar em planos de transferir a produção para lá: "Veremos como serão as coisas nos próximos meses", disse um dos expositores, que não quis se identificar. "Hoje produzimos tudo em Taiwan, mas não descartamos construir uma fábrica nos Estados Unidos".



Em um dos corredores da feira representantes de estados dos Estados Unidos montaram seus estandes a fim de mostrar aos taiwaneses os diferenciais e condições especiais de se levar a produção para lá. Na programação oficial, em um dos palcos onde foram feitas apresentações, Virginia Ocidental, Carolina do Norte, Novo México, Pensilvânia, Texas e Virginia tinham palestras agendadas.

FOCO NA ELETROMOBILIDADE

Chama a atenção o interesse de empresas de Taiwan por um novo segmento que vem ganhando importância dentro do ecossistema automotivo: o de recarga para veículos elétricos. Eram muitos os expositores, com diversas soluções, de grandes e pequenos portes e alta e baixa amperagem – tinha para todos os gostos.

No estande da Chung Kwang Electric, de Taichung, um carregador portátil era a grande novidade. Por ser leve e compacto pode ser levado dentro de uma mochila, por exemplo, e ser plugado em tomadas simples.

"Acaba com o problema de chegar a um hotel ou casa de alguém e não ter carregador para o seu carro elétrico", diz o gerente de vendas Thomas Tseng, que insiste em enviar um protótipo para a reportagem. "Ele funciona com cinco tipos de amperagem, duas voltagens e pode ter cabos de três tamanhos, de 5 a 10 metros."

OPORTUNIDADES NO MERCOSUL

Compradores do Brasil estiveram na feira também. As oportunidades existem, pois Taiwan não figura nem como um dos vinte maiores países em importação de peças, segundo o Sindipeças. Sua participação nas importações, no ano passado, foi inferior a 1%.

Um atalho encontrado pelas empresas taiwanesas para colocar o pé no mercado brasileiro é o Paraguai, país com o qual Taiwan mantém relação de cordialidade histórica. No ano passado o governo do país vizinho no Mercosul e a Master, fabricante de ônibus elétricos, assinaram um acordo para que as ruas paraguaias

recebam algumas unidades do modelo produzido em Taiwan.

Vinte unidades já desembarcaram em solo paraguaio e outras dez estão a caminho, junto com carregadores e equipamentos para ajudar a construir a infraestrutura.

O objetivo deste acordo, segundo Kai Lin, coordenador da divisão de exportação da Master, é montar uma fábrica de ônibus elétricos no Paraguai: "Primeiro faremos um teste com esta frota de trinta veículos, que tem o início das operações previsto para agosto. Depois poderemos mostrar nossa capacidade para clientes do Brasil, Argentina e Chile. A etapa seguinte seria a fábrica".

Lin diz que a ideia é montar chassi, bateria e motor no Paraguai e deixar a carroceria a cargo de empresas especializadas – citou a Marcopolo e a argentina Ugarte como potenciais parceiros: "Eles têm o know-how, conhecem todas as legislações e exigências locais".

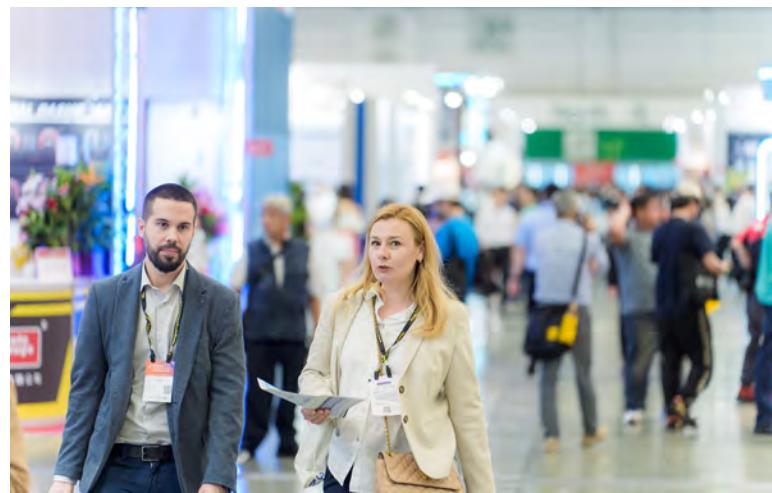
EM BUSCA DA MARCA GLOBAL

No mundo dos fabricantes de veículos Taiwan se assemelha mais à vizinha China de alguns anos atrás: são, em sua maioria, empresas fabricantes locais que produzem, sob licença, carros de marcas internacionais. A Honda é uma das que mantém operação local. Modelos Toyota, os mais vendidos na ilha, são montados pela Kuozoi Motors.

Existe, lá, a vontade de estabelecer uma marca global:

"Perdemos a oportunidade nos ICE [veículos a combustão]", diz Huang. "Somos bons em autopeças e em componentes eletrônicos. Mas eu acho que temos possibilidades em veículos elétricos: a Foxconn já produz localmente e busca parcerias para expandir no Exterior".

A Foxtron é a aposta automotiva da Hon Hai Technology, dona da Foxconn, fabricante taiwanesa multinacional de computadores e componentes eletrônicos, também responsável pela produção dos iPhone da Apple com linhas de montagem sob contrato em alguns lugares do



mundo, inclusive no Brasil. A empresa já apresentou quatro carros 100% elétricos ao mercado, dos quais três ainda são conceitos e um entrou em produção em sua terra natal, com perspectiva de começar a ser produzido em linhas dos Estados Unidos ainda em 2025.

Curiosamente a Foxconn não produz seu carro em Taiwan, nem fixa nele o logo Foxtron: o Model C é vendido como Luxgen N7, a marca de sua produtora local. As duas empresas formaram parceria e desde o fim de 2023 fabricam o modelo, exclusivamente para o mercado taiwanês. A Luxgen pertence ao Grupo Yulon, responsável pela produção de alguns carros Nissan e Mitsubishi para os taiwaneses.

O objetivo agora é levar uma variação do Model C para os Estados Unidos, com produção local ainda em 2025. O modelo de negócio é o mesmo: a Hon Hai busca parceiros interessados em produzir e vender o SUV. É o oposto do que a Apple faz com o iPhone, que deixa aos cuidados da Foxconn a produção de seu smartphone.

Segundo a consultoria Auto Future em março foram emplacadas 305 unidades do N7 em Taiwan, abaixo das 359 do Model Y e das 764 do Model 3, ambos Tesla. Os elétricos somaram 2,7 mil unidades no mês, em um mercado de 37,3 mil veículos. As vendas da Luxgen cresceram 38% no primeiro trimestre, puxadas pelo sucesso do modelo criado pela Foxconn. ■

WHB AUTOMOTIVE CRESCE NO MERCADO EXTERNO E É PROTAGONISTA NOS AVANÇOS RUMO A VEÍCULOS MAIS SUSTENTÁVEIS NO BRASIL

Com produtos de alta qualidade, empresa conquista cada vez mais clientes no exterior e passa a fornecer também às novas montadoras que começam a atuar no País



Em um momento de transformação e expansão do setor automotivo, a WHB Automotiva dá passos decisivos rumo ao crescimento internacional e à consolidação como fornecedora estratégica para novos players do mercado brasileiro. Com sede em Curitiba (PR) e capital 100% nacional, a companhia acaba de fechar importantes contratos com fabricantes que estão ingressando no País, além de ter sido nomeada para fornecer componentes de alta precisão para motores mais avançados e sustentáveis que chegarão ao mercado nacional a partir de 2026.

A estratégia de aumento da internacionalização também avança em ritmo acelerado. Com investimentos em tecnologia, qualidade e automação, a empresa ampliou significativamente suas exportações para mercados como Estados Unidos e o México, fortalecendo sua presença nestes mercados—especialmente no fornecimento de componentes especiais para veículos leves e pesados.

Mais do que fornecer esses componentes, a



WHB entrega soluções industriais completas, por meio de engenharia compartilhada, aliando tradição e inovação. Ao longo de mais de 30 anos, a empresa tornou-se referência em quatro processos fundamentais: usinagem, forjaria, fundição de ferro e fundição de alumínio, atendendo às demandas das mais criteriosas e exigentes montadoras e sistêmicas tanto no Brasil como também no exterior.

A usinagem de precisão é um dos pilares da operação, com mais de 900 equipamentos CNC e um dos laboratórios de testes mais avançados da América Latina. A capacidade de atender aos “5 C’s” da indústria automotiva – Cylinder head, Cylinder Block, Connecting rod, Crankshaft e Camshaft (cabeçotes, blocos, bielas, virabrequins e eixos comando) posiciona a WHB entre as poucas empresas aptas a atuar de maneira eficiente, diversificada e competitiva em toda a cadeia produtiva.

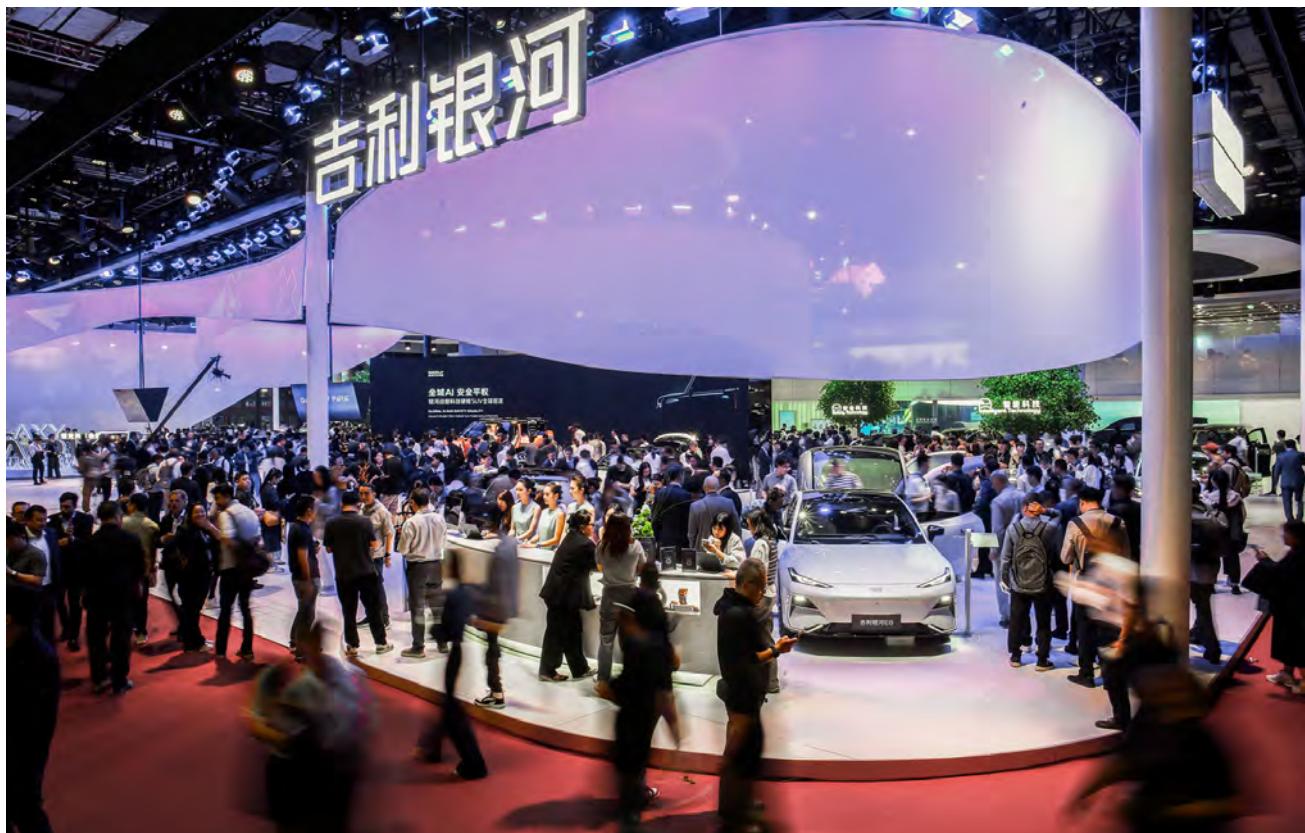
Na forjaria, a empresa entrega peças estruturais como bielas, cubos de roda e virabrequins com altíssima resistência, graças a uma linha única no

País com possibilidade de forjamento duplo para produção em larga escala.

Já na fundição de ferro, a WHB emprega tecnologia de moldagem em areia verde, com capacidade superior a 100 mil toneladas/ano, para produzir blocos de motor, cabeçotes e carcaças de transmissão com alta resistência mecânica e custo competitivo.

Na fundição de alumínio, a empresa foca em eficiência e competitividade, utilizando processos HPDC com injetoras a partir de 1.600 toneladas, além de linhas de gravidade. Esse diferencial tecnológico tem garantido novos contratos com montadoras que buscam desempenho superior, alta qualidade e sustentabilidade.

A sólida estrutura industrial e a mentalidade voltada para o futuro tornam a WHB uma aliada estratégica na era da nova mobilidade. Unindo tradição e inovação à tecnologia de ponta da Indústria 4.0, a empresa está pronta para atender aos desafios e as transformações da indústria automotiva para as próximas décadas.



Divulgação/Auto Shanghai

No maior salão do mundo o foco é a China

No Auto Shanghai 2025 os lançamentos são para o mercado chinês, não à toa o maior do planeta. Mas algumas ofertas para o Brasil também estiveram presentes.

Por Leandro Alves, de Xangai, China

A indústria automotiva chinesa é o centro das atenções neste momento por causa da ameaça que as suas marcas representam para as tradicionais fabricantes ocidentais. Tarifas e medidas protecionistas são discutidas e aplicadas em Bruxelas, Washington, Ottawa e até em Brasília, numa tentativa de conter o avanço dos veículos chineses em mercados dominados até então pela agora

considerada vítima: a indústria ocidental. De maneira conveniente esquece-se, contudo, que as mesmas empresas ocidentais ganharam muito dinheiro na China nos últimos 25 anos, vendendo milhões de seus carros ultrapassados para um mercado em ascensão. O que o Ocidente ainda não tolera é que, agora, quem dá as cartas na China são as marcas locais. E esse dragão já bate à porta de suas casas.

O Auto Shanghai 2025 expôs esta nova realidade que movimenta o setor automotivo global: muitas marcas chinesas protagonistas em seu próprio mercado gigante – o que já é mais do que suficiente para a maioria delas –, que se somam a alguns projetos de internacionalização por meio de exportações recordes – a China tornou-se em 2024 o maior exportador de veículos do mundo – e a constatação de que qualidade, tecnologia, estilo e desempenho já são, sim, atributos muito fortes e consolidados pela indústria automotiva local.

O maior salão do automóvel do planeta é assim reconhecido por causa das suas dimensões impressionantes, mas o foco principal é no seu público interno, pois é este que há quase duas décadas garante à China o título imbatível de maior mercado de veículos do mundo – com recorde de 31,3 milhões de unidades produzidas, das quais quase 23 milhões foram vendidas no próprio país em 2024.

Este gigantismo é espelhado na grandiosidade do National Convention Center, com oito pavilhões organizados como se fossem pétalas de uma flor de lótus, e seus mais de 360 mil m², onde foram exibidos centenas de automóveis, picapes e até caminhões das marcas chinesas. Expeng,

GWM apresenta novo Haval H6: por enquanto só para a China.

Xiaomi, Huawei, Exeed, Link&Co e Zeekr são apenas algumas das novas protagonistas da China automotiva. Fornecedores de autopeças também exibiram suas tecnologias.

Algumas grifes internacionais que ainda não deixaram de participar do maior mercado do mundo também estiveram em Xangai. No total 193 empresas se apresentaram no Auto Shanghai 2025, com diversos lançamentos de produtos e tecnologias. No entanto, como se trata de uma exposição com foco no mercado interno, as apresentações foram conduzidas em mandarim e todo o material de divulgação dos produtos também estavam disponíveis somente na língua local.

INTERNACIONALIZAÇÃO

Ficou claro em Xangai que a estratégia das marcas que pretendem internacionalizar suas operações está ancorada em dois pilares: custo competitivo e lucratividade maior do que têm na China. Não faz sentido para eles produzirem em qualquer outro lugar com impostos e custos de mão-de-obra e componentes maiores do que encontram em seu próprio país.

Com ociosidade nas fábricas de cerca de 40%, considerando as quase 50 milhões de unidades de capacidade anual insta-



Fotos: Leandro Alves



Leapmotor B10: em breve no Brasil pelas mãos da Stellantis.

lada, a indústria automotiva chinesa inicia esta nova fase de expansão para fora de suas fronteiras exportando carros. Numa segunda etapa algumas poucas marcas passarão a produzir em outras regiões. Chery, BYD e GWM são as mais conhecidas dos brasileiros porque já têm operações ou a intenção de produzir no Brasil. Mas outras marcas estão de olho não só no mercado brasileiro como, também, em outras regiões e no Auto Shanghai 2025 encontramos algumas dessas iniciativas.

A novata Leapmotor, com apenas dez anos de existência, associou-se à Stellantis – um modelo de parceria que pode se tornar tendência e a salvação para a indústria ocidental – e, com o início das suas operações na Europa e prestes a iniciar exportações para o Brasil, já imagina o futuro e pensa nos próximos passos. Sobre a possibilidade de a Leapmotor produzir no Brasil ou na Europa algum dia seu fundador, Zhu Jiangming, não descarta totalmente a hipótese mas lembrou que “65% das partes de um carro são produzidos internamente, por isto nossa operação é lucrativa, controlamos os custos e esse é um dos segredos da Leapmotor”.

Esta é a lógica primordial que os executivos das fabricantes chinesas terão para tomar decisões de internacionalizar sua produção: os custos de produção mais baixos, imbatíveis na China, são a referência. Ninguém vai abrir mão daquilo que se convencia escala produtiva para acessar

qualquer mercado global porque os custos e o volume de produção e de vendas fazem parte da equação para gerar lucratividade. E se tem algo que chinês sabe usar é a matemática.

Jack Wei, herdeiro de um império formado por sua família na indústria metal-mecânica, com uma fortuna estimada em US\$ 12 bilhões segundo a Forbes, e líder da Great Wall Motor, também deixou claro a necessidade de escala para dar passos mais contundentes em um processo de internacionalização: “Vemos potencial de no futuro produzir no Brasil veículos das nossas marcas para exportar para toda a América Latina. No entanto os custos de produção são muito altos e os volumes estão longe de apoiar este plano de negócios”.

Desta forma o início da produção da GWM em Iracemápolis, SP, que deve ser inaugurada em junho, julho, será de kits CKD com pouco conteúdo nacional do SUV Haval – a geração anterior que já está no Brasil, pois em Xangai a marca apresentou um novo Haval só para o mercado chinês. A picape Poer também foi confirmada para ser montada no Brasil ainda este ano, assim que as operações fabris ganhem ritmo mais acelerado. Além disso a GWM importará no segundo semestre o Wey 07, SUV de luxo, um dos destaques em seu estande no Auto Shanghai.

Geely EX5: primeiro modelo da parceria com a Renault no Brasil.



A lucratividade é outro ponto-chave para aqueles que pretendem expandir



No estande da Wuling o elétrico Starlight S, que chega ao Brasil como Chevrolet Captiva: sociedade da GM com a SAIC.

suas operações para além da China. Mei e Jiangming reforçaram a imposição de gerarem valor nos projetos de internacionalização e, sem citar outras marcas locais, disseram que aqueles que já se aventuraram estão tendo de lidar com perdas por carros produzidos.

NOVOS MODELOS DE NEGÓCIO

A Geely é um grupo com diversas marcas e atuações bem diversificadas. Ficou famosa por comprar a sueca Volvo Cars, em 2010 – que, aliás, nem sequer expôs seus carros em Xangai. A fabricante atua em todos os segmentos do maior mercado do mundo e suas grifes mais importantes ainda têm foco na China, oferecendo um leque de opções que vai de carros com tecnologia de ponta ou ainda os compactos e mais baratos.

A Geely fomenta a expansão para o Brasil em duas frentes: exportando carros premium e de alto luxo por meio das marcas Zeekr e Link&Co e firmou parceria com a Renault inicialmente para importação de produtos da marca Geely – um tipo de associação já conhecida no Brasil com a Caoa Chery e, mais recentemente, nos moldes do acordo da Stellantis com a Leapmotor.

Luis Fernando Pedrucci, CEO da Renault América Latina, estava agitado no estande da Geely em Xangai porque o início deste novo modelo de negócios no Brasil está prestes a acontecer, a partir

do segundo semestre. De uma reunião e outra com seus novos parceiros chineses o executivo reforçou seu otimismo: "Estamos com grande expectativa para que em julho comece a venda SUV elétrico EX5".

Segundo Pedrucci a operação, que aporta o conhecimento e a experiência da Renault no atendimento ao cliente brasileiro, está a todo vapor e em fase final de ajustes. Serão nomeados 23 concessionários que já trabalham com a Renault em regiões estratégicas, notadamente grandes centros urbanos. Até o fim do ano a rede pode crescer para 105 pontos e não está descartada produção no Brasil, o que levaria a Geely adquirir participação na Renault do Brasil. "Vamos com cautela. Primeiro o EX5, depois pensamos num segundo produto e assim vamos construindo o futuro juntos", pondera o executivo.

A Caoa, pioneira desde 2017 com a parceria longeva com a chinesa Chery no Brasil, confirmou aos jornalistas Jorge Moraes e Daniel Neves, do UOL, a produção de uma nova picape no Brasil. Carlos Alberto de Oliveira Andrade Filho, presidente do Grupo Caoa, esteve no estande da Chery em Xangai e disse que nos próximos meses sua fábrica em Anápolis, GO, passará a produzir a picape Chery Himla com motorização diesel e híbrida plug-in.

AINDA PARA O BRASIL

Já o vice-presidente sênior da BYD no Brasil, Antonio Baldy, afirmou em Xangai

A picape Maxus: provável novo visual da Volkswagen Amarok.





Nissan revelou em Xangai a nova geração da picape Frontier: virá ao Brasil quando for produzida no México.

aos jornalistas Moraes e Neves que pren- de produzir em Camaçari, BA, uma picape inédita. Caso isto seja, de fato, consumado confirma a informação publicada na últi- ma edição desta AutoData, que revelou o pedido da BYD ao governo de ex-tarifário – imposto de importação reduzido – para importar partes SKD, parcialmente montadas, para a montagem final de alguns veículos na Bahia, dentre os quais esta picape. No entanto, assim como está na apresentação feita ao MDIC, a BYD não diz quando a produção terá início.

Além disso a BYD terá uma nova marca no Brasil, a Denza, que começa a vender seus carros elétricos no fim do ano. Uma rede de concessionárias independente já está sendo formada.

O presidente da General Motors Amé- rica do Sul, Santiago Chamorro, também esteve em Xangai e fez um vídeo para mostrar o próximo lançamento da Che- vrolet no Brasil: o Captiva EUV, um dos destaques do estande da Wuling, marca sócia da GM na SAIC.

Dentre as fabricantes tradicionais al- guns produtos apresentados em Xangai podem chegar ao Brasil. A Maxus mostrou o provável visual da nova picape Amarok, que a Volkswagen pretende fabricar na Argentina em 2027.

E a Nissan revelou em Xangai a nova geração da picape Frontier, que passará a ser fabricada no México em 2026 e exportada para o Brasil. No entanto ainda não há

confirmação do início da produção dessa nova geração no Ocidente.

A JAC também informou que a picape Hunter terá uma versão híbrida plug-in a gasolina nos próximos meses.

NOVO POLO NO CEARÁ

O Brasil esteve representado com um estande no Auto Shanghai 2025. A Comex- port, que anunciou investimento de R\$ 400 milhões para a produção de veículos no Ceará, em parceria com a Adece, a agência de desenvolvimento do Estado, tinha como objetivo principal anunciar os novos parceiros chineses que ocuparão o complexo automotivo que está sendo construído onde foi a unidade da Ford Troller, em Horizonte, CE.

No entanto pormenores técnicos invia- bilizaram o anúncio oficial. Mas o negócio acontecerá em breve, segundo Rodrigo Teixeira, vice-presidente da Comexport: "No segundo semestre uma marca chi- nesa estará produzindo no Complexo de Horizonte. No ano que vem um segundo modelo desta marca será adicionado à linha de montagem e, no segundo se- mestre de 2026, outra montadora também passará a produzir no Ceará".

Além disso a Comexport e o gover- no do Ceará tiveram diversas reuniões durante o evento para prospectar novos negócios com as fabricantes locais. O Pace, Polo Automotivo do Ceará, preten- de tornar-se o primeiro hub automotivo

Estande da Comexport no Salão de Xangai: busca de mais parcerias para montagem de marcas chinesas em polo no Ceará.





multimarcas do Brasil. E suas credenciais estão sendo apresentadas a diversos empreendedores chineses interessados em internacionalizar suas operações.

As oportunidades são imensas neste novo polo que está se formando não apenas para a indústria automotiva. Em Horizonte o Instituto de Tecnologia Aero-náutica, o famoso ITA, está construindo uma nova base para formação de profissionais porque o Ceará é o único Estado brasileiro que já atingiu as exigências da Unesco para formação educacional de jovens até 2030.

Outra vantagem é a produção de 88% de energia limpa a partir de usinas solares e eólicas instaladas no Nordeste, com o Ceará oferecendo grande potencial de investimento em ampliação dessa oferta.

Adicionalmente os portos de Pecém e Mucuripe oferecem custos logísticos interessantes por causa de sua posição geográfica, próxima do Canal do Panamá, dos Estados Unidos e da Europa. O Estado também já dispõe de 5,8 mil quilômetros de rede de comunicação por fibra ótica.

"Temos capacidade de oferecer a mão-de-obra mais qualificada do Brasil e infraestrutura que qualquer parceiro global procura", disse Teixeira. "Com o espaço que está sendo desenvolvido no Pace sere-

mos tão competitivos em termos de custo quanto qualquer outra região do Brasil."

Sobre os novos parceiros chineses, até o fechamento desta edição nada ainda foi oficializado. Segundo fonte que está a par do acordo e falou sobre o assunto sob condição de anonimato, o contrato da Comexport com o primeiro fabricante chinês está redigido e pendente de validação das assinaturas. Trata-se apenas de uma questão burocrática para dar inicio a uma nova operação de produção no Nordeste, utilizando todos os incentivos para região e também podendo credenciar-se aos incentivos do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação.

É inegável afirmar que o futuro está na China. Não apenas o futuro dos negócios ou o futuro da indústria automotiva global. Mas o modelo de gestão da sociedade chinesa tem demonstrado neste século que é possível melhorar a qualidade de vida das pessoas e, ao mesmo tempo, criar valor e riqueza para empresas e atividades industriais. Por tudo que apresentou durante uma semana o Auto Shanghai 2025 foi um espelho de tudo que a China tem a ensinar para a sociedade ocidental. É preciso olhar com atenção e, quem sabe, repetir as lições positivas que vêm do Oriente.

Mover avança mas ainda carece de regras



korodenkoff/shutterstock

Dos quesitos que faltam ser definidos está pendente o IPI Verde, que gera discórdia nas montadoras

Por Lucia Camargo Nunes

Um ano após a promulgação da lei que institui o Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, em 15 de abril o governo publicou o decreto que dá as diretrizes para a regulamentação final de metas de eficiência energética, adoção de sistemas de segurança e reciclagem. São regras obrigatórias para todos os veículos novos, nacionais ou importados, vendidos no Brasil a partir de 2027.

Embora o balanço do programa seja positivo até aqui a legislação ainda precisa de padrões mais específicos que deverão

ser estabelecidos por meio de oito portarias a serem publicadas ao longo dos próximos meses. Destas três estão prontas e serão publicadas até meados de maio, assegurou o secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços do MDIC, Wallace Moreira, em conversa com a Agência AutoData na cerimônia de abertura da Automec, em 22 de abril.

Também falta regrar o IPI Verde, sistema de descontos e adições ao imposto de acordo com potência, eficiência energética e sistemas de segurança de cada



Divulgação/Presidência da República

veículo, objeto de discórdia no conjunto das empresas fabricantes. Moreira informou que a medida já foi elaborada no MDIC e estava sob exame de técnicos do Ministério da Fazenda.

As regras do decreto assinado em abril passam a valer já a partir de 1º de junho deste ano e as primeiras obrigações, marcadas para serem cumpridas a partir do próximo 1º de outubro, referem-se à segurança veicular, com medição do índice InTec de desempenho estrutural e de adoção de tecnologias assistivas à direção.

MAIS SEGURANÇA

Baseado nos dois primeiros marcos regulamentares do setor automobilístico brasileiro, Inovar-Auto [2012-2017] e Rota 2030 [2017-2022], o Mover também define metas de eficiência energética e prevê a inclusão de mais sistemas de segurança ativa nos veículos.

Alguns deles já estavam previstos na legislação e estão disponíveis em todas ou em algumas versões dos carros atuais, como sistema eletrônico de estabilidade ESC, luzes diurnas DLR, aviso de afivelamento do cinto de segurança, indicação de frenagem de emergência ESS, proteção para pedestre, sistema de frenagem automática de emergência EBS, aviso de afastamento de faixa de rodagem LDWS,

assistente de permanência em faixa de rodagem LKAS, monitor de sonolência e da atenção do condutor, sensor de ponto cego e controle adaptativo de velocidade de cruzeiro ACC.

Outros sistemas já são mais restritos, chamados de "requisitos inovadores alternativos", ainda sem cronograma para adoção. É o caso de sistema de emergência a bordo, assistente inteligente de velocidade, pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool, sistema funcional com protocolo de comunicação carro-carro e de carro-infraestrutura.

O consultor **Milad Kalume Neto** observa que "cada grupo de sistemas tem introdução em uma data distinta e a adoção nos veículos determina um porcentual que resulta no cálculo do InTec, que será utilizado na composição final de malus e bônus do IPI Verde, que pune com aumento do imposto ou beneficia com redução os produtos de acordo com seu nível de segurança e eficiência energética".

EMISSÕES E RECICLAGEM

Kalume Neto avalia que o decreto estabelece cálculos extremamente técnicos com relação à exigência de redução de emissões, em duas frentes de mensuração: a primeira "do tanque à roda" e,

Ao lado de ministros o presidente Lula assinou o decreto que estabelece exigências obrigatórias do Mover em evento na fábrica da Nissan em Resende



Arquivo AutoData

Habilitações do Mover



a grande novidade, “do poço a roda”: “A diferença consiste na forma de medir o CO₂. Enquanto o primeiro critério mede a emissão de gases de efeito estufa produzidos pelo próprio veículo a segunda medição afere tudo que foi emitido desde a produção do combustível até sua utilização, possibilitando a avaliação da cadeia como um todo”.

No ciclo do tanque à roda o decreto assinado em abril estabelece, até 1º de outubro de 2027, a meta geral de 12% de redução no consumo médio dos veículos leves e pesados vendidos no País, com relação a 2022, mas existe uma primeira etapa um ano antes, com índices menores. Já na medição do poço à roda, que considera as emissões da extração, produção, distribuição de fonte energética e uso dos veículos, a meta é reduzir em 50% as emissões de CO₂ até 2030, comparando com 2011.

Reciclagem e economia circular também são novidades do Mover. A partir de 2027 veículos das categorias M1 e N1 [veículos leves] deverão ser 80% reciclá-

veis ou reutilizáveis em massa, conforme a norma ISO 22628:2002. Além disto componentes plásticos e elastoméricos devem possuir marcações específicas para facilitar a triagem e a reciclagem.

Para evitar fraudes o decreto prevê a fiscalização e adoção de penalidades severas em casos de descumprimento que vão desde multas representativas, cancelamento do registro no programa ou mesmo proibição da comercialização dos veículos da marca no País. As empresas deverão registrar metas no MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, apresentar relatórios periódicos e passar por auditorias.

LISTA DO QUE FALTA

Cássio Pagliarini, diretor de marketing da Bright Consulting, prevê que ainda serão necessários oito decretos, portarias ou normas para completar a regulamentação do Mover: “Fizeram certo em desvincular [as metas] do IPI Verde para não travar os investimentos das empresas. Mesmo assim ainda existem indefinições como,



Arquivo Pessoal

por exemplo, o IPI do motor 1.0 turbo, que é tão potente quanto um motor 1.6 mas paga bem menos imposto".

Na lista "do que falta" o consultor cita a regulamentação da reciclagem, a eficiência energética dos veículos pesados e a bonificação de imposto para veículos e marcas que superam as metas.

Sobre eficiência energética Pagliarini afirma que as metas para veículos 4x4 fora-de-estrada, picapes grandes e veículos mais pesados estão subindo muito e as montadoras ainda não sinalizaram para ambições tão altas.

Com relação à reciclagem na opinião de Pagliarini a legislação está em simetria com o que está sendo exigido no resto do mundo, o que pode significar um problema inicial ao se elevar demais a barra para metas ambiciosas demais.

A expectativa para o IPI Verde é que a regulamentação seja publicada ainda este semestre, apesar das muitas discussões em curso no Ministério da Fazenda: "Existe a demanda de se arrecadar mais e de se reequilibrar os impostos para punir os veículos mais gastões e poluidores, por exemplo os que usam motor 1.0 turbo. Por outro lado tem o grupo do deixa-disto, que quer manter o IPI da forma como está e tributar direto com o imposto seletivo que entrará em vigor com a reforma fiscal. É uma novela com próximos capítulos interessantes".

O IPI Verde é foco de conflito de montadoras. [Francisco Tripodi](#), sócio diretor da consultoria Pieracciani, aponta que a Stellantis seria beneficiada com seus híbridos leves no portfólio, enquanto o imposto prejudicaria outras fabricantes que estão atrasadas em lançar carros com esta tecnologia: "O IPI Verde é um ponto que ainda não tem consenso, porque a marca que está atrasada perderá muita vantagem competitiva, então esse é o grande motivo de uma rachadura na Anfavea".

EXIGÊNCIAS, MULTAS E INCERTEZAS

Com a vigência do Mover, a partir de junho, todos que quiserem comercializar veículos no País terão que preencher o



Divulgação/KPMG



Divulgação/Pieracciani

Registro de Compromisso de eficiência energética e adoção de tecnologias assistivas à direção, obrigatório para fabricantes e importadores. O não cumprimento desta obrigatoriedade pode resultar em multa pesada de 20% da receita de venda dos veículos – os recursos arrecadados com essas autuações serão revertidos ao FNDIT, Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial.

"Esta é uma das exigências mais urgentes: atualizar a documentação referente a estes aspectos de ato de compromisso e mandar documentos para o governo", alerta [Ricardo Roa](#), sócio líder para o setor automotivo da KPMG no Brasil. O formulário, contudo, ainda não está disponível.

Cada empresa busca traduzir a legislação em cálculos práticos. Com relação ao IPI Verde a criação de uma legislação com validade de apenas seis meses é considerada desfavorável, pois a reforma tributária elimina a aplicação do IPI de forma gradual a partir de 2026. A demanda é por se adotar tributação mais perene.

Para Roa há a percepção de que o governo poderia ter agilizado a publicação destas regulamentações. A antecipação destas normas permitiria que as empresas já estivessem adotando os ajustes necessários. O debate sobre a eficiência energética também se mostra complexo, dada a variedade de tecnologias envolvidas, como veículos híbridos e elétricos.

Embora necessite de portarias adicionais para alguns esclarecimentos o decreto já estabelece métricas claras e é considerado robusto quanto aos requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no País. Isto proporciona maior transparência tanto para novas empresas quanto para as já estabelecidas.

VEÍCULOS PESADOS

Os cálculos de eficiência energética para veículos pesados, que terão validade a partir de 1º de junho de 2027, ainda são aguardados. As empresas terão até 1º de outubro de 2028 para apresentar os respectivos relatórios com as medições.

Para reciclagem, a partir de 2028, os novos projetos de caminhões e ônibus precisam incorporar a identificação de componentes recicláveis e reutilizáveis. Em 2032 esta exigência se estende a todos os veículos pesados novos.

Fabricantes de pesados manifestam preocupação e aguardam essas portarias, especialmente no que se refere aos critérios de eficiência energética. Adicionalmente o decreto prevê compensações de materiais para a reciclagem de veículos, cujas especificidades de implementação ainda estão em discussão.

INSEGURANÇA EM P&D

A legislação do Mover ainda apresenta indefinições, gerando insegurança nas empresas do setor. Exemplo concreto disto é a pendência da publicação definitiva da portaria que regulamentará os incentivos fiscais com a concessão de créditos financeiros, um elemento central para estimular os investimentos e a inovação, segundo **Ronílson Martins**, coordenador de inovação & desenvolvimento do FI Group: "A discussão sobre a legislação é importante, pois muitos no mercado já esperavam as metas de eficiência".

Ele acrescenta: "A incerteza sobre a publicação de portarias, como a do IPI Verde, ainda persiste e a reforma tributária pode impactar sua relevância. Além disto a dotação orçamentária é uma preocupação central, pois o limite de crédito financeiro para investimentos em P&D é restrito".

O programa de incentivos, desde o início de 2024, já atraiu número significativo de 188 empresas inscritas e 207 habilitações, mas enfrenta desafios. O orçamento de créditos tributários para financiar P&D, de R\$ 3,8 bilhões em 2025, já foi todo consumido nos primeiros meses do ano, e as empresas que continuam a investir não conseguem obter retorno proporcional. A proposta de remanejamento de valores nas diferentes categorias de investimento é uma tentativa de contornar a limitação, mas ainda é insuficiente.

Martins, do FI Group, aponta que a imprecisão sobre como alcançar esses

adicionais e a pressão orçamentária dificultam a adesão de empresas menores. A necessidade de auditorias e a tributação do crédito financeiro também são barreiras que devem ser consideradas.

O foco principal das discussões atualmente está nas questões operacionais relacionadas à auditoria de programas. A legislação atual não é clara, especialmente quanto às habilitações das empresas, gerando insegurança sobre como ocorrerá a auditoria do capítulo P&D, o que tem dificultado a participação de multinacionais que temem não atender aos critérios. Em resumo empresas que não se preparam adequadamente para o programa podem enfrentar problemas futuros, alerta Tripodi: "Por critérios de governança boas empresas podem perder oportunidades por questões administrativas. E o esgotamento de crédito, por sua vez, compromete a atratividade do programa e a competitividade do País neste cenário".

EMPRESAS PODEM CUMPRIR

Martins avalia que a evolução do programa Mover é notável, mas ainda há muito a ser feito. A inclusão de requisitos de reciclagem e a análise de toda a cadeia produtiva são passos importantes, mas a adoção efetiva e a participação de empresas menores são fundamentais para o sucesso a longo prazo. A expectativa é que, com as próximas regulamentações, o cenário se torne mais favorável e previsível para todos os envolvidos.

A importância da boa articulação governamental é destacada por Tripodi, da Pieracciani, mas ele avalia que as empresas estão à frente da política e estão preparadas para cumprir a maior parte das exigências do Mover.

Ele pondera que o governo precisará flexibilizar regras de reciclagem, pois o processo envolve toda a cadeia de fornecedores e demanda tempo para alinhamento, o que torna difícil o cumprimento integral: "As autopeças, antes focadas apenas no preço, agora valorizam atributos sustentáveis e tecnológicos, mesmo com custos maiores. A incorpora-



Arquivo Pessoal

Resumo do Decreto 12.435/2025

Requisitos obrigatórios para veículos vendidos no Brasil

✓ EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E EMISSÕES

Veículos Leves: até 1º de outubro de 2027 devem atingir níveis mínimos de eficiência energética medida no ciclo tanque à roda, com redução média de consumo de 12% em relação a 2022. Adicionalmente é exigida, até 2030, redução de 50% na emissão de CO₂ equivalente no ciclo poço à roda, considerando as emissões desde a produção da energia [poço] até o uso no veículo [roda].

Veículos Pesados: devem apresentar relatório de resultados de eficiência energética. Metas específicas e metodologia de aferição, via simulação computacional, serão definidas posteriormente.

Pegada de Carbono: a partir de 1º de janeiro de 2027 será exigido o cumprimento de requisitos relacionados às emissões de CO₂ do produto no ciclo berço ao túmulo, que envolve produção de matérias-primas, fontes de energia, industrialização e reciclagem.

✓ RECICLABILIDADE

Veículos Leves: a partir de janeiro de 2027 todos os veículos vendidos deverão ter 80% de materiais reutilizáveis/recicláveis e 85% reutilizáveis/recuperáveis em massa. Na mesma data, para novos projetos, 85% reutilizáveis/recicláveis e 95% reutilizáveis/recuperáveis em massa.

Veículos Pesados: metas a serem definidas, começando em janeiro de 2028 para novos projetos e janeiro de 2032 para todos.

Compensação: criação de níveis 1 e 2 de compensação antecipada das metas pela reciclagem de veículos em fim de vida.

✓ SEGURANÇA VEICULAR – DESEMPENHO ESTRUTURAL E TECNOLOGIAS ASSISTIVAS

Veículos Leves: adoção progressiva do InTec, índice baseado em grupos de tecnologias – Geral A, Adicional B, Inovador C e Alternativo D. As metas mínimas do InTec aumentam anualmente de 2025 a 2031.

Veículos Pesados: adoção do InTec baseado em tecnologias do Grupo P, com metas progressivas de 2027 a 2031 a serem definidas. Tecnologias adicionais podem ser consideradas.

ção da reciclagem na discussão altera os padrões de negociação".

Sobre a adoção de mais sistemas de segurança o consultor avalia que este é um caminho natural que já é seguido, pois os consumidores já demandam carros mais seguros, mesmo que sejam modelos populares e acessíveis. Recursos como sensores de pontos cegos e sistemas de frenagem automática, antes caros, tornaram-se mais acessíveis devido à redução de custos tecnológicos, permitindo que as montadoras ofereçam estes diferenciais por um preço adicional, contribuindo para a competitividade.

DESCARBONIZAÇÃO AGNÓSTICA

Na visão da Anfavea, que reúne os fabricantes de veículos, o programa Mover dá ao Brasil uma metodologia inovadora para medir emissões com o conceito do poço à roda e do berço ao túmulo, o que garante a descarbonização agnóstica, sem indicar uma rota tecnológica específica para se atingir o objetivo de reduzir as emissões de combustíveis fósseis – como, por exemplo, faz a Comissão Europeia ao banir motores a combustão e focar só nos carros elétricos.

No Brasil o foco é na eficiência energética dos veículos, promovendo a transição do tanque à roda para do poço à roda, com ênfase na utilização de energia limpa e de biocombustíveis com balanço neutro de emissões de CO₂. Isto vale inclusive para o carregamento de veículos elétricos no País, que usam energia elétrica mais de 80% proveniente de fontes limpas e renováveis, ao contrário de nações que dependem de fontes energéticas poluentes como o carvão.

"O programa incentiva o uso de eletricidade limpa e biocombustíveis, valorizando a matriz brasileira", ressalta Gilberto Martins, diretor de assuntos regulatórios e tecnologia da informação da Anfavea. Esta abordagem garante que os produtos sejam limpos em todo seu ciclo de vida, incluindo matérias-primas, industrialização, uso e reciclagem, conferindo ao Brasil vantagem competitiva.

De acordo com as regulamentações do Mover já conhecidas os fabricantes devem declarar as emissões de seus veículos considerando a proporção de biocombustíveis e gasolina vendidos. O objetivo é aumentar o uso de biocombustíveis e reduzir a pegada de carbono, com incentivos do governo para valorizar o etanol e incentivar a produção de combustíveis sintéticos usando a medição do poço à roda. Tudo sem abrir mão da impulsão elétrica, acrescenta Martins: "A eletrificação de veículos é considerada fundamental para alcançar metas de eficiência energética".

Ainda assim o Mover não prioriza uma rota tecnológica, diferentemente de outros países que incentivam veículos elétricos com subsídios governamentais. O programa apresenta uma metodologia de cálculo que avalia a eficiência no consumo e na pegada de carbono do veículo, o que promove a pesquisa de novos combustíveis como sintéticos e hidrogênio.

A reciclagem, por sua vez, exige o uso de altos porcentuais de peças recicláveis, reutilizáveis ou energeticamente recuperáveis na produção dos veículos. Na avaliação do diretor da Anfavea "fomentará a inovação dos materiais, um ponto superpositivo dentro do programa".

LACUNAS A PREENCHER

Apesar da boa avaliação do programa **Gilberto Martins** pondera que há lacunas a serem preenchidas, como por exemplo a falta de clareza sobre a redução do IPI para quem superar as metas obrigatórias pois, até o momento, só há a menção a bônus e malus para eficiência e adoção de sistemas de segurança em relação ao IPI Verde, sem determinar valores. Também aponta a indefinição sobre a fiscalização das metas e as penalidades por descumprimento.

Os próximos passos envolvem a elaboração de regulamentos complementares junto ao MIDC, pois o decreto atual estabelece metas mas não aponta os valores exatos nem como alcançá-los.



Divulgação/SindiPeças



Divulgação/Anfavea

Um exemplo citado é a reciclagem, na qual o fabricante poderia obter bônus ao retirar carros inservíveis de circulação, mas esta é outra regra que não está clara. Martins espera que até junho sejam publicadas todas as portarias complementares.

PARA ALÉM DO MOVER

Cláudio Saad, presidente do SindiPeças, afirma que a entidade trabalhou intensamente para a criação do Rota 2030 e para sua migração ao Mover, programas essenciais para garantir previsibilidade à indústria, mas observa que o programa poderia ser mais amplo: "Se houvesse mais recursos mais empresas poderiam alargar os passos rumo à inovação, tão necessária para sua sobrevivência saudável num mundo tão competitivo".

Saad destaca que é preciso ir além do Mover com outras ações do poder público, como a adoção urgente de um programa de renovação de frota aliado a instauração da Inspeção Técnica Veicular obrigatória para preservar vidas e melhorar a qualidade do ar – além, claro, de promover a venda de mais veículos e de peças de reposição.

Ele também enfatiza a necessidade de aprimorar a capacitação da mão-de-obra local para aumentar a produtividade e competitividade da indústria. E ressalta a urgência de unir esforços do setor público e privado para reduzir o chamado custo Brasil, que ainda prejudica a competitividade das empresas diante da concorrência internacional.

De modo geral Saad avalia que o Brasil precisa melhorar seu ambiente de negócios, especialmente reduzindo custos elevados, inflados principalmente pela burocracia, que encarece produtos, dificulta a geração de empregos, impede investimentos, limita o crescimento econômico e prejudica a inserção do País nas cadeias globais de valor.

Na visão do presidente do SindiPeças as empresas que investirem em inteligência artificial, digitalização, robotização, automação, desenvolvimento de novos materiais e descarbonização contribuirão para construir um setor mais competitivo.

AUTODATA

Transformando Informação em Conhecimento

**Faltam 367 mil
Unidades ou
30 Dias Úteis!**

A indústria automotiva está prestes a alcançar sua maior marca no Brasil! Não perca a oportunidade de fazer parte desse momento histórico. Juntos, vamos construir o futuro da mobilidade no Brasil!





Fotos Divulgação/Stellantis

Avenger nacional chega em 2026

Novo SUV compacto deverá ser produzido em Porto Real

Por Pedro Kutney, de Goiana, PE

AStellantis confirmou o que já era esperado: a família brasileira da Jeep crescerá para quatro modelos em 2026. O Avenger ocupará a posição de entrada da gama, ao lado de Renegade, Compass e Commander, nesta ordem crescente de preços. Mas o novo SUV compacto urbano não dividirá a mesma linha de montagem em Pernambuco dos irmãos maiores e deverá ser produzido em Porto Real, RJ – informação ainda não oficializada pela empresa.

A produção em Porto Real – e não

em Goiana, PE, como acontece com os demais Jeep no Brasil – é devida à plataforma do Avenger, a CMP, sobre a qual já são montados na planta do Sul-Fluminense os Citroën C3, Aircross e Basalt, marca que passou a integrar a constelação da Stellantis após a fusão da PSA com a FCA, em 2021.

Apesar de parecer uma solução óbvia produzir o Avenger na linha de Porto Real, que já fabrica carros sobre a plataforma CMP, uma vez que já foi anunciado no ano passado que a fábrica receberá in-

vestimento de R\$ 3 bilhões para fazer um "modelo inédito", a Stellantis ainda não confirma esta decisão e nem as características técnicas do novo Jeep nacional. Segundo Emanuele Cappellano, presidente do grupo na América do Sul, somente "mais adiante informaremos como vamos fazer o Avenger no Brasil".

DESENVOLVIMENTO PARA O BRASIL

É fato que o Avenger nacional deverá ter diferenças técnicas relevantes com relação ao modelo europeu, que é produzido desde 2022 somente na Polônia e vendido em uma dúzia de versões com opções de motor a gasolina turbo 1.2 de 100 cv, híbrido-leve de 48 V, híbrido plug-in 4xe com 134 cv e 100% elétrico de 156 cv. No Brasil a expectativa é de utilização do motor turboflex 1.0 de 130 cv adaptado à arquitetura Bio-Hybrid com eletrificação leve de 12 V e 48 V, que no futuro eventualmente poderá evoluir para híbrido plug-in e 100% elétrico, a depender do mercado.

A CMP já foi pensada para isto, originalmente desenvolvida pela PSA e lançada em 2016 como plataforma multienergia – abriga powertrain a combustão, híbrido ou 100% elétrico – para carros Peugeot e Citroën. A Jeep, marca que veio do lado FCA da Stellantis, foi uma das primeiras a aproveitar esta sinergia do novo grupo ao projetar o Avenger sobre a CMP, para ser um SUV urbano a ser vendido inicialmente em mercados europeus.

CONVÍVIO COM OS IRMÃOS

Em comunicado oficial a Stellantis garante que o Avenger "chegará para complementar a gama nacional da Jeep e vai conviver no mercado ao lado do Renegade, Compass e Commander". Com isto o fabricante evita a antecipação da provável canibalização das vendas do Renegade pelo novo modelo.

Ao posicionar o Avenger na entrada de preços de sua gama no País a Jeep corre o risco de matar as versões mais em conta do Renegade, que hoje ocupa justamente a posição de modelo mais barato da marca. Contudo a Stellantis garante que



O Avenger ao lado do Renegade: os dois modelos de entrada da Jeep no Brasil vão conviver juntos no mercado, garante a Stellantis.

haverá espaço para os dois, justifica Hugo Domingues, vice-presidente da Stellantis responsável pela marca Jeep na América do Sul: "Serão modelos complementares. O Renegade terá vida longa, haverá uma nova geração e um futuro promissor".

Todos os Jeep produzidos em Pernambuco, inclusive o Renegade, são montados sobre a plataforma Small Wide, desenvolvida há mais de dez anos pela FCA e que no Grupo Stellantis está sendo substituída pela STLA Medium. Embora não confirme que esta nova plataforma será também introduzida no Brasil Cappellano diz que será adotada uma nova arquitetura para permitir a adoção de tecnologias de propulsão eletrificadas.



Jeep completa 10 anos em Pernambuco com nova plataforma no horizonte



Fábrica de Goiana adotará arquitetura com alternativas de eletrificação

Por Pedro Kutney, de Goiana, PE

AJeep e a fábrica do Grupo Stellantis em Pernambuco completaram, no fim de abril, dez anos de operação com a produção de quase 1,3 milhão de unidades dos SUVs Renegade [660 mil], Compass [545 mil] e Commander [75 mil], pouco mais de 1 milhão deles vendidos no Brasil. Após o sucesso industrial e comercial da marca aqui um novo horizonte começa a ser desenhado com a adoção, no curto prazo, de uma plataforma

com alternativas de propulsão eletrificada.

Não será tarefa fácil substituir a atual e bem-sucedida plataforma Small Wide, que além dos três SUVs Jeep também trouxe à vida as picapes Fiat Toro e Ram Rampage – ao lado do Commander os três veículos foram desenvolvidos no Brasil com carrocerias e powertrain próprios. Portanto esta base é parte indissociável da alta produtividade da planta de Goiana, PE, que há anos seguidos trabalha em três

turnos no topo de sua capacidade produtiva anual, estendida a 280 mil unidades em anos recentes.

A questão é que, no Exterior, a Small Wide está sendo substituída pela mais moderna STLA Medium, que conta com mais tecnologia e opções de eletrificação, como é o caso do recém-lançado na Europa novo Compass, produzido em Melfi, Itália, em três versões eletrificadas: 100% elétrico 4x4 de 213 cv a 375 cv, híbrido leve com bateria de 48 V e motor de 145 cv e híbrido plug-in de 195 cv.

FAMÍLIA ELETRIFICADA E AMPLIADA

Emanuele Cappellano, presidente da Stellantis América do Sul, evita confirmar o que será feito exatamente no Brasil, se a Small Wide será substituída pela STLA Medium ou se ambas conviverão na mesma linha de produção, o que pode prejudicar a produtividade. Mas ele dá uma pista: "Nossa engenharia já está trabalhando fortemente neste tema. O objetivo é preservar nossos ganhos de escala e, ao mesmo tempo, adotar novas tecnologias de eletrificação nos carros que produzimos em Goiana".

De concreto até o momento existem R\$ 13 bilhões em investimentos confirmados que serão destinados à fábrica de Goiana de 2025 a 2030, parte significativa do ciclo de R\$ 30 bilhões anunciado pela Stellantis para suas operações no País até

o fim desta década. No ano passado, ao anunciar o aporte, Cappellano disse que os recursos são destinados à modernização de linhas de produção e novos modelos a serem produzidos.

A partir de 2026 a família brasileira da Jeep crescerá para quatro modelos com a produção nacional do Avenger, programado para ser o modelo na entrada da lista de preços da marca no País. Contudo o SUV compacto não deve dividir a mesma linha de Goiana com os irmãos maiores, porque é produzido sobre outra plataforma, a CMP herdada da PSA. Com isto, embora a fabricante ainda não confirme a decisão, todos os indícios apontam que a produção do Avenger será na fábrica de Porto Real, RJ, onde já são produzidos três Citroën sobre a mesma CMP: C3, Aircross e Basalt.

PONTAPÉ DA JEEP EM GOIANA

A Jeep foi a marca escolhida pela então FCA, Fiat Chrysler Automobiles, para inaugurar e nortear as operações da fábrica de Pernambuco sobre a plataforma Small Wide, tanto que a operação nasceu, em abril de 2015, com o nome de Polo Automotivo Jeep, e o primeiro modelo produzido foi o Renegade.

A partir de 2021 a operação foi renomeada como Polo Automotivo Stellantis de Goiana, logo após a fusão da FCA com a PSA que deu origem ao novo grupo em-

Família brasileira da Jeep crescerá para quatro modelos com a chegada do Avenger em 2026, mas não na mesma fábrica





Série especial do Renegade foi lançada para comemorar 10 anos de produção em Goiana

presarial. Mas o que nunca mudou é que, desde a inauguração, todos os veículos produzidos lá, inclusive os das outras duas marcas além da Jeep, compartilham a mesma plataforma, com os mesmos motores e caixas de câmbio, só alternando o tipo de carroceria.

Assim a Jeep puxou no Brasil a produção de modelos tecnologicamente avançados – mais do que a média nacional na época – em um dos mais modernos e produtivos complexos industriais do mundo, atraído por benefícios fiscais a uma nova fronteira industrial do País, como atesta Cappellano: “Somos o único polo automotivo do Nordeste, o que significa desenvolvimento e empregos na região, mas que também movimenta insumos e tecnologia em todo o Brasil”.

A fábrica emprega 5.5 mil pessoas e mais de 8 mil trabalham no polo de fornecedores que abriga dezoito empresas instaladas bem ao lado – mas também já existem quarenta empresas em Pernambuco fornecendo componentes. Segundo Cappellano, a depender do modelo,

de 30% a 35% das compras são feitas no próprio Estado, outros 35% a 40% são de empresas localizadas no Sudeste, principalmente Minas Gerais e São Paulo, e o restante são itens importados.

COINCIDÊNCIA HISTÓRICA

A história da Jeep em Pernambuco começou muitos anos antes e, em uma peculiar coincidência histórica, foi este passado que pavimentou a instalação da fábrica de Goiana.

A Willys Overland – que no início dos anos 1940 projetou o Jeep para o exército dos Estados Unidos – começou a produzir o utilitário civil no Brasil em 1954 e, em 1966, espelhou uma linha de montagem adicional em Jaboatão dos Guararapes, cidade vizinha à Capital, Recife.

A produção seguiu em Pernambuco até 1983 e depois a pequena planta foi utilizada por algumas empresas, a última delas a fabricante de chicotes automotivos TCA, de origem argentina, que no fim dos anos 1990 ganhou incentivos do Regime Automotivo do Nordeste. Em 2009 o Gru-

po Fiat comprou a unidade para herdar estes benefícios e construir uma fábrica de carros no Estado, o que foi autorizado por um decreto presidencial no apagar das luzes de 2010. Até hoje a TCA funciona no mesmo local como subsidiária do grupo e produz chicotes para Goiana, para preservar os benefícios à planta de automóveis.

Àquela altura, no mesmo 2010, o então Grupo Fiat já havia comprado e salvo da falência o Grupo Chrysler, do qual a Jeep era uma das marcas, dando origem à criação da FCA. Houve então a decisão de construir a fábrica de Goiana para fazer modelos Jeep – mais caros e, portanto, mais beneficiados pelos incentivos tributários do Regime do Nordeste que vigora até hoje e foi estendido até 2032.

Foi dessa forma que a antiga e mirrada linha de produção da Jeep em Pernambuco tornou viável o investimento em uma das maiores fábricas do País.

NA CRISTA DA ONDA SUV

Mais do que introduzir uma nova fabricante de veículos no País a Jeep fez crescer – e muito – a onda de SUVs que hoje domina cerca de metade das vendas de automóveis no mercado brasileiro.

Focada 100% na produção de SUVs com grandes capacidades off-road a Jeep foi responsável por cerca de 30% do crescimento deste segmento no Brasil, aponta Hugo Domingues, vice-presidente

da Stellantis responsável pela marca na América do Sul: "Há dez anos apenas SUVs simples eram produzidos no País [como Ford EcoSport e Renault Duster], os mais sofisticados eram todos importados com preços inacessíveis. Existiam poucos modelos e pouca competição neste nicho. Isto até que o meteoro Jeep caiu em Pernambuco e tornou-se uma opção viável".

Não só viável como também mais disponível, com três modelos nacionais e três importados à venda em 240 concessionárias espalhadas em quase todos os estados brasileiros, em uma sinergia de distribuição, pois boa parte da rede é formada por grupos que também são distribuidores oficiais de outras marcas do Grupo Stellantis.

Com mais de 95% de suas vendas no País lastreadas nos três modelos produzidos em Goiana, que trafegam na faixa de preços que começam em R\$ 120 mil, o Renegade mais simples, e passa dos R\$ 335 mil no caso do Commander topo de linha, mesmo com valores altos a Jeep é hoje a sétima marca de veículo mais vendida no Brasil e a única que já vendeu mais de 1 milhão de SUVs por aqui. Em anos recentes não era raro encontrar Renegade e Compass na lista dos dez carros mais emplacados do País.

Com o lançamento do compacto Renegade em 2015, seguido pelo médio Compass lançado em 2016 com inovações ainda pouco comuns no Brasil, como os sistemas eletrônicos de assistência ao motorista, até o sofisticado Commander de grande porte em 2021 – primeiro Jeep desenvolvido fora dos Estados Unidos – a marca conseguiu cobrir com sucesso todas as categorias de SUVs no mercado brasileiro usando uma só plataforma, aproveitando evidentes ganhos de escala.

São todos carros que mudaram pouco na aparência nos últimos anos mas que conservam bom desempenho comercial respaldado pela aura de marca aspiracional da Jeep, que há dez anos ganhou sua bem-sucedida porção brasileira – a ser ampliada em breve com a chegada do Avenger.



Linha de produção do Renegade inaugurou a fábrica de Goiana, em 2015: modelo ganhará nova geração e conviverá com o Avenger, garante a Stellantis.

Nissan transforma fábrica para produzir novo Kicks

Linha de Resende começa a produzir o primeiro veículo do ciclo de investimento de R\$ 2,8 bilhões que termina este ano e prevê mais um SUV

Por André Barros, de Resende, RJ

No meio de abril a Nissan deu início oficial à produção da nova geração do SUV compacto Kicks em sua fábrica brasileira instalada há onze anos em Resende, RJ, em cerimônia prestigiada pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e do vice-pre-

sidente e ministro do Desenvolvimento, Geraldo Alckmin, além de quatro outros ministros e autoridades. O governo, inclusive, aproveitou o evento para assinar decreto esperado há mais de um ano, que determina metas de eficiência energética, sistemas de segurança e reciclagem do

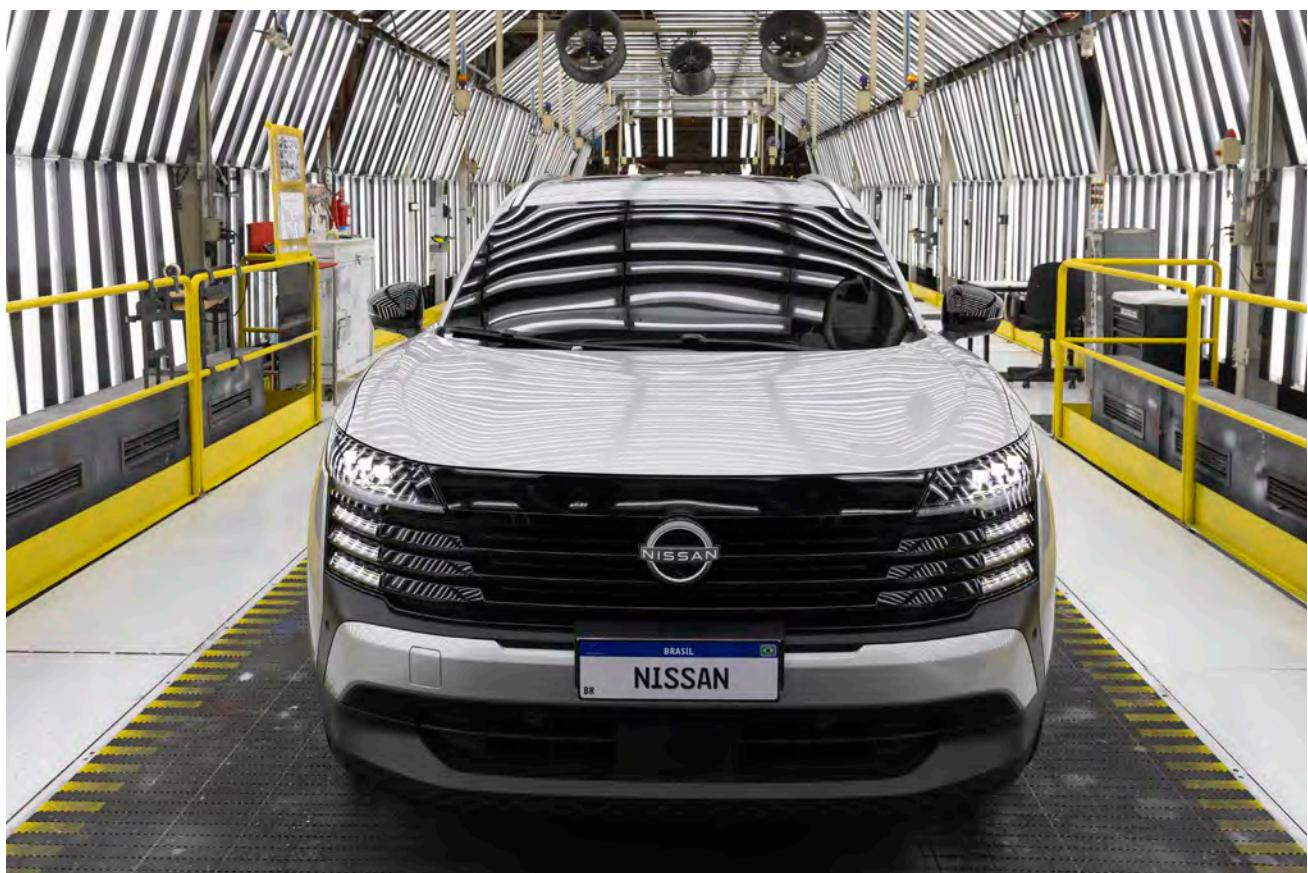


Foto: Divulgação/Nissan



Divulgação/Presidência da República

Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação.

Embora o investimento da Nissan tenha sido anunciado antes do Mover, a empresa também habilitou seus projetos para receber créditos do programa. A fabricação do novo SUV integra ciclo de R\$ 2,8 bilhões da empresa no Brasil no período 2023-2025, que além de novos produtos traz melhorias relevantes a todos os processos produtivos da planta. Também estão incluídos nos aportes um outro SUV, que entra em linha mais adiante, e um motor 1.0 turboflex que já começou a ser produzido na mesma unidade na Região Sul-Fluminense.

A nova geração do Kicks é a mesma produzida no México e já exportada para os Estados Unidos. O carro é montado sobre a plataforma CMF-B originada da Aliança Renault Nissan, mas um pouco diferente da usada pela Renault para o Kardian em São José dos Pinhais, PR. A Nissan introduziu no novo SUV reforços estruturais relevantes e o modelo é maior

do que a geração anterior produzida em Resende desde 2016, agora batizada de Kicks Play, que segue em produção nas mesmas linhas.

Os pormenores a respeito da versão brasileira, bem como preço e projeto comercial, foram ainda mantidos em segredo, pois o novo carro só deve chegar ao mercado em junho. Gonzalo Ibarzábal, presidente da Nissan no Brasil, confirmou que ele será exportado para a Argentina e o Paraguai, como a geração anterior.

FÁBRICA REMODELADA

O presidente para a América Latina, Guy Rodriguez, direcionou seu discurso para as alterações feitas na fábrica de Resende, que gerarão quatrocentos novos empregos com o início da produção do novo Kicks. Segundo a Nissan todas as áreas da planta receberam melhorias e reformulações produtivas.

Na área de estamparia, por exemplo, foi instalada uma nova prensa de 600 toneladas, para fazer as peças menores da

Lula na linha do novo Nissan Kicks: evento prestigiado pelo presidente e cinco ministros.

nova geração do SUV. Na área de plásticos, onde são injetadas e pintadas peças específicas, foi instalada uma nova injetora e novos equipamentos, como corte a laser e soldagem plástica por ultrassom. A logística interna foi reformulada com a readequação ou criação de novos espaços de armazenamento, para garantir mais velocidade à cadência de produção.

Mais 98 robôs foram importados do Japão, que se somam aos 71 que já estavam instalados. Com isto o nível de automação do body shop, área em que as partes são soldadas, saltou de 55% para 84%. Também foram agregados mais 29 AGVs, somando agora 202 carrinhos automáticos, guiados por fitas magnéticas no chão, que percorrem a linha de montagem levando componentes para serem montados.

No total, de acordo com a Nissan, mais de 1,2 mil equipamentos novos foram instalados em Resende, onde atualmente são produzidos de 380 a 400 carros por dia.

O novo motor turboflex começou a ser produzido em linha própria que também

recebeu novos robôs para controlar o torque dos parafusos, um equipamento específico para fixação do turbo e sistemas de testes e avaliações – mas as especificações também foram mantidas em segredo.

Além de todos os equipamentos e robôs instalados, vários processos foram revistos e mais de cem funcionários foram enviados para treinamentos no Japão, México, na Inglaterra e nos Estados Unidos. Na rota inversa, mais de quarenta estrangeiros vieram a Resende para dar assistência às obras e treinar as equipes locais.

Nos anos de preparação para produção dos novos produtos a Nissan contou com o suporte de mais de setenta fornecedores, somando o apoio de 2,5 mil pessoas. Quatro novos fornecedores internos, que produzem peças e sistemas ao lado das linhas da Nissan, foram incorporados à fábrica: Ficosa, Jtekt, Usiminas e Valeo se juntaram a Sanoh e Marelli. Juntos com a montadora empregam em torno de 3 mil pessoas.



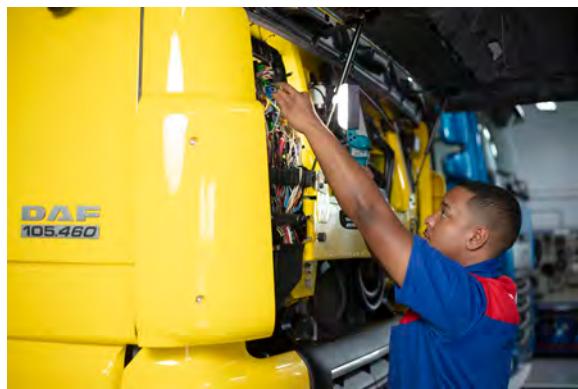
CITROËN AIRCROSS CABEM 5. E MAIS 2



CITROËN



Brava Homologado
Desacelere. Seu bem maior é a vida.



DAF revela investimento de R\$ 950 milhões no Paraná

Aportes serão aplicados até 2029 na ampliação da fábrica de Ponta Grossa

Redação AutoData

Até 2029 a DAF Caminhões investirá R\$ 950 milhões para ampliar sua fábrica em Ponta Grossa, PR. A unidade, a primeira da fora da Europa da marca holandesa que pertence ao Grupo Paccar, dos Estados Unidos, foi inaugurada em 2013 com aporte inicial de US\$ 200 milhões. O anúncio oficial da nova injeção de recursos foi feito no fim de abril, durante encontro com o governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Júnior.

Em novembro de 2024, em sua primeira entrevista a jornalistas, realizada durante a Fenatran, a presidente da DAF Caminhões, Larisa Gambrell, já tinha anunciado que, a partir deste ano, a empresa faria "o maior investimento já realizado no Brasil com ampliação da fábrica de Ponta Grossa". No entanto, na ocasião, não quis revelar valores.

Ao todo, em uma década de operação, a DAF já investiu mais de R\$ 1,5 bilhão no



Fotos Divulgação/DAF



País, somando todos os aportes anunciados desde que decidiu construir sua primeira fábrica na América do Sul.

Após o investimento inicial de US\$ 200 milhões a empresa aportou, em 2015, R\$ 60 milhões para a introduzir na fábrica uma linha de montagem dos motores Paccar MX, em 2019 colocou mais R\$ 100 milhões para instalação de seu braço financeiro no Brasil, a Paccar Financial Services, outros R\$ 100 milhões foram aplicados na construção de um centro de distribuição de peças de 15 mil metros quadrados, inaugurado em 2020 dentro de seu complexo no Paraná.

Finalmente, em 2022, foram investidos quase R\$ 400 milhões para ampliação da planta de produção e lançamento de novos caminhões com motores Euro 6, para atender a legislação brasileira de controle de emissões Proconve P8, vigente no Brasil desde o início de 2023.

A presidente da DAF no Brasil, Larisa Gambrell, em reunião no fim de abril com o governador do Paraná, Ratinho Jr.: investimento de R\$ 950 milhões.



Instalado em área total de 2,3 milhões de metros quadrados, o complexo industrial de Ponta Grossa é o maior da DAF no mundo e começou a ser construído em 2011, logo após o Grupo Paccar decidir produzir os caminhões da marca holandesa no Brasil, de olho no crescimento deste mercado naquela época.

ORÇAMENTO SECRETO

Não é conhecida a razão de a DAF Caminhões ter mantido o valor do investimento sob tanta reserva. Mesmo depois de divulgar o aporte ao governador do Paraná, em 30 de abril, a empresa não promoveu a divulgação do fato, que só chegou ao conhecimento da imprensa em 6 de maio por meio do presidente executivo da Anfavea, Igor Calvet, durante entrevista coletiva mensal sobre os resultados da indústria. Procurada a DAF apenas confirmou o investimento e disse que, neste momento, não fará nenhuma declaração.

Segundo informações da assessoria do governo paranaense, nesta nova etapa o plano é dotar a planta de Ponta Grossa com tecnologias produtivas semelhantes à da fábrica da Bélgica, onde a DAF produz as cabines de seus caminhões, que depois são enviadas a Eindhoven, na Holanda, para a montagem sobre os chassis.

Ainda segundo o governo do Paraná, o novo aporte, além da ampliação da fábrica, também será utilizado para aumentar a participação da marca no mercado brasileiro e na América do Sul, o que inclui a produção de novo modelo na planta, que atualmente emprega pouco mais de 1 mil funcionários trabalhando em dois turnos, com capacidade de fabricar cinquenta caminhões por dia de diversas versões de dois modelos: o pesado XF e o semipesado CF.

Em 2024 a DAF produziu 40 mil caminhões no Brasil, que abasteceram não só o mercado doméstico como foram exportados para Chile, Colômbia, Equador, Paraguai, Peru e Suriname. E em breve os DAF feitos no Paraná deverão ser embarcados também para a Argentina.

Para onde vão os investimentos

Ao todo 13 fabricantes de veículos leves anunciam aportes de R\$ 110,4 bilhões de 2022 a 2032. Empresas já começaram a dar destino aos recursos.

BMW



R\$ 1,1 bilhão
2025-2028

Sucede o plano de R\$ 500 milhões de 2022 a 2024. Recursos serão aplicados na atualização tecnológica de modelos, fortalecimento da engenharia no Brasil e início da produção de eletrificados, a começar pelo SUV X5 híbrido plug-in que entra na linha de produção de Araquari, SC, ainda em 2024.

BYD



R\$ 5,5 bilhões
2024-2030

Compra das instalações industriais da Ford em Camaçari, BA, com construção de novos prédios; produção inicial de até 150 mil veículos/ano dos modelos elétricos Dolphin Mini, Dolphin e Yuan Plus e do híbrido plug-in Song Plus; desenvolvimento de sistemas de propulsão híbridos flex.

CAOA



R\$ 3 bilhões
2024-2028

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

GM



R\$ 7 bilhões
2024-2028

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

GWM



R\$ 10 bilhões
2022-2032

Compra das instalações da Mercedes-Benz em Iracemápolis, SP; novos maquinários de produção; lançamentos do híbrido Haval H6 e do elétrico Ora 03; nacionalização de produtos a confirmar.

HONDA



R\$ 4,2 bilhões
2024-2030

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

HPE/MITSUBISHI



R\$ 4 bilhões
2024-2032

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

HYUNDAI



R\$ 5,5 bilhões
2024-2032

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

NISSAN



R\$ 2,8 bilhões
2023-2025

Renovação de portfólio de produtos; lançamento de dois novos SUVs, a nova geração do Kicks e mais um inédito; produção de motor 1.0 turbo.

RENAULT



R\$ 4,3 bilhões
2022-2025

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

STELLANTIS



R\$ 32 bilhões
2025-2030

Renovação do portfólio de produtos; desenvolvimento das arquiteturas Bio-Hybrid com até oito sistemas de propulsão híbridos flex e elétricos; lançamentos de 40 modelos Fiat, Jeep, Citroën, Peugeot e Ram; aportes de R\$ 13 bilhões na fábrica de Goiana, PE, para modernização de linhas e produção de novos modelos; R\$ 14 bilhões para Betim, MG, para desenvolvimento de novos produtos e tecnologias e modernização da fábrica; R\$ 3 bilhões para Porto Real, RJ, onde será produzido mais um carro inédito; R\$ 2 bilhões para Córdoba, Argentina, para produção de um novo modelo e um novo motor.

TOYOTA



R\$ 11 bilhões
2024-2030

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

VOLKSWAGEN



R\$ 20 bilhões
2022-2028

Lançamento de 17 veículos, cinco inéditos desenvolvidos no Brasil; fábrica de São José dos Pinhais, PR, receberá R\$ 3 bilhões para produzir nova picape média-compacta e sedã Virtus; três fábricas paulistas vão receber R\$ 13 bilhões: Anchieta fabricará dois novos modelos, Taubaté já produz o inédito SUV compacto Tera e São Carlos fará motor a combustão para a plataforma MQB Hybrid, com sistema híbrido flex desenvolvido no País; fábrica na Argentina recebe US\$ 580 milhões para fazer nova geração da picape Amarok a partir de 2027.

Investimentos pesados

Cinco fabricantes de caminhões e ônibus têm programas em curso que superam R\$ 8,1 bilhões no período 2021-2029. Iveco anunciou valor adicional, Mercedes-Benz prepara novo ciclo até 2030 e DAF revelou valor de novo programa.

DAF



R\$ 950 milhões
2022-2029

Novo ciclo sucede aportes de R\$ 395 milhões de 2022 a 2026. Recursos serão aplicados na ampliação da fábrica de Ponta Grossa, PR, com instalação de linha de produção de cabines e lançamento de mais um modelo de caminhão, que se juntará aos pesados XF e semipesados CF já produzidos no Brasil.

IVECO



R\$ 1,7 bilhão
2022-2028

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

SCANIA



R\$ 2 bilhões
2025-2028

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

VOLVO



R\$ 1,5 bilhão
2022-2025

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

VWCO



R\$ 2 bilhões
2021-2025

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



A MERCEDES-BENZ ESTÁ COMPROMETIDA COM A SUSTENTABILIDADE. 100% DA NOSSA ENERGIA É GERADA POR FONTES RENOVÁVEIS.

Para a Mercedes-Benz, a sustentabilidade ambiental é um compromisso que se materializa com a Fazenda Urbana, o Prédio Verde e tantas outras iniciativas.

Agora, somos parceiros do projeto Dunamis, uma fazenda solar no Rio Grande do Norte.

A energia elétrica gerada cobre 100% do abastecimento das fábricas de São Bernardo do Campo (SP) e Juiz de Fora (MG). Mais um passo decisivo rumo à neutralidade de CO₂ em nossas fábricas.

Mercedes-Benz



Mahle faz P&D em três turnos no Brasil



Divulgação/Mahle

Centro tecnológico da empresa em Jundiaí contrata mais engenheiros e trabalha 24 horas para acelerar projetos locais e globais da companhia e de seus clientes

Por Pedro Kutney

A expressão "a todo vapor" é comumente aplicada ao ritmo de trabalho de linhas de produção, nem tanto para laboratórios de pesquisa e desenvolvimento que costumam obedecer a tempos mais alongados. Não é o caso da Mahle, que colocou para trabalhar em três turnos os cerca de 240 técnicos e engenheiros de seu Centro Tecnológico de Jundiaí, SP, um dos onze da companhia alemã no mundo.

Diretor de P&D da Mahle e chefe do Centro Tecnológico, também vice-presi-



dente da AEA, Associação Brasileira de Engenharia Automotiva, Everton Lopes contou que o volume de trabalho em projetos vem crescendo ano a ano em Jundiaí, tanto para projetos locais quanto globais da companhia: "Crescemos 12% em 2024 sobre 2023 e para este ano nossa expectativa é crescer 13%".

O crescimento destacado por Lopes é medido em horas dispensadas aos diversos projetos: quer dizer que, em 2024, o moderno Centro Tecnológico da Mahle entregou algo como 255 mil horas de

engenharia e deve ultrapassar 320 mil horas em 2025. Para tanto o número de funcionários já cresceu 60% nos últimos dois anos e as contratações continuam, segundo Lopes: "Nos últimos dez meses contratamos 66 novos engenheiros, todos com alta qualificação e domínio de idiomas para se comunicar com os outros centros que temos no mundo. Existem hoje engenheiros muito bons disponíveis no mercado brasileiro".

HUB GLOBAL

A unidade, desde 2008 instalada em um prédio de arquitetura futurista no entroncamento das rodovias Anhanguera e Bandeirantes, é um hub global de engenharia do Grupo Mahle e desenvolve boa parte dos componentes de motor, como coletores e outras peças, sistemas de climatização e compressores de ar-condicionado. São exportados cerca de 40% dos serviços realizados para outras subsidiárias no mundo.

Há pouco mais de um ano foi inaugurado ali o Centro Global de Biomobilidade, dedicado a projetos que envolvem biocombustíveis e biomateriais. Desde 2023 o local sedia o Centro de Engenharia Américas para Filtros. Também está na lista de atribuições o desenvolvimento de sistemas de gerenciamento térmico, tanto para motores a combustão como para veículos elétricos, que precisam de arrefecimento para baterias e motores.

O centro da Mahle no Brasil atende não só a desenvolvimentos próprios mas, também, a dezenas de empresas do setor automotivo, que todos os anos usam os laboratórios em Jundiaí para desenvolver e validar componentes e motores. "Por exemplo: todos os pistões dos motores turboflex utilizados hoje no Brasil foram desenvolvidos pela Mahle em Jundiaí."

O bom resultado do trabalho pode ser medido pelas 120 patentes ativas de projetos desenvolvidos pela Mahle em seus laboratórios brasileiros. De acordo com Lopes o centro tecnológico gera para a empresa de cinco a dez novas patentes por ano.

PROJETOS DE BIOMOBILIDADE

Dentre os projetos em andamento Lopes afirma que a principal especialidade é o desenvolvimento de motores a combustão mais eficientes com uso de biocombustíveis e hidrogênio, sistemas híbridos flex e biomateriais para uso em autopeças.

A Mahle está credenciada no Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, para receber créditos tributários em troca de investimentos: "Estamos habilitados desde o começo do programa, em março de 2024, e já desenvolvemos a segunda fase do nosso projeto voltado ao aumento da eficiência energética de motores".

O objetivo principal é reduzir para menos de 20% a diferença de consumo do etanol hidratado para a gasolina E27, que atualmente flutua de 30% a 25% em favor do combustível fóssil: "Buscamos uma melhor paridade energética para o etanol, chegando perto de algo como 19% ou 18%".

Está em curso o projeto denominado Motor BR Pós 2027, com a meta de reduzir as emissões de NMNOG, gases orgânicos não-metano, produzido por motores a etanol e que têm a contra-indicação de criar ozônio na baixa atmosfera, prejudicial à saúde. A terceira fase do Proconve L8 prevê drástica redução deste poluente a partir de 2027, o que faz a Mahle trabalhar para resolver o problema que poderia prejudicar o uso do etanol, mas segundo Lopes esta questão está "bem encaminhada".

No fim do ano passado a Mahle cap-tou R\$ 110 milhões da Finep, Financiadora de Estudos e Projetos. Os recursos serão utilizados, em um ciclo de três anos, para impulsionar o desenvolvimento de tecnologias de mobilidade sustentável, incluindo novos sistemas de propulsão, uso de materiais reciclados, ampliação da infraestrutura de inovação, localização de novas tecnologias e digitalização de produtos e serviços.

No campo dos biomateriais Lopes assinalou que o Mover, por meio da imposição de metas de reciclagem dos veículos, abre oportunidades. Ele citou, por exemplo, a utilização de matérias-primas recicladas em filtros, uma das especialidades do centro tecnológico brasileiro. ■

GWM confirma mais um SUV para Iracemápolis

A GWM vai montar mais um SUV na fábrica de Iracemápolis, SP, o Haval H9, de sete lugares, que dividirá a mesma linha do SUV Haval H6 e da picape Poer. A informação foi confirmada ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva, durante sua agenda de visitas a empresários na China, em maio. Wey também confirmou que a inauguração da produção está prevista para julho e convidou Lula para a cerimônia. Com investimentos de R\$ 4 bilhões em uma primeira fase até 2026, a capacidade inicial será de 50 mil unidades/ano em kits CKD, com a contratação de oitocentos empregados. Na segunda etapa, com aportes de R\$ 6 bilhões de 2027 a 2032, o volume crescerá gradativamente até alcançar 100 mil veículos por ano e 2 mil empregos.



Divulgação/Presidência da República

GAC investirá US\$ 1,3 bilhão no Brasil com fábrica em Goiás



Divulgação/Presidência da República

Mais um fabricante de veículos, o quarto maior da China, anunciou investimentos no Brasil ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva em sua agenda de visitas a empresários no país. A GAC Motor confirmou aporte de US\$ 1,3 bilhão, cerca de R\$ 7,4 bilhões pelo câmbio atual, para produzir veículos elétricos, híbridos e híbridos flex em uma fábrica em Goiás. O valor supera em 30% o que foi anunciado ao ministro do MDIC, Geraldo Alckmin, um ano antes. O presidente da GAC Internacional, Wei Haigang, disse também que a empresa estabelecerá um centro de pesquisa e desenvolvimento na Região Nordeste. A Lula foram apresentados os modelos Aion V, GS 4 e Ayon Y. Os três, mais o ES e Hyptec, serão lançados no mercado brasileiro em 23 de maio.

Stellantis quer transformar Córdoba em hub de picapes

Ao transferir a produção da picape média Fiat Titano da fábrica da Nordex, no Uruguai, para Córdoba, na Argentina, onde também produz o sedã Fiat Cronos, a Stellantis deu início ao plano de transformar a unidade em um hub de picapes, com foco na exportação, 50% para o Brasil. Na linha com capacidade de produzir 45 mil unidades/ano, a Titano é a primeira de uma família de veículos a ser introduzida na planta argentina, como parte do ciclo de investimento de R\$ 2 bilhões na unidade até 2030, que prevê também a contratação de mais 1,8 mil empregados neste período. A Titano feita no país vizinho tem novas suspensão, elétrica e eletrônica e o novo motor Multijet 2.2 turbodiesel – neste momento importado da Itália, mas que também produzido em Córdoba. A fábrica uruguaia, da qual a Stellantis detém 49% de participação societária, deixou de produzir a picape mas segue montando os utilitários Fiat, Peugeot e Citroën.



Divulgação/Stellantis

VWCO testa e-Volksbus em São Paulo

Os primeiros ônibus elétricos produzidos pela Volkswagen Caminhões e Ônibus em Resende, RJ, começaram a rodar na cidade de São Paulo em fase final de testes. Quatro unidades do e-Volksbus 22L serão usadas diariamente em operações reais de alguns clientes nos próximos meses. Um veículo já roda com a Transpass e os demais chegarão para outras empresas em breve.



Bosch fatura R\$ 10,8 bilhões na América Latina

A Volkswagen retornou suas exportações do SUV T-Cross para países da África, para onde já enviou em torno de 62 mil veículos em sua história no Brasil. Desta vez foram embarcadas no Porto de Paranaguá, PR, duzentas unidades do modelo produzido em São José dos Pinhais, PR, que chegarão a Camarões, Costa do Marfim, Gana, Madagascar, Ruanda e Senegal. O T-Cross já havia sido exportado para o continente africano no passado e agora passa a ser enviado em sua nova versão.

Nissan apresenta plano para fechar sete fábricas e demitir 20 mil

Após registrar prejuízo de US\$ 4,5 bilhões no ano fiscal de 2024, terminado em março passado, a Nissan apresentou, em maio, o plano de reestruturação global Re:Nissan que prevê o fechamento de sete de suas dezessete fábricas no mundo, com corte 20 mil postos de trabalho até o ano fiscal de 2027, quando

Volvo já produz ônibus elétricos articulados em Curitiba



Divulgação/Volvo

A Volvo iniciou a produção de ônibus biarticulados e articulados elétricos na fábrica de Curitiba, PR. A unidade é a única no mundo que produz o modelo BZRT, em duas configurações, para atender demandas no Brasil e de outros países que possuem sistemas BRT de transporte. A primeira unidade do BZRT biarticulado foi produzida no início de maio, com 28 metros de comprimento e capacidade para transportar até 250 passageiros. A fabricação dos chassis elétricos faz parte do investimento de R\$ 1,5 bilhão que a Volvo iniciou em 2023 e terminará de aplicar até dezembro próximo.

Autodata | Maio 2025

A Bosch encerrou 2024 com faturamento de R\$ 10,8 bilhões na América Latina, crescimento de 12% sobre o valor ajustado do ano anterior. O Brasil representou 77% da receita, com R\$ 8,4 bilhões, avanço de 6,3% com relação a 2023. Segundo a companhia 21% das vendas foram gerados a partir de exportações da operação brasileira para países da América Latina, América do Norte e Europa. Para 2025 o plano é ampliar a localização da produção. A partir de 2026 mais uma etapa do processo de montagem do ESP, controle eletrônico de estabilidade, a ECU, unidade de controle eletrônico, passará a ser feita em Campinas, SP.

a companhia japonesa espera voltar a crescer e ao lucro operacional. A meta traçada pela área multidisciplinar criada para administrar o plano, formada por trezentos especialistas, é de que os cortes de pessoal e instalações fabris resultem em redução de US\$ 3,4 bilhões os custos fixos e variáveis.



Divulgação/Honda



HONDA: ROBERTO AKIYAMA + SEIJI SATO + MARCOS BENTO + MARCELO NAKAHIRA + MAURÍCIO IMOTO

Em abril a Honda anunciou uma série de mudanças em sua diretoria no Brasil, a começar pelo vice-presidente comercial da divisão de automóveis Roberto Akiyama (primeiro à esquerda), desde 1988 na empresa, que passou a ser conselheiro executivo, com foco no relacionamento com a rede de concessionárias de motocicletas, automóveis e o braço financeiro. Seu lugar na vice-presidência comercial agora é ocupado pelo expatriado Seiji Saito (foto ao lado de Akiyama), que já teve experiências em países como Estados Unidos, China, Argentina e Chile. Nas operações da Honda Motos, Marcos Bento, que era diretor de relações institucionais e comunicação, passou a chefe da área comercial, responsável pelo relacionamento com a rede, planejamento de vendas, treinamento e também pela direção comercial do segmento de motores e máquinas. Na mesma divisão de motos Marcelo Takashi Nakahira assume a chefia de planejamento de produtos e ficará à frente das áreas de exportação, planejamento de negócios e produto, e promoção de marca, englobando as atividades de marketing, relações públicas, produto e competições). A gestão do parque eólico da Honda Energy em Xangri-Lá, RS, agora é conduzida por Mauricio Imoto (último à direita), que assumiu como presidente da operação.



Divulgação/Anfavea

ANFAVEA: ANDREA SERRA

A Anfavea contratou Andrea Serra para a recém-criada diretoria de tributos e comércio exterior. A executiva é formada em direito pela PUC Campinas, com pós-graduação em administração contábil e finanças pela FAAP. Serra soma mais de 25 anos de experiência como advogada tributarista. Seu último posto foi na General Motors, onde trabalhou por quinze anos em cargos lidando com temas tributários, aduaneiros e projetos de negócio.



Divulgação/Mercedes-Benz



BANCO MERCEDES-BENZ: ERISVALTOM SANTOS + ALFREDO TUCUNDUVA

O Banco Mercedes-Benz anunciou Erisvaltom Santos como seu novo gerente de marketing e produtos. Ele sucede a Alfredo Tucunduva, que assume o cargo de gerente da Daimler Truck Locações e Serviços. Santos é administrador de empresas com gestão em finanças, iniciou sua trajetória no banco da montadora em 2005 como técnico administrativo, depois passou pelas áreas de crédito, cobrança, operações e produtos, liderando a ampliação do portfólio da instituição, ao operar com Finame Sélic, CDC Decrescente e, mais recentemente, Fundo Clima e BNDES Emergencial Automático. Seu antecessor Tucunduva, formado em engenharia mecânica e pós-graduado em administração, iniciou sua carreira na Mercedes-Benz em 1999 como representante de pós-vendas. Passou pelas áreas de vendas de ônibus e vendas e pós-vendas de automóveis na América Latina. Em 2010 ingressou no banco como gerente regional de Porto Alegre, RS, e, posteriormente, assumiu a gerência de automóveis. Em 2021 tornou-se gerente nacional de ônibus e, em 2023, gerente de marketing e produtos.

**“Na primeira vez eu tinha duas coisas a fazer: governar o país e sobreviver.
Na segunda eu governo o país e o mundo.”**

O ególatra Donald Trump, presidente dos Estados Unidos, em entrevista à revista The Atlantic, no fim de abril, em resposta à pergunta sobre em que seu segundo mandato, iniciado em 2025, difere do primeiro, de 2017 a 2020.

“A COP30 será uma vitrine para o modelo brasileiro de biocombustíveis, que já está em operação. Nossa desafio agora é comunicar ao mundo que o Brasil, além de produzir energia limpa, oferece um caminho replicável de descarbonização baseado em inovação, escala e sustentabilidade. Isso transforma o País em exportador de combustível, de tecnologia e de política pública de vanguarda.”

Evandro Gussi, presidente da Unica, União Nacional da Indústria da Cana e Biocombustíveis, sobre a expansão e uso de biocombustíveis no mundo a partir do exemplo brasileiro, após a assinatura de acordos com a China que incluem investimento de US\$ 1 bilhão para a produção, no Brasil, de SAF, combustível sustentável de aviação, e exportação de etanol para o mercado chinês.

“Liberdade de pensamento é fundamental para um designer, mas design não é democracia: você faz suas escolhas e precisa estar pronto para defendê-las.”

Giorgetto Giugiaro, a três meses de completar 87 anos, em entrevista à Automotive News Europe. Um dos mais famosos designers de carros do mundo já desenhou mais de duzentos modelos com mais de 100 milhões de unidades produzidas no mundo todo.

“Ainda vou ao escritório todos os dias, pronto para dar meus conselhos quando solicitado, mas assim que posso me dedico à pintura.”

Giorgetto Giugiaro na mesma entrevista à Automotive News Europe, afirmando que agora só quer se dedicar a pintar quadros e retomar sua vocação desde jovem, quando queria seguir os passos do pai e do avô, que pintaram afrescos em palácios e igrejas na região de Turim, na Itália.

811,2 mil

Veículos produzidos no Brasil de janeiro a abril de 2025, em alta de 6,7% sobre o mesmo intervalo de 2024, lastreada pelo aumento das exportações, que cresceram 47,5%, para 161,9 mil unidades. Foi a maior produção no período desde 2019.

10,4 mil

Média diária de emplacamentos de veículos nos 20 dias úteis de abril, em leve alta de 3% sobre o resultado diário do mesmo mês em 2024. Em relação a março, com os mesmos 20 dias úteis e 9,8 mil licenciamentos/dia, o crescimento foi de 6%.

150,1 mil

Volume de veículos importados vendidos no Brasil de janeiro a abril de 2025, em crescimento de 18,7% em relação ao ano passado; 44,1 mil vieram da China, em alta de 28%. A venda de modelos nacionais ficou estagnada em 610,3 mil unidades.

105 mil

Número de visitantes registrados durante os cinco dias da Automec 2025, a maior da história do aftermarket automotivo brasileiro com 1,5 mil marcas de autopeças, equipamentos e serviços em exposição no São Paulo Expo, de 22 a 26 de abril.

AUTODATA

OS PATROCINADORES DESTA EDIÇÃO

Caminhões VolksCare
VolksCare + Caminhões
+ Caminhões
Novo Painel 100% Digital/Convergido

METEOR
METEOR
PAIXÃO
SERIE GIGANTE

**Só quem roda esse Brasil todo,
sabe a importância de ter um parceiro gigante.**

Meteor Highline Entrega+Disponibilidade.
Estar sempre rodando, é o que faz o seu negócio entregar mais.

VW Caminhões

CONTINENTAL PERFASTOSA
50th
HIGH-TECH⁺
INDUSTRIAL FASTENERS

CITROËN AIRCROSS CABEM 5. E MAIS 2

RENAULT KARDIAN

Mercedes-Benz

RENAULT KARDIAN

Mercedes-Benz

CONTINENTAL PERFASTOSA
50th
HIGH-TECH⁺
INDUSTRIAL FASTENERS

CSR

**Bolts
Nuts
Washers
C-Parts
Wires**

Continental Perfastos S.A. - Indústria de Parafusos e Componentes para Indústria Ltda.
Av. das Indústrias, 50 - Centro - São Paulo - SP - CEP 06450-000
Fone: (11) 5052-1000 / Fax: (11) 5052-1001
E-mail: contperfastos@contperfastos.com.br

CITROËN

CITROËN AIRCROSS CABEM 5. E MAIS 2

CITROËN

**A MERCEDES-BENZ ESTÁ COMPROMETIDA
COM A SUSTENTABILIDADE. 100% DA NOSSA
ENERGIA É GERADA POR FONTES RENOVÁVEIS.**

Mercedes-Benz