



AUTODATA

2025 PERSPECTIVAS



BREQUE INDESEJADO

Juro alto freia a economia e desacelera desempenho da indústria automotiva este ano e contagia 2026

NOVOS VW CONSTELLATION EXTRAPESADOS



Quer conhecer mais
detalhes dos Novos
VW Constellation?
Visite uma de nossas
concessionárias ou acesse
www.vwco.com.br

|VW 20.480 4x2



Volkswagen Caminhões e Ônibus



@vwcaminhoes



Volkswagen Caminhões e Ônibus

Motor de 13 litros com robustez
e mais disponibilidade para
sua frota não parar nunca.



|VW 25.480 6x2

MENOS VOCÊ NÃO QUER,
MAIS VOCÊ NÃO PRECISA.



Caminhões
Ônibus

PERSPE²⁰²⁶AS

FROM THE TOP WALLACE MOREIRA **10**

Secretário de Desenvolvimento Industrial do MDIC faz balanço do Programa Mover e do projeto de reindustrialização do governo para o País

MACROECONOMIA	20
GEOPOLÍTICA	28
ARGENTINA	34
BALANÇO MOVER	38
TENDÊNCIAS	42
AUTOPEÇAS	44
MOTOS	50

VEÍCULOS LEVES	54
HONDA	60
HYUNDAI	61
NISSAN	62
STELLANTIS	64
VOLKSWAGEN	65

CAMINHÕES	66
ÔNIBUS	72
IVECO	80
MERCEDES-BENZ	81
VWCO	82
VOLVO	83
MÁQUINAS	84

EVENTO EXTREMO TOYOTA AO VENTO **88**

Temporal desmonta telhado da fábrica de motores de Porto Feliz e fabricante perde produção

INVESTIMENTO MOTO HONDA **92**

Fabricante investe R\$ 1,6 bilhão em Manaus para produzir 1,6 milhão de motos por ano

INAUGURAÇÃO BYD NA BAHIA **94**



INVESTIMENTOS PARA ONDE VÃO **98**

Tabelas atualizadas com todos os aportes de fabricantes de veículos leves e pesados no País

SOB NOVA DIREÇÃO STELLANTIS **106**

Filosa monta equipe de liderança com mais integrantes que trabalharam com ele no Brasil

Chinesa começa a montar carros importados semimontados antes de terminar prédios em Camaçari

**WORK
STUDIO**
AUTODATA

48 BORGWARNER

78 FRASLE

6

LENTE

Números da economia, bastidores do setor automotivo e as cutucadas nos vespeiros que ninguém cutuca.

106

GENTE & NEGÓCIOS

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

114

FIM DE PAPO

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

Juro, juro, juro...

Por Pedro Kutney, editor

Juro. Esta é a palavra mais citada na grande maioria das noventa páginas editoriais desta edição de **AutoData** – dentro e fora da tradicional edição especial Perspectivas que todos os anos costumamos publicar neste outubro.

Pois a estratosférica – e absurda para muitos aqui ouvidos – taxa de juro praticada no País, de 15% básicos estipulados pelo Banco Central que se transformam em algo de 25% a 30% para o consumidor final, ativou um indesejado breque na economia e, por consequência, contaminou as perspectivas da indústria automotiva, que foram revisadas para baixo este ano com contágio já escalado para 2026.

Ainda há esperança de crescimento, mas menor do que nos últimos anos, com evolução de produção, vendas domésticas e exportações de veículos em ritmo contido ou mesmo negativo para o ano que vem. A justificativa para o desempenho ruim? Juro, juro e mais juro.

Independente do governo e vassalo do mercado o Banco Central com sua injustificável Selic de 15% ao ano – segundo maior juro real do planeta –, persegue uma miragem: meta de inflação de 3% ao ano, algo impossível em um país em desenvolvimento com muitas demandas reprimidas de consumo ao longo de anos – inclusive por carros –, e que tem a possibilidade de suprir essas demandas com aumento de renda trazido por taxas de desemprego que sugerem, pela primeira vez na história, o pleno emprego.

O juro escandalosamente elevado está, sim, trazendo a inflação para baixo, mas ainda longe da meta e com custo elevadíssimo para a economia, especialmente para o setor produtivo do País, que a esta altura certamente prefere colocar seu dinheiro para dormir no banco em vez de investir em máquinas e pessoal para produzir mais.

Todos os economistas ouvidos nesta edição avaliam que o BC vai baixar a taxa básica de juros, mas as estimativas indicam a Selic ainda em patamar muito alto ao fim de 2026, na casa dos 12%, o que significa que o crescimento de todos os setores produtivos continuará restrito, com crescimento do PIB projetado na média de 2,2% este ano e 1,8% no próximo – bem menos do que os 2,9% e 3,4% dos últimos dois anos.

Economistas que previram – ou torceram por – crescimento muito menor em 2023 e 2024 e erraram por muito, este ano devem estar felizes por estarem perto de acertar a aposta, com a ajuda de juros infelizes.



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** Aline Chaves, André Barros, Caio Bednarski, Lucia Camargo Nunes, Mário Curcio, Rúbia Evangelinellis, Soraia Abreu Pedrozo **Projeto gráfico/arte** Romeu Bassi Neto **Fotografia** DR/divulgação **Capa**

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



Geração IA/Gemini

É BOM SABER

Trata-se de tendência global pela diversificação e o Brasil a acompanha: nos últimos sete anos substituiu 12% de suas reservas em dólar por ouro. Mas não apenas: também por yuan, a moeda da China, que já soma 5,3% das reservas totais e que fica apenas atrás do próprio dólar. A participação do ouro neste balanço cresceu 400% e a do euro baixou para 5,2%. Fontes citam que em 1989 o dólar detinha 89% das reservas internacionais do País, participação hoje reduzida para 78%, diz o Banco Central. No mesmo período as reservas em ouro passaram a somar 3,5%, gerados por aquele crescimento de 400%.

É BOM SABER 2

Trata-se de tendência. A prevalência da moeda estadunidense nas reservas dos bancos centrais mundo afora caiu de 65%, registrada em 2015, para 46% hoje – seu menor nível desde 1995. Duas são as causas apontadas: a deterioração dos princípios fiscais da economia dos Estados Unidos e a fragmentação crescente do cenário geopolítico. Faz sentido: lá a dívida pública é estimada em pelo menos 120% de seu PIB e o país não tem superávits primários desde 2007. Ou seja: a solvência do governo é uma incógnita.



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

TAMBÉM É BOM SABER

Em 7 de outubro o Banco Mundial anunciou, em relatório, que sua expectativa para o crescimento da economia brasileira, este ano, é de 2,4%. Este índice supera a média esperada para a América Latina e Caribe, 2,3%, e também as expectativas do Banco Central do Brasil, 2%, do mercado financeiro, 2,16%, e do Ministério da Fazenda, 2,3%. O relatório enfatiza o destaque regional representado pelo Brasil e expõe que esta projeção é de estabilidade diante de uma desaceleração global. E projeta leve queda para 2026, para 2,2%. Razões gerais: queda nos preços das commodities, baixo nível de investimento, juros altos e preços controlados.

SERIA MELHOR NEM SABER

O Instituto Sou da Paz divulgou resultado de pesquisa realizada em dezesseis estados e no Distrito Federal sobre o esclarecimento de homicídios registrados em 2023: apenas 36% foram esclarecidos até o fim do ano passado. O melhor índice de solução aconteceu no Distrito Federal, 96%, e o pior é o da Bahia, 13%. O resultado referente a São Paulo piorou com relação a 2022: caiu de 40% para 31%.

SABER É SEMPRE BOM

IGI, ou Índice Global de Inovação, é o nome do ranking da OMPI, Organização Mundial da Propriedade Intelectual. Todo ano analisa oitenta indicadores, insumos de inovação e resultados de inovação. No meio de 139 países o Brasil obteve o quinquagésimo-segundo lugar, segunda queda consecutiva. Com relação à América Latina e Caribe ocupa o segundo lugar de 21 economias, ultrapassado que foi pelo Chile. Dentre os 36 países de renda média-alta ocupa a quinta colocação, depois de China, Malásia, Turquia e Tailândia.

SABER É SEMPRE BOM 2

Diz o relatório da OMPI que os pontos fortes brasileiros são sofisticação empresarial, capital humano e pesquisa. Os dez países líderes em inovação são Suíça, Suécia, Estados Unidos, Coreia do Sul, Singapura, Reino Unido, Finlândia, Holanda, Dinamarca e China.

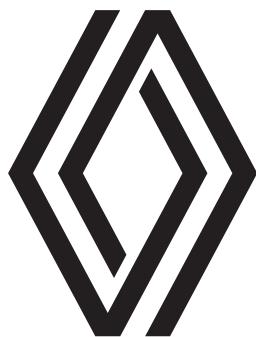
NADA COMO SABER

De acordo com dados do relatório Educação em Resumo, produzido pela OCDE, Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico, divulgado no início de setembro, o Brasil detém a quarta maior proporção de jovens, de 18 a 24 anos, que não trabalham nem estudam, 24%. A média dos países integrantes da OCDE é de 14%. Os dados são referentes a 2024. Colômbia, Costa Rica e África do Sul superam o resultado brasileiro, com 27%, 31% e 48%, respectivamente. Na outra ponta Islândia e Holanda são os países com menor proporção, 5%.



NADA COMO SABER 2

Para 38,7% da população brasileira ocupada – ou seja, inserida no mercado de trabalho – não são oferecidos direitos básicos como seguro-desemprego, licença médica e aposentadoria. Segundo pesquisa do IBGE é a informalidade que marca estas relações de trabalho. A maior taxa de informalidade está no Maranhão, 56,2%.



RENAULT KARDIAN

o SUV mais premiado do país

o motor 1.0 turbo mais forte do Brasil⁽¹⁾
novo painel digital de 10"
novo openR link de 10.1" com espelhamento sem fio de smartphone
13 sistemas avançados de assistência de direção

descubra





(1) afirmação de motor mais forte do Brasil, baseado na unidade Newton metro, com base no Sistema Internacional de Unidade.



Desacelere. Seu bem maior é a vida.

Renault recomenda Castrol renault.com.br

Mover a neointustrialização

Fundamental. Este é, sinteticamente, o papel da indústria automotiva no processo de neoindustrialização do País, da retomada de estímulos ao setor industrial como motor do crescimento econômico e do avanço tecnológico. Esta visão desenvolvimentista voltou a dominar as ações do governo em anos recentes e os formuladores das políticas que sustentam o plano NIB, Nova Indústria Brasil, estão abrigados no MDIC, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Um dos desenvolvimentistas incumbidos de liderar a costura das políticas de reindustrialização é Uallace Moreira Lima, secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços do Ministério, que com sua equipe esteve à frente das discussões e negociações para a elaboração e regulamentação do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, que direciona incentivos e metas para o desenvolvimento da indústria automotiva no País. "É uma das políticas mais exitosas e uma das

vitrines do NIB, que já estimulou anúncios de R\$ 180 bilhões em investimentos do setor automotivo no País", exalta o secretário.

Com longa carreira dedicada ao estudo do desenvolvimento econômico Lima hoje está na linha de frente da construção de políticas públicas para o setor industrial e é um dos principais articuladores das regulamentações do Mover. Nesta entrevista o secretário fala da evolução do programa e das perspectivas da indústria automotiva no País.



**Clique aqui para assistir
à versão em videocast
desta entrevista**

Qual sua avaliação sobre a evolução do Mover nos quase dois anos de vigência do programa?

O Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, é uma das prioridades para o desenvolvimento tecnológico do País. Hoje é uma das políticas mais exitosas do governo, uma das vitrines do Iplanol Nova Indústria Brasil. Orçado em R\$ 19,3 bilhões de créditos tributários [para financiar projetos da indústria de 2024 a 2028, é um programa que já

estimulou o anúncio de R\$ 180 bilhões em investimentos. Temos atualmente 248 empresas com projetos habilitados, especialmente vinculados à exploração de todas as rotas tecnológicas no processo de descarbonização do setor automotivo.

As normas do chamado IPI Verde foram publicadas mais de um ano depois da aprovação do Mover pelo Congresso. Por que houve a demora?



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas 





Foto: Júlio César Silva/Divulgação MDIC

“Quando se fortalece o ecossistema de inovação o País eleva sua produtividade e a liderança tecnológica. É importante que a gente também faça transformações radicais para ter tecnologias capazes de influenciar o mundo.”

Eu considero que não demorou. Tudo foi amplamente discutido com todos os representantes do setor produtivo e do governo. Esse debate foi importante porque o IPI Verde é a base do Imposto Seletivo [que incidirá sobre os veículos a partir de 2027] na reforma tributária e precisávamos deixar isso muito bem configurado, inclusive porque o Brasil traz dentro do Mover um aspecto revolucionário, pois é o único país no mundo que já incorpora a métrica [de emissões de CO₂] do poço à roda [como um dos critérios para calibrar a tributação sobre veículos]. Isto é algo extremamente novo, embute justiça distributiva para o sistema tributário, o que demandou tempo de diálogo com o setor produtivo e o Ministério da Fazenda, com simulação para saber se o impacto fiscal seria neutro, porque nós não elevamos a carga tributária.

De todas as regulamentações que foram negociadas com a indústria automotiva qual delas o senhor considera que foi mais difícil de encontrar consenso?

O IPI Verde demandou um diálogo mais amplo e um pouco mais longo. Mas não foi difícil, foi mais aprofundado, pois houve um cuidado muito grande. Uma preocupação do vice-presidente [o ministro do Desenvolvimento] Geraldo Alckmin era de não elevar a carga tributária. E esses cálculos de impacto tomaram tempo, para que pudéssemos fazer um escalonamento tributário [do IPI] levando em conta eficiência energética, potência, reciclagem, fonte de energia e nível de segurança, para apresentar ao setor produtivo e para a sociedade uma política que estimula carros mais sustentáveis, desestimula carros que emitem muito CO₂ e, ao mesmo tempo, promove justiça distributiva.

Ainda restam publicar algumas regulamentações do Mover. Quando devem sair esses últimos seis decretos e portarias?

Faltam publicar seis portarias [com regulamentações de metas e incentivos] de eficiência energética para veículos leves, de reciclagem antecipada, de rotulagem de conteúdo local, de fiscalização e auditoria, de inventário e pegada de carbono [para estabelecer a medição de emissões do berço ao túmulo] e adequação das resoluções dos programas prioritários [de investimentos em instituições de pesquisa e desenvolvimento]. Tudo está bem encaminhado. Nossa propósito é até o fim do ano publicar tudo para fechar o ciclo das doze portarias.

A medição de emissões de CO₂ do poço à roda, que leva em conta desde a produção e distribuição dos combustíveis até o seu uso nos veículos, é considerada um avanço nas políticas

CONTINENTAL PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas

de descarbonização e favorece o uso de biocombustíveis. Mas por que esta medição ainda não está fixada na etiquetagem veicular do Inmetro?

O Inmetro está amadurecendo estudos técnicos para fazer a publicação mais concreta e cuidadosa, com a possibilidade de fazer estudo comparativo [de fontes energéticas]. Estamos dialogando com eles, apresentamos os critérios do Mover. O Brasil tem tecnologia com biocombustíveis que já descarboniza quando se considera [emissões] do poço à roda. Esta inovação traz disruptão que demanda um processo de maturação do conhecimento, de análise, de revisão, para que possamos chegar à métrica perfeita.

Qual o papel e a importância da indústria automotiva na neoindustrialização do Brasil?

O Brasil tem hoje o oitavo maior parque produtivo de veículos do mundo. É um setor estratégico para a indústria brasileira e para o projeto de reindustrialização Nova Indústria Brasil, porque representa 20% da indústria de transformação e

emprega mais de 1,2 milhão de pessoas direta ou indiretamente. E temos capacidades internas de construir, com setor de autopeças e montadoras, bem como um ecossistema de inovação com centros de pesquisa e mão-de-obra qualificada. Então, quando se pensa no processo de neoindustrialização, na retomada do protagonismo da indústria no crescimento econômico, a indústria automotiva é fundamental, porque puxa uma longa cadeia produtiva de pneus, borracha, aço, vidro, plástico...

A indústria automotiva tem mais de 100 anos no Brasil e já produziu mais de 100 milhões de veículos, mas sempre dependeu de incentivos. Por que este setor precisa de tantos estímulos?

Não só este mas qualquer setor produtivo depende de políticas públicas. É quimera achar que a indústria no mundo não precisa de subsídio. O Fundo Monetário Internacional publicou um estudo mostrando que 73% das medidas de incentivo, de subsídio e de conteúdo local estão concentrados nos Estados Unidos, na Europa e na China. Portan-

“Qualquer setor produtivo precisa de políticas públicas. É quimera achar que a indústria no mundo não precisa de subsídio. O Fundo Monetário Internacional publicou um estudo recente mostrando que 73% das medidas de incentivo, de subsídio e de conteúdo local estão concentrados nos Estados Unidos, na Europa e na China. O mundo inteiro adota essas políticas e o Brasil não pode abdicar disso.”



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas



“Quando se pensa no processo de neoindustrialização, na retomada do protagonismo da indústria no crescimento econômico, a indústria automotiva é fundamental porque puxa uma longa cadeia produtiva.”

to não existe investimento privado se não houver suporte público. O setor automotivo da China, por exemplo, não avançou pelo princípio do livre mercado, mas apoiado por políticas de subsídios, incentivos, cotas e proibição de importações de componentes para SKD e CKD, porque eles queriam ter fábricas e não montadoras de partes importadas. O mundo inteiro adota essas políticas e o Brasil não pode abdicar disto.

Na sua opinião o Mover exige das empresas contrapartidas equivalentes aos incentivos recebidos?

As políticas industriais precisam trazer benefícios à sociedade, incentivos devem ter contrapartidas. Por isto no Mover os benefícios dependem de agregação de valor, verticalização e adensamento da cadeia produtiva, investimento em P&D, acesso ao mercado externo e diversificação de exportações, nível de eficiência energética e de reciclagem, com punição para o não cumprimento dos requisitos que é a desabilitação ao programa e devolução dos recursos recebidos.

Muito se fala que a indústria automotiva instalada no País precisa exportar mais para ocupar sua elevada capacidade ociosa. Muitas fabricantes dizem que a falta de competitividade está ligada a um sistema tributário que gera resíduos difíceis de recuperar, infraestrutura logística deficiente e baixa quantidade de acordos econômicos. O que tem feito o governo para minimizar estes entraves?

Hoje a produção da indústria automotiva depende, em média, em torno de 80% do mercado interno. Exporta muito pouco e quando a economia local desacelera a indústria entra em crise. Mas alguns grandes passos já foram dados para melhorar nossa competitividade. O sistema tributário brasileiro atual pune não só o setor automotivo como toda a indústria, mas a reforma tributária, que entra em vigor a partir de 2027, vai estimular exportações e reduzir custos. Também é extremamente importante melhorar a logística e o novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), com investimentos previstos de R\$ 1,7 trilhão, tem essa perspectiva. Com relação a acordos internacionais de comércio, depois de vários anos, está avançando o acordo do Mercosul com a União Europeia e outros estão sendo assinados neste governo, porque o presidente Lula tem buscado ampliar os laços comerciais com vários mercados.

Essas ações são suficientes para dar competitividade às exportações?

É importante buscar o livre comércio e novos mercados mas existem barreiras: os países desenvolvidos que adotam políticas industriais também lançam mão de subsídios, incentivos e proteções,

CONTINENTAL PARAFUSOS S.A.

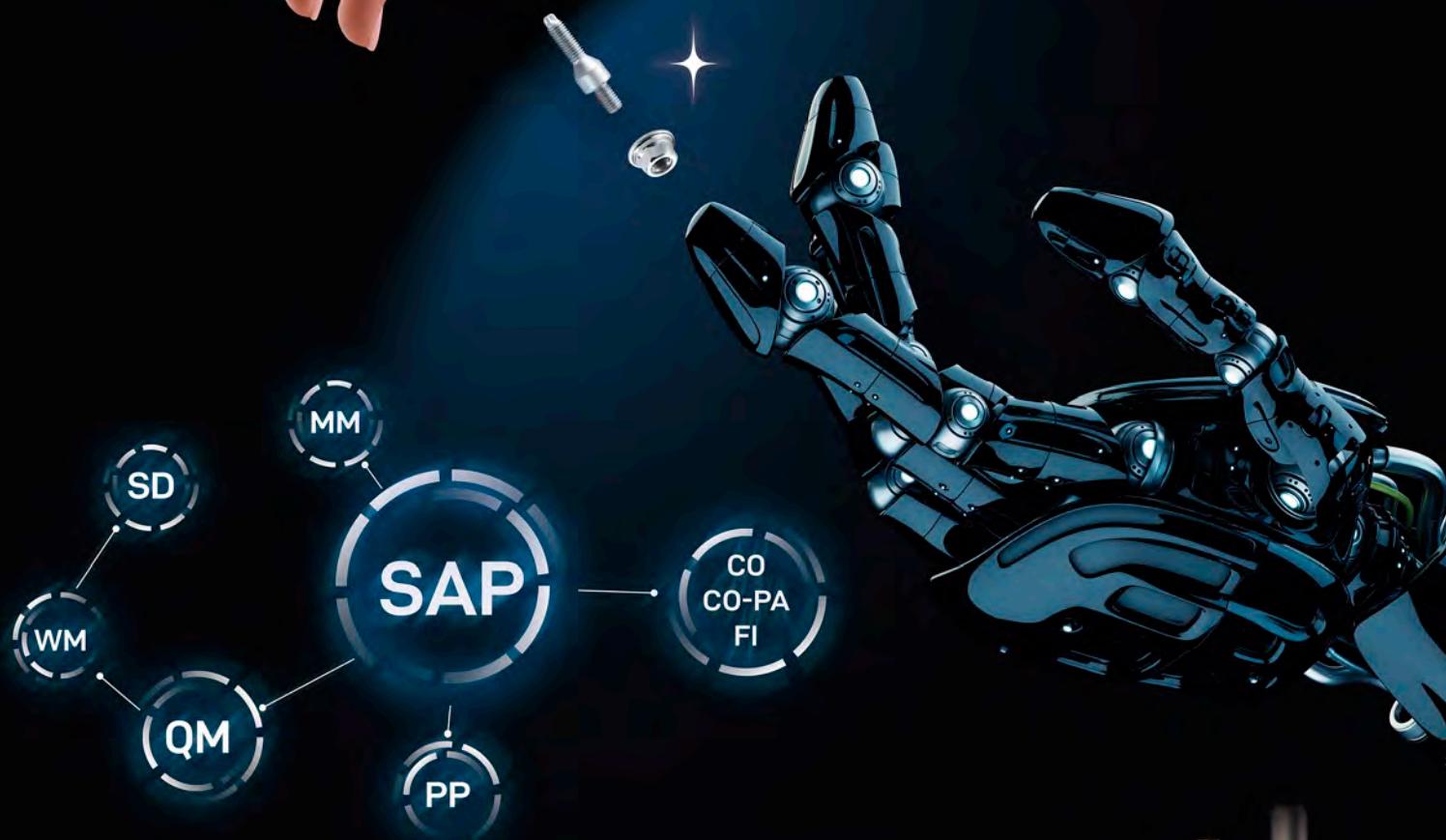
Fornecendo excelência para aplicações automotivas



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.



HIGH-TECH ✨ INDUSTRIAL FASTENERS



PRODUCTS

Bolts
Nuts
Washers
C-Parts
Wires



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

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



que distorcem o comércio internacional. Então veja que a competitividade não se dá apenas com base no nível de produtividade de um país: há outros elementos e é importante que o Brasil fique atento a esse processo. Há, ainda, um outro ponto a se considerar, que é fortalecer a inovação. O investimento em P&D como proporção do PIB no Brasil é 1,1%. Nos países da OCDE é de 2,4%, em média. Nos Estados Unidos é de 2,8%. Nos países asiáticos a média chega a 3,5%, a Coreia investe 4,1% do PIB. Quando se fortalece o ecossistema de inovação o país eleva sua produtividade e a liderança tecnológica, não sendo apenas um seguidor. É importante que a gente também faça transformações radicais para ter tecnologias capazes de influenciar o mundo.

O mercado nacional de veículos começou a andar de lado principalmente por causa da alta dos juros. O MDIC teme que essa situação comprometa os investimentos da indústria?

Nos preocupamos muito com isto porque este é um setor de bens de consumo duráveis, que depende fundamentalmente de crédito. O ponto é que a política de juros do Brasil é irracional, está prejudicando a atividade produtiva, ao mesmo tempo em que temos deflação [em agosto]. Se a inflação está caindo e a Selic é mantida em 15% o juro real está aumentando. Com isto, hoje, é mais rentável comprar ativos financeiros do que fazer investimento produtivo. Esta crítica precisa ser feita, [porque a política de juro] torna inviáveis os investimentos do setor, condena a indústria, o emprego produtivo de alta renda e o crescimen-

“O Mover é uma das políticas mais exitosas do governo, uma das vitrines do [plano] Nova Indústria Brasil. O programa já estimulou o anúncio de R\$ 180 bilhões em investimentos. Temos atualmente 248 projetos habilitados, especialmente vinculados à exploração de todas as rotas tecnológicas no processo de descarbonização.”

to econômico. Pensando neste cenário o governo lançou recentemente uma linha de crédito de R\$ 12 bilhões, com taxa de 9,75% ao ano, para o setor de máquinas e equipamentos. Recentemente também lançamos o Programa Carro Sustentável, reduzimos o IPI a zero de carros Chevrolet, da General Motors, da Hyundai, da Volkswagen, da Stellantis [Fiat] e da Renault. É também uma forma de estimular o mercado. Nós continuamos estudando outros instrumentos para estimular o mercado e minimizar o impacto da taxa de juros. O governo adota a política de equilíbrio fiscal mas só que os juros não dependem só disto. Nesse sentido manter o juro elevado é uma irracionalidade sem tamanho porque aumenta o gasto público: 1 ponto porcentual de Selic equivale a R\$ 55

CONTINENTAL PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas

bilhões a mais em gastos com serviço da dívida pública.

Os fabricantes da China que estão chegando ao Brasil trarão mais desenvolvimento ao setor ou vieram só para explorar o mercado?

Todo investimento é bem-vindo mas não podemos aceitar que o Brasil se torne uma "maquila" só com montadoras de CKD e SKD. Por isto, no Mover, quanto maior for o nível de agregação de valor e verticalização no País maior o benefício tributário. O que nós queremos é empresas que façam transformação tecnológica, que invistam em pesquisa e desenvolvimento, que inovem aqui, e não para transformar o Brasil em um mercado para desovar excesso de capacidade produtiva.

Atualmente a indústria automotiva importa muitos componentes que não são produzidos no País, ainda não produz a maior parte dos sistemas para veículos eletrificados, como as baterias. O MDIC adota incentivos suficientes para adensar esta cadeia produtiva?

O Mover prevê incentivos [créditos tributários] para a habilitação de qualquer investimento vinculado ao adensamento da cadeia produtiva, seja para carros híbridos ou 100% elétricos, ou para o desenvolvimento de baterias. E para além do Mover nós criamos diversos instrumentos de crédito, como o Plano Mais Produção, do BNDES, uma linha de financiamento de R\$ 643 bilhões para quem quiser investir no Brasil. Recentemente abrimos o edital BNDES-Finep para atrair centros de pesquisa e desenvolvimento. Algumas empresas

do setor automotivo já tiveram projetos aprovados. Também temos no BNDES a linha Mais Inovação, de R\$ 108 bilhões, com taxa negativa labaixo da inflação em torno de 4,7% ao ano, para quem quiser investir em inovação. São ferramentas para estimular todas as rotas tecnológicas e verticalizar a cadeia produtiva.

Em um horizonte de um a dois anos à frente como o senhor projeta o desenvolvimento da cadeia automotiva do Brasil?

Temos alguns desafios. Primeiro: precisamos manter o crescimento econômico. O governo do presidente Lula conseguiu fazer a economia brasileira voltar a crescer acima de 3%, com a taxa de desemprego de 5,8%. Manter esse ritmo é fundamental para sustentar o consumo do setor automotivo. Outro desafio é estimular a exportação, principalmente, nesse curto prazo, para a América Latina, onde perdemos mercado para veículos chineses. O terceiro ponto é o investimento em infraestrutura da cadeia de abastecimento dos carros eletrificados. O Brasil tem dimensão territorial muito grande e por isto o híbrido será a primeira opção de eletrificação. Nesse sentido também é necessário estimular a tecnologia genuinamente nacional dos bio-combustíveis, que promove descarbonização até maior do que um carro elétrico quando se faz a mensuração do poço à roda. Além de tudo isto é essencial que as políticas industriais tenham caráter de Estado, não de governo, porque se houver interrupção ao mudar o governo se rompe com o princípio da previsibilidade que o setor produtivo tanto precisa para fazer investimentos.

CONTINENTAL PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas



Desacelere. Seu bem maior é a vida.

Quem já busca as
novidades de 2026
**precisa comprar
o Tera em 2025.**

Novo Tera. O novo ícone para sua nova era.





FreePik

Economia perde fôlego mas resiste

Persistência do juro elevado demais contrai a economia e transmite desaceleração para 2026, mas PIB segue positivo com pleno emprego, renda aumentada e possíveis incentivos ao consumo em ano eleitoral

Por Rúbia Evangelinellis

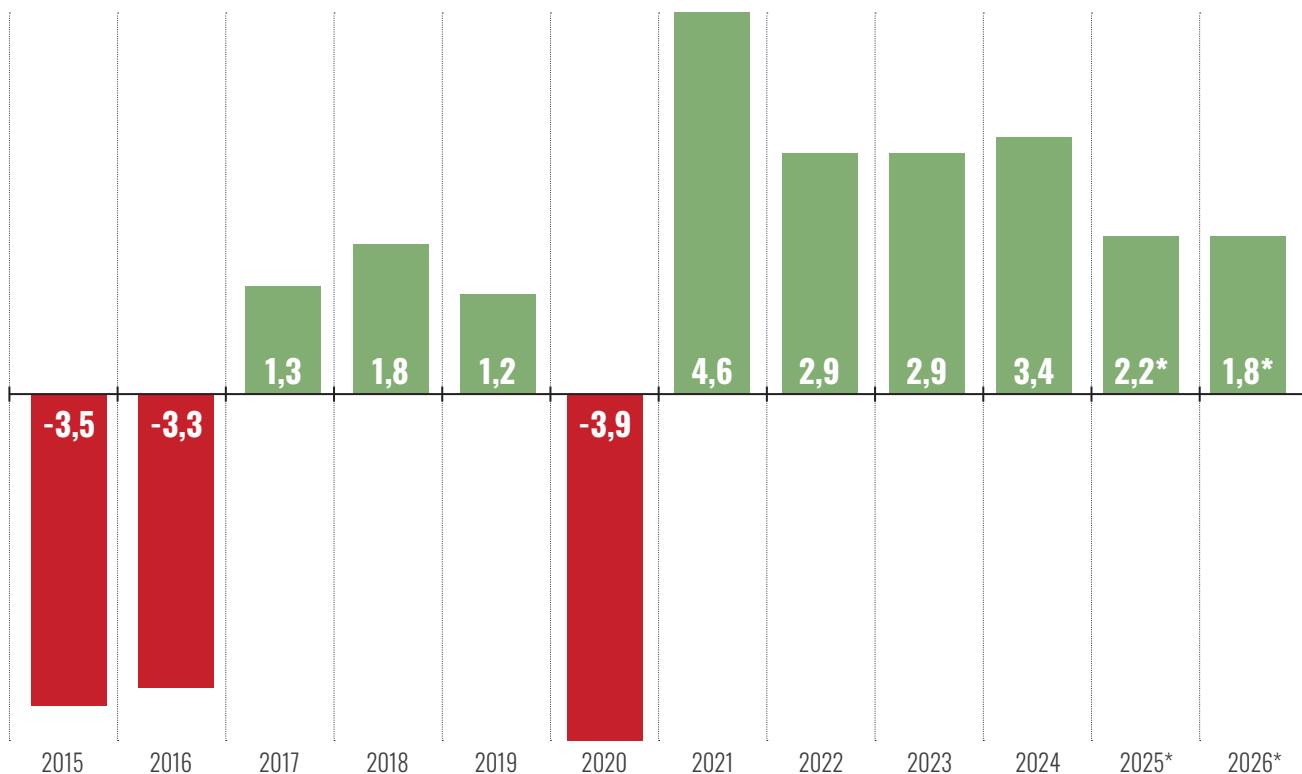
Apos encerrar os três últimos anos com crescimento consecutivo em patamares cada vez mais elevados, superando as projeções do mercado, a economia brasileira segue resistente, deve manter trajetória de crescimento, ainda que em patamar mais comedido. Desta vez economistas preveem que o PIB, outra vez, consiga driblar os juros altos e os efeitos externos, encerrando o ano com taxa de expansão em torno de 2% - pela primeira vez em três anos mais perto das previsões dos economistas.

Dentre os fatores que impulsionam a atividade econômica está a agropecuária, a indústria extrativista e o setor de serviços. Outro aspecto positivo é o baixo desemprego, que recuou para 5,6% no trimestre encerrado em agosto, repetindo o menor nível da série histórica da PNAD Contínua, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, iniciada em 2012 pelo IBGE.

Mas a previsão é de que a economia, atacada pela taxa de juro extremamente elevada, desacelere neste segundo semestre. Ainda assim o ano deve encerrar

PIB em desaceleração (%)

* Projeções Focus/BC out/2024 | Fonte: IBGE



com saldo positivo. O IBGE já apontou a desaceleração do PIB no segundo trimestre, período que registrou alta de apenas 0,4%, bem baixo do 1,3% contabilizado de janeiro a março.

Embora o mercado de trabalho e o rendimento das famílias tenham apresentado melhora significativa a taxa Selic em 15%, no maior nível desde julho de 2006, atua como instrumento de retração de consumo, dos investimentos produtivos, dos financiamentos e provoca o aumento do endividamento e da inadimplência.

PROJEÇÕES CONTRAÍDAS

O Boletim Focus, do Banco Central, que retrata sobretudo as projeções de instituições financeiras, aponta que o mercado mantém, nas últimas semanas, a estimativa de crescimento do PIB em 2,16%

para 2025 e de 1,8% para 2026. Já para a inflação medida pelo IPCA o relatório projeta 4,8% este ano e recuo para 4,28% no próximo. Para o câmbio a aposta é de R\$ 5,45 e R\$ 5,43 por dólar, no fechamento dos anos citados, em projeção que vem caindo a favor do real ao longo deste ano. O ponto duro da análise é visto na previsão da Selic: de 15% em dezembro e de ainda altos 12,25% para o encerramento de 2026.

Vale destacar que o BC também prepara o relatório Firmus, ainda em fase piloto, com periodicidade trimestral. O objetivo é captar a percepção de empresas não financeiras sobre os negócios e a economia. Haroldo da Silva, vice-presidente do Corecon SP, Conselho Regional de Economia do Estado de São Paulo, acredita que é um levantamento importante e espera que se torne tão relevante quanto o Focus,

para retratar expectativas além dos vícios do setor financeiro.

Sobre as projeções Haroldo Silva alerta para um possível impacto na economia em razão das tensões ocorridas no cenário internacional, especialmente por causa de disputas geopolíticas que se desdobram em disputas comerciais, como o tarifaço aplicado pelos Estados Unidos a diversos países e com mais força ao Brasil.

O economista avalia que a balança comercial brasileira poderá ser afetada por um outro fator: "A desaceleração do

crescimento da economia chinesa não chega a ser um desastre mas pode provocar avalanche de produtos chineses em outros países, incluindo o Brasil".

Com relação aos juros globais ele prevê que permaneçam em alta em razão das pressões inflacionárias experimentadas no mundo.

SELIC DRENA PRODUÇÃO

No Brasil Silva observa que a inflação caminha para um nível de controle, embora permaneça acima da meta "muito ambiciosa" de 3% para o padrão histórico de organização e de indexação da economia brasileira. O economista defende ainda a retomada dos estoques reguladores por parte do governo, para manter a oferta de alimentos essenciais, como arroz, feijão e batata, e evitar o impacto sobre os preços.

Silva considera o patamar atual da Selic, de 15%, fator que institui restrição monetária "apertadíssima", que inibe o setor produtivo e o consumo. O economista observa que o juro alto torna mais atraente a compra de título público – o que é possível para a menor parcela da população – e encarece o custo financeiro do crédito, do capital de giro, a economia e os produtos: "Existe uma drenagem de toda atividade produtiva para o setor financeiro e isso é extremamente concentrador de renda, pois pune aqueles que dependem de crédito e pagam mais pelos produtos, que são a maioria dos brasileiros".

Em linhas gerais o economista do Co-recon prevê que o PIB cresça de 2% a 2,2% em 2025 e 2% em 2026 – ano eleitoral e de economia "resfriada". A Selic, por sua vez, deve recuar um pouco a partir do fechamento de 2025, para 14,75% e 12,5% ao longo de 2026. Seguindo o mesmo comparativo o dólar deverá flutuar de R\$ 5,40 reais em 2025 a R\$ 5,50 em 2026, enquanto a inflação fica em 4,7% este ano e 4,1% no próximo.

INDÚSTRIA PERDE FÔLEGO

A indústria de transformação está longe de crescer significativamente e se ressente do impacto provocado pela alta dos juros.

Projeções macroeconômicas do mercado

Fonte: Relatório de Mercado Focus/BC 13/out/2025 // IBGE

	2025	2026
PIB (%)	2,16	1,80
Inflação IPCA (%)	4,72	4,28
Inflação IGP-M (%)	0,95	4,20
Juro Selic (% aa)	15,00	12,25
Dólar (R\$)	5,45	5,50
Taxa média anual de desemprego (%)*	5,60	6,80
Dívida pública líquida (% PIB)	65,76	70,80
Conta corrente externa (US\$ bi)	-69,00	-65,35
Balança comercial (US\$ bi)	62,00	65,72
Investimento Estrangeiro Direto (US\$ bi)	70,00	70,00



Chegou o sócio que a sua empresa precisa.

E para a parceria ser completa,
as 3 primeiras revisões são grátis*.



Seu bem maior é a vida.



Motor 2.8l Turbo Diesel



Muito mais conforto



Espaço interno
com 16 assentos



A tranquilidade
que só a Toyota
oferece**

Toyota Pós-venda
Revisão Facilitada

*Gratuidade aplicável apenas para as peças e serviços obrigatórios de cada revisão, segundo manual do produto.
**Consulte informações de produto e condições de garantia em www.toyota.com.br.

HIACE

A confiança que te move



“A desaceleração da economia chinesa não chega a ser um desastre mas pode provocar avalanche de produtos chineses em outros países como o Brasil.”

Haroldo da Silva, Corecon SP

Igor Rocha, economista chefe da Fiesp, Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, observa que este ano o setor industrial está em fase de maior atenção: “A indústria geral e de transformação está caminhando bastante de lado, em patamar próximo de zero ou de crescimento de apenas 0,5%. Construção civil e indústria de transformação sentem o momento mais duro, desafiador. O que está pegando para o setor sobretudo são os juros, uma vez que não existem mecanismos para atenuar esse impacto”.

Pelas suas contas o aperto monetário bate forte na indústria de transformação, em patamar 60% maior do que em outros setores da economia: “A indústria é um

setor mais cíclico e, por isto, sofre muito no momento de reversão da economia, sem contar que tem ainda o impacto do custo Brasil”.

Em relação às sobretaxas aplicadas pelos Estados Unidos a produtos brasileiros Rocha prevê impacto potencial no PIB de 0,2 ponto porcentual neste ano e de 0,38 em 2026: “É ruim para alguns setores, como para a indústria de móveis e de máquinas agrícolas, mas quando se avalia no resultado agregado, considerando a média, representa um impacto relativamente contornável”.

Rocha prevê para 2025 e 2026 PIB com altas de 2,4% e de 1,9%, respectivamente, com viés de alta; inflação de 4,83% e 4,3%;



“A indústria geral e de transformação está caminhando bastante de lado, em patamar próximo de zero ou de crescimento de apenas 0,5%.”

Igor Rocha, Fiesp

Projeções economistas

	PIB		Inflação IPCA		Selic		Dólar/R\$	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Haroldo Silva	2,2%	2,0%	4,7%	4,1%	14,75%	12,50%	5,40	5,50
Igor Rocha	2,4%	1,9%	4,8%	4,3%	14,75%	12,25%	5,50	5,60
Tereza Fernandez	2,2%	1,7%	4,9%	4,8%	15,0%	13,50%	5,30	5,50
Rodrigo Nishida	2,2%	2,0%	4,9%	4,4%	15,0%	12,50%	5,70	5,70

câmbio com pouca oscilação, encerrando os anos em R\$ 5,50 e R\$ 5,60, e Selic de 14,75% e de 12,25%.

O economista observa que a economia brasileira está em processo de desaceleração nos últimos meses, mas não em um forte processo de queda, com base nos desempenhos registrados nos últimos anos. Para ele a melhora do cenário no setor produtivo é ter condições para que o juro de mercado caia: "A economia brasileira tem mostrado uma força bastante significativa para enfrentar momentos desafiadores como o atual".

ÁREA FISCAL PREOCUPA

Tereza Fernandez, consultora econômica da Fenabrade, projeta crescimento do PIB de 2,2% este ano e na faixa de 1,4% a 1,7% para o próximo. A Selic deve se manter em 15% até dezembro e recuar gradativamente para 13% ou 13,5% no fechamento de 2026, enquanto a inflação permanece na faixa de 4,9% a 5,1% este ano e de 4,5% a 4,8% em 2026. Já o câmbio deve oscilar de R\$ 5,20 a R\$ 5,30 até dezembro e de R\$ 5,00 a R\$ 5,50 no fechamento do ano que vem.

A economista ressalta a importância de se considerar possíveis impactos gerados a partir de disputas geopolíticas e

comerciais de países, especialmente dos Estados Unidos e da China: "Creio que a economia no mundo tende a desacelerar e a inflação a crescer. Problemas fiscais também devem aumentar, inclusive na Europa".

No ambiente doméstico Fernandez observa, no entanto, que os números estão em patamar "confortável", tanto para a estimativa de alta do PIB quanto para a inflação, que desacelera "devagar", ainda que acima da meta oficial de 3%, com teto de 4,5%, e câmbio mais acomodado.

Na sua opinião o gargalo está nos gastos públicos, que jogam por terra o arcabouço fiscal do governo: "Vemos a dívida pública bruta do País subindo rapidamente para alcançar montante que representa 80% do PIB". Em agosto este porcentual chegou a 77,5%, mesmo nível do mês anterior.

Tereza Fernandez destaca outro gargalo proveniente da desaceleração do crédito, que recuou de uma expansão de 30% em outubro do ano passado para a média atual de 8%, devido ao alto endividamento das famílias e do aumento da inadimplência. Estes fatores, combinados com juros altos, devem tornar o crédito mais restritivo para a aquisição de veículos.



Arquivo Pessoal

“A economia no mundo tende a desacelerar e a inflação a crescer. Problemas fiscais também devem aumentar, inclusive na Europa.”

Tereza Fernandez, Fenabrade

INCENTIVOS EM ANO ELEITORAL

Rodrigo Nishida, economista da consultoria 4intelligence, reforça a estimativa de crescimento da atividade econômica de 2,2% neste ano e de 2% em 2026: “Com as eleições no ano que vem creio em medidas que estimulem o consumo e que também devem favorecer incentivos sociais, como a já aprovada isenção de pagamento do imposto de renda para quem recebe até R\$ 5 mil”.

Para o economista a inflação deve ficar em 4,9% este ano e em 4,4% no próximo, a taxa Selic se mantém em 15% e recua a partir de março, terminando 2026 em 12,5%. O câmbio tende a encerrar este ano em torno de R\$ 5,70 e repetir a dose em 2026.



Arquivo Pessoal

“Ainda entraremos em 2026 com a taxa elevada de juros, mas o BC deve começar a reduzir a Selic no início de março, com a inflação mais comportada.”

Rodrigo Nishida, 4intelligence

“Ainda entraremos em 2026 com a taxa elevada de juros, mas creio que o Banco Central comece reduzir a Selic no início de março, com a inflação mais comportada”, ele prevê.

Com relação à indústria automotiva Nishida destaca o impacto da alta dos juros que, consequentemente, tem efeito direto sobre a concessão de novos financiamentos, que ficam mais caros e restritos, afetando também o preço dos produtos: “Ainda que a Selic recue os bancos enxergam a curva elevada, acima de 10%, para os próximos dois ou três anos. Isto reflete no financiamento, pois assim as parcelas ficam altas e pesadas para os consumidores”. ■

NOVA LINHA CITROËN



AIRCROSS E C3

AVVENTURE-SE A RELAXAR.



SAIBA MAIS



PNEUS DE USO MISTO



MULTIMÍDIA 10"



NOVO INTERIOR



DESEACELERE. SEU BEM MAIOR É A VIDA.

Tem alguma dúvida? Entre em contato pelo WhatsApp 31 2123-2300 ou através do 0800 011 8088. Em dias úteis, das 08h às 20h. Acesse também nossos canais de comunicação: @citroenbrasil e www.citroen.com.br



CITROËN



Imagem gerada por IA/Gemini

Brasil sofre menos na nova ordem mundial, por enquanto

Na visão de especialistas o País ainda guarda distância segura de conflitos geopolíticos e econômicos globais, tarifaço de Trump tem custo reduzido, mas falta plano de inserção internacional com desenvolvimento nacional

Por Pedro Kutney

Aúnica previsão acertada sobre a nova ordem mundial que se desenha para os próximos anos é que tudo ficou muito imprevisível. Também é certeza para a maioria dos especialistas em geopolítica que nada será como antes. O surgimento de uma nova potência econômica no mundo, a China, desequilibra a balança global que sempre pendeu em favor dos interesses políticos e comerciais dos Estados Unidos, gerando reação que afeta todos os países,

em maior ou menor grau, por meio de tarifas que interditam os negócios e os organismos multilaterais.

Apesar de ter sido atingido pelas maiores tarifas impostas ao mundo pelo governo imperial de Donald Trump, graças à sua exposição relativamente baixa ao comércio internacional, o Brasil navega em águas mais calmas, ao menos por enquanto. Sérgio Vale, economista chefe da MB Associados e especialista em relações internacionais, concorda com a maioria dos analistas que o tarifaço deverá causar perda econômica mínima ao País, da ordem de apenas 0,1% do PIB este ano.

"No fim das contas o cenário é mais positivo do que foi inicialmente imaginado."

Este impacto, inclusive, pode ser reduzido caso prosperem as negociações do governo brasileiro com os Estados Unidos, em canal aberto após o encontro na Assembleia Geral da ONU, no fim setembro, dos presidentes Luis Inácio Lula da Silva e Donald Trump, que dias depois fluiu para uma conversa por videoconferência dos dois e agora prosseguem nas mãos da diplomacia dos dois países.

Vale reconhece que alguns setores exportadores que não foram incluídos na lista de isenções, como autopeças, aço, máquinas agrícolas e rodoviárias, por exemplo, são mais atingidos por perdas de receitas com vendas externas para os Estados Unidos e devem procurar outros mercados. Mas consequências econômicas mais amplas ainda são pequenas.

"O que importa para a economia do País é o resultado agregado e aí vemos um impacto muito baixo", afirma o economista. "Por enquanto a questão da guerra tarifária dos Estados Unidos com o mundo é menos relevante para o Brasil, que conta com algumas vantagens: não existem aqui conflitos geopolíticos de fronteiras, o País é autossuficiente em petróleo, existem ativos importantes como a grande extensão territorial, reservas minerais de terras raras e agropecuária forte, até a situação fiscal é melhor do que a de muitos países desenvolvidos que têm déficits maiores que seu próprio PIB."



Divulgação/MB Associados

"No fim das contas o cenário é mais positivo para o Brasil do que foi inicialmente imaginado."

Sérgio Vale, MB Associados

No entanto o FMI, Fundo Monetário Internacional, em seu mais recente estudo sobre a economia global, avalia que o impacto das tarifas estadunidenses ainda não foi completamente sentido e que seus efeitos devem reduzir o crescimento econômico no ano que vem, inclusive nos Estados Unidos – a entidade estima que o PIB do país avançará 2,1% este ano e 2% em 2026, taxas abaixo dos 2,8% de 2024. Para o Brasil o FMI aumentou de 1,9% para 2,1% a projeção de expansão do PIB em 2025 – justamente porque o efeito do tarifaço é considerado baixo – e reduziu de 2,1% para 1,9% a expectativa para o próximo ano, por esperar consequências mais fortes da sobretaxação às exportações brasileiras.

NOVA ORDEM MUNDIAL

Embora seja difícil fazer previsões neste momento Vale observa que a instabilidade é o principal motor do mundo atual: "Não há sinal no horizonte de

estabilidade nos próximos meses e até anos. Os Estados Unidos estão cada vez mais fechados, a Europa tem dificuldades crescentes de baixo crescimento e déficits fiscais, existem conflitos permanentes, enquanto a China amplia seu espaço na economia global".

Para Rubens Barbosa, ex-embaixador nos Estados Unidos e consultor em relações internacionais, o mundo passa por uma ruptura institucional: "É muito difícil prever o que vai acontecer, nós estamos no meio do turbilhão, mas é certo que tudo o que aconteceu depois da Segunda Guerra Mundial, em 1945, tanto na área econômica como na política, acabou em janeiro deste ano com a posse do Trump na presidência dos Estados Unidos".

O diplomata aponta que está em curso já bastante avançado uma transformação global em que o liberalismo econômico, o livre comércio, está sendo substituído pelo protecionismo, com o fechamento das economias, em processo liderado pelos Estados Unidos mas replicado em quase todos os países.

Toda a ordem internacional construída no pós-guerra está sendo desconstruída, com evidente enfraquecimento e esvaziamento de instituições multilaterais como ONU, Fundo Monetário Internacional, Banco Mundial, e OMC, Organização Mundial do Comércio.

"Porque a ONU não é uma instituição independente, ela depende dos países associados. Como não há entendimento dos países nenhuma discussão avança para a prática", assinala Barbosa. "Também houve desmonte da ordem econômica. Na OMC o mecanismo de solução de controvérsias já há quase dez anos não funciona, pois os Estados Unidos não nomeiam juízes."

Diante do esvaziamento do multilateralismo Barbosa avalia que um novo normal mundial está sendo construído: "A ordem anterior desapareceu e está em gestação uma nova ordem, ainda difícil de prever como será. Mas o mais provável é a continuação do quadro atual. Mesmo que Trump perca as próximas eleições para um democrata os Estados Unidos

continuarão com as sobretaxações como estratégia de contenção da China".

Do alto de sua experiência de mais de quarenta anos na diplomacia brasileira e outros quase vinte anos com consultor e conselheiro de instituições como Fiesp, Barbosa é bastante pessimista com relação à retomada de um mundo mais multilateral: "Em termos de comércio exterior, de organizações multilaterais, da ordem econômica e política internacional, ficará tudo como está. A ONU não se recuperará, a OMC não se recuperará. Essas tarifas podem até ser um pouco reduzidas, mas os Estados Unidos continuarão aplicando sobretaxas como política de Estado".

Para Sérgio Vale o mundo deve continuar vivendo sob trancos e solavancos do presidente estadunidense: "Trump causa muito impacto negativo, todo dia tem alguma medida, não é alguém que ajuda a economia global. É um cenário ruim e talvez o pior nem tenha acontecido ainda,



Patrícia Caggiano/Agência O Globo

"A ordem anterior desapareceu e está em gestação uma nova ordem, ainda difícil de prever como será."

Rubens Barbosa, consultor



Imagem gerada por IA/Gemini

pois ele ainda tem mais de três anos de governo pela frente".

PIOR PARA ELES

"Eu acho que essas medidas todas que Trump vem tomando prejudicarão mais os Estados Unidos a médio e longo prazo do que o mundo inteiro", assinala Rubens Barbosa.

E Sérgio Vale completa: "Certamente o empresariado estadunidense está cobrando e pressionando o presidente a rever posições que estão atrapalhando muito os negócios, mas o problema é que Trump não vai atrás de informações, que chegam até ele por pessoas com viés ideológico".

Para ambos os analistas a perda de dinheiro provocada por questões ideológicas é o único e mais forte fator que pode fazer o governo Trump mudar de opinião e posição – foi assim a retomada de diálogo com o governo brasileiro, influenciada por empresários brasileiros que investem e empregam no país, que informaram o presidente estadunidense

sobre os prejuízos causados por tomar ações com base no que dizem figuras ideológicas como Eduardo Bolsonaro e Paulo Figueiredo, que não produzem um cliques sequer em lugar algum e influenciam por sanções ao Brasil que prejudicam os negócios nos Estados Unidos.

BRASIL NO NOVO CENÁRIO

Para Rubens Barbosa neste momento conturbado "o que precisamos começar a pensar e a discutir é onde é que entra o Brasil nesse novo cenário global". O diplomata entende que falta ao País um plano de ação de médio e longo prazo. Ele exemplifica: "Há dois anos, quando a Índia comemorou 75 anos da independência, o primeiro ministro Narendra Modi fez um discurso criticando o colonialismo, tudo que eles passaram lá, e terminou dizendo que nos próximos 25 anos, quando comemorar 100 anos independente, o país tem o objetivo de ser um país plenamente desenvolvido. Eles colocam isto como meta. Qual é a do Brasil?".

A pergunta, na visão do embaixador, está há décadas sem resposta. Mesmo diante das intempéries globais Barbosa avalia que o País precisa desenhar seu futuro com maior assertividade, inclusive para superar seus problemas internos e ganhar força no cenário internacional.

"A inserção externa econômica, comercial e política depende de transformações internas que envolvem estabilidade econômica e política, de segurança jurídica", defende Barbosa. "O Brasil é um país gigantesco de grande interesse para o mundo, mas precisa de política externa forte, clara, que define o interesse brasileiro, sem alinhamentos automáticos com Estados Unidos, China ou com os BRICS. Mas para isto é necessário, primeiro, arrumar a casa. O País tem de começar a pensar em um plano de médio e longo prazo, o governo tem que fazer programas de Estado, com prazos para alcançar metas de crescimento de 4% ou 5%, sair desses voos de galinha de 2%, 1% ou zero. Este planejamento independe do cenário global instável."

PERSPECTIVAS E TENDÊNCIAS 2026

O FUTURO DA INDÚSTRIA
AUTOMOTIVA EM UM ÚNICO DIA

11
de NOVEMBRO

CENTRO DE CONVENÇÕES UNIVERSIDADE SENAC, SÃO PAULO

Congresso AutoData Perspectivas e Tendências 2026
Mais de 20 palestrantes convidados para um encontro decisivo que irá
redefinir estratégias e negócios no setor automotivo brasileiro.

UM DIA QUE IRÁ TRANSFORMAR SUA VISÃO DE FUTURO.
Faça já sua inscrição e participe do maior encontro estratégico da indústria automotiva no Brasil.

Há 31 anos o Congresso AutoData Perspectivas e Tendências é o palco onde os principais líderes da indústria automotiva se reúnem para analisar o presente e projetar o futuro.

PARA 2026, EM APENAS UM DIA,
O MAIS TRADICIONAL FÓRUM
ECONÔMICO DO SETOR
CONCENTRARÁ ANÁLISES SOBRE:

- IMPACTOS DOS CENÁRIOS ECONÔMICO E GEOPOLÍTICO;
- O AVANÇO DO PROGRAMA MOVER E DA ELETROMOBILIDADE;
- NOVOS INVESTIMENTOS, MONTADORAS E PRODUTOS;
- AS PERSPECTIVAS PARA AUTOPEÇAS, SISTEMISTAS E FORNECEDORES.

AUTODATA
• SEMINÁRIOS •

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

Crise política breca crescimento no vizinho



Pixel Freestock

Eleições legislativas e escândalos no governo têm ligação direta com o desempenho da economia argentina – e do que acontecerá com o setor automotivo do maior cliente das exportações brasileiras de veículos e autopeças.

Por Leandro Alves

Uma semana após a publicação dessa edição da revista AutoData tudo pode mudar na Argentina. As eleições legislativas de meio de mandato presidencial, programadas para 27 de outubro, podem transformar o cenário político e mudar a política econômica do presidente Javier Milei. Especula-se uma revisão no sistema de câmbio, cuja flutuação e disparidade com a realidade influenciou aumento da taxa de juros. Somados à suposta fragilidade política de Milei o caldeirão argentino aumenta a pressão a cada dia e as incertezas só aumentam. Por causa deste cenário conturbado a indústria automotiva fica tecnicamente paralisada em seu planejamento futuro, o que afeta diretamente o setor no Brasil, que tem no mercado vizinho o seu maior cliente externo de veículos e autopeças.

Tudo pode acontecer, inclusive nada, de acordo com Andrés Civetta, especialista da Abeceb, principal consultoria especializada em economia e indústria automotiva da Argentina: "A volatilidade é muito grande em todos os sentidos e o caminho só estará claro após as eleições de outubro".

Esse roteiro não é novo na política argentina: dependendo da composição da Câmara Legislativa as dificuldades para o executivo realizar as reformas aumentam. E no caso de Milei, com as denúncias de corrupção na sua equipe e do seu principal candidato a deputado federal, que renunciou, a já minoria no Congresso tende a diminuir, dificultando ainda mais a continuidade da sua política econômica e, quem sabe, até do seu próprio mandato, a depender dos desmembramentos das investigações em curso.

ALARMS LIGADOS

A situação tem impacto negativo imediato na economia e, no setor automotivo, alguns números já começam a preocupar. Nos últimos três meses o crescimento das vendas, que ganhou tração vistosa no primeiro semestre, vem arrefecendo – ainda que o desempenho siga melhor do que o péssimo resultado de 2024.

Mas a abrupta queda de 20% nos licenciamentos diários em setembro, comparado com o mês anterior, acendeu a luz amarela, reforça Civetta: "Foi a primeira vez que isto aconteceu em mais de doze meses, quebrando uma tendência que projetava números muitos melhores para este ano".

Desta forma a expectativa de encerrar 2025 com 660 mil a 700 mil veículos vendidos já está sendo recalculada pelos especialistas. Neste momento a projeção da Abeceb é de que sejam comercializadas algo como 650 mil unidades no mercado interno, ainda em alta vistosa de 57% sobre as 414 mil unidades de 2024, mas a projeção já aponta para tendência de queda, dado que até há pouco tempo a expectativa de crescimento era de quase 64% este ano. "A comparação sazonal é importante para mostrar que não estamos crescendo mais de 50%, mas recuperando volumes de um mercado que passou por muitas dificuldades nos últimos anos", observa Civetta.

Ainda assim a Argentina se mantém na rota de ter um crescimento de mais de 4% do PIB este ano, segundo o FMI, impulsionado pela contenção da hiperinflação

por meio de um ajuste fiscal abrupto com a eliminação de subsídios, como os para energia e transporte, além de um controle austero do câmbio.

Para Andrés Civetta a expectativa de momento também é de revisão do PIB, que já foi de 4,5% e agora está em 4,3% justamente por causa das incertezas de como será o ajuste na política cambial: "Não estamos dizendo que haverá desvalorização do câmbio, mas um sistema ajustado. A questão é qual o tipo de câmbio teremos. E isto tem paralisado os negócios porque quem tem dólares prefere esperar, pois eles podem valer mais daqui alguns meses".

FATURAMENTO ESTANCADO

As exportações de veículos, uma fonte primordial na obtenção de dólares para o país, também tiveram um revés importante em setembro, que mudou sobremaneira o objetivo das montadoras e já acendeu, no caso, a luz vermelha no setor automotivo.

A questão passa pela falta de competitividade dos produtos feitos na Argentina e do desempenho desses veículos em mercados internacionais, sobretudo no Brasil. "Os automóveis como o Fiat Cronos e o Peugeot 208 produzidos na Argentina estão perdendo participação no mercado brasileiro. Isto reduz o volume das exportações", analisa Civetta.

Ele também aponta a falta de competitividade da indústria argentina como justificativa para o fim da produção de veículos como a Nissan Frontier e o Volkswagen

Projeções Argentina

Em mil unidades

Fonte: Abeceb

	Vendas	Produção	Exportação
2025 (% vs. 2024)	650 (+57%)	530 a 540 (+6,1% a 6,7%)	283 (-10,0%)
2026 (% vs. 2025)	650 (0%)	550 (3,7% a +1,8%)	305 (+7,7%)



“A volatilidade é muito grande em todos os sentidos e o caminho só estará claro após as eleições de outubro.”

Andrés Civetta, Abeceb

Taos, que passarão a ser exportados para o Brasil a partir do México.

“Além disso a VW Amarok ficou muito tempo este ano sem ser exportada porque não atualizaram os sistemas de emissões e ela não se enquadrou no PL 8 [legislação de emissões] do Brasil.”

Tudo isto reduziu a expectativa para as exportações, que no ano passado somaram 314,7 mil unidades, mas que este ano, segundo projeta a Abeceb, pode ser de 283 mil. Em setembro a queda anualizada estava em 9,1%, na comparação com igual período de 2024.

Considerando o mercado interno e as exportações neste ano de recuperação da indústria automotiva argentina a expectativa é de que sejam produzidas de 530 mil a, no máximo, 540 mil unidades: “Mas ainda é muito cedo para confirmar este resultado da produção porque o comportamento do mercado interno, que reduz o volume de compras principalmente em dezembro, fará toda a diferença”.

EXPECTATIVA PARA 2026

Para o ano que vem a Adefa, entidade que reúne os fabricantes instalados na Argentina, confia na continuidade das reformas macroeconômicas promovidas pelo governo atual que, de fato, reduziram a inflação e a carga tributária, melhoraram o acesso aos dólares e até o poder aquisitivo de parte do consumidor argentino. Em comunicado oficial para AutoData a entidade diz que “esses fatores podem continuar alinhando o contexto macroeconômico do país melhorando a competitividade, a demanda e a viabilidade do setor automotivo”.

Tal expectativa positiva está ancorada na projeção que organismos internacionais ainda conservam para a economia argentina em 2026. Segundo o Banco Mundial o PIB do país crescerá de 3% a 5%. “Com inflação moderada, taxas impositivas razoáveis, acesso a divisas e incentivos a indústria automotiva poderá se beneficiar bastante em 2026”, afirmou a Adefa.

Entretanto, nos cálculos feitos pela Abeceb, a produção no ano que vem não dará nenhum grande salto e ficará em torno de 550 mil unidades, resultado apenas 1,8% maior que o deste ano.

Segundo Andrés Civetta o caminho de abertura comercial da Argentina, de facilitação do comércio exterior como forma de injetar divisas em dólares, continuará contribuindo para que o mercado interno tenha uma inflação mais controlada e, assim, condições um pouco mais atraentes para o consumidor com condições para comprar um veículo.

“É o objetivo número 1 do governo atual baixar a inflação. Então esta receita tende a continuar no ano que vem, pois em grande medida está funcionando.”

Mesmo assim a projeção de vendas, na perspectiva da Abeceb, é de manutenção do volume que deverá ser registrado em 2025: “A correção que fizemos para 2025, de 650 mil unidades, também dialoga com a perspectiva para 2026, que é a de manter este volume para o mercado interno”.

A Adefa tradicionalmente não divulga projeções de desempenho de suas associadas. Mas se mantém otimista com um resultado melhor para o mercado interno em 2026 baseado na evolução dos fundamentos macroeconômicos do país: "A combinação de taxas de juros mais acessíveis, melhor acesso ao crédito, maior competitividade e oferta de produtos ao consumidor deve gerar um mercado positivo para o ano que vem".

Já com relação às exportações a consultoria projeta o embarque de 305 mil unidades, o que resultaria em crescimento de 7,7%. O ano que vem será o primeiro com doze meses completos sem a produção de dois veículos importantes: a Nissan Frontier e o Volkswagen Taos. Isto pode impactar os volumes exportados, assim como a perda da competitividade dos automóveis feitos na Argentina e vendidos no Brasil.

Além disto os investimentos anunciados de US\$ 1,3 bilhão para a produção local de novos veículos – como o Projeto

Patagônia, nome código da nova geração da Volkswagen Amarok com versões híbridas, o Projeto Niágara da Renault de uma nova picape, ou ainda as novas Ford Ranger e Toyota Hilux híbridas ou híbridas plug-in – ainda não estarão nas linhas de montagem em 2026.

Contudo a recém-iniciada produção, este ano, das picapes Fiat Titano e Ram Dakota pela Stellantis, em Córdoba, poderá compensar parcialmente as perdas das outras linhas argentinas, uma vez que picapes médias a diesel encontram bom mercado em toda a América do Sul e especialmente no Brasil.

Com tantos acontecimentos no futuro próximo que podem ter impacto direto na economia, na política e na vida das pessoas a Argentina seguirá sua trajetória de, esperamos, recuperação. Mas ainda não é possível afirmar que o principal parceiro comercial do Brasil no continente resolveu ou endereçou a solução para todos os seus problemas crônicos. E ao que parece isto está longe de acontecer. ■



Divulgação/Stellantis

A trava do Mover: IPI Verde acelera mas incentivos acabam rápido demais.

Escassez de créditos tributários para financiar projetos de fabricantes de veículos e componentes, pressão pela sustentabilidade e regulamentação incompleta ainda desafiam as promessas de inovação do setor automotivo no Brasil

Por Lucia Camargo Nunes

OMover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, vem se consolidando como uma das políticas de Estado mais ambiciosas já aplicadas para o setor automotivo brasileiro ao oferecer benefícios até quatro vezes maiores do que o programa antecessor, o Rota 2030. No entanto, por trás da promessa de inovação e desenvolvimento, o Mover opera sob um paradoxo caótico: a gestão do essencial dos créditos tributários criados para financiar parcialmente os projetos da indústria se assemelha a uma compra de ingresso de show de rock disputado. Sob o sistema de "first in, first out", grandes empresas esgotam o orçamento anual de incentivos nos primeiros minutos do dia de solicitação, prejudicando o restante do mercado e resultando em trimestres, como o segundo, em que ninguém teve crédito aprovado.

Em paralelo a entrada em vigor do IPI Verde, que reduz o imposto de carros



Imagem gerada por IA / Gemini



Divulgação/Piera

“Os recursos do Mover se tornaram cruciais para a viabilidade de projetos.”

Francisco Tripodi, Piera

mais sustentáveis e seguros e aumenta o peso tributário dos menos eficientes, em conjunto com a publicação gradual de normas de reciclagem, vem forçando as montadoras a uma profunda e acelerada reestruturação de seus portfólios de produtos. É neste jogo de xadrez, que envolve o último tributário e a promessa de uma frota mais eficiente e segura, que a indústria automotiva brasileira busca a prometida previsibilidade para os próximos anos.

O GARGALO DOS CRÉDITOS

O Mover tem sido eficaz em estimular a inovação e atrair investimentos para o Brasil, com empresas de todos os portes captando financiamentos significativos para pesquisa e desenvolvimento junto a instituições de fomento como Finep e BNDES.

“Esses recursos se tornaram cruciais para a viabilidade de projetos, pois cer-

ca de 70% deles em uma multinacional, por exemplo, não se sustentariam sem este apoio [financeiro]”, afirma Francisco Tripodi, sócio-diretor da consultoria Piera, antiga Pieracciani. “Além disso o programa contribui para tornar a frota brasileira mais eficiente e mais segura.”

Apesar do otimismo o grande gargalo é a disponibilidade e a gestão dos créditos tributários concedidos pelo governo para financiar projetos de fabricantes de veículos e componentes. A alocação por ordem de chegada ocorre no primeiro dia do mês antecessor ao trimestre, à meia-noite e 1 minuto, como uma compra de ingresso de show disputado. Apenas as maiores empresas conseguem solicitar e esgotar o crédito para o ano inteiro em poucos minutos. Isto, segundo Tripodi, prejudica quem segue a regra de solicitação trimestral ou solicita em “horários normais”, resultando em trimestres, como o segundo, em que ninguém conseguiu aprovar créditos.

Ricardo Roa, sócio-líder do setor automotivo da KPMG no Brasil, confirma que o crédito é exaurido rapidamente. Embora as empresas já tenham pedido o crédito para os três primeiros trimestres de 2025 a maioria só teve aprovação para o primeiro.

O governo já se pronunciou informalmente que o crédito para este ano, no total de R\$ 3,8 bilhões, já acabou, o que perpetua a insegurança, especialmente para multinacionais que não conseguem garantir os projetos e investimentos planejados com base no Mover para suas matrizes.

Tripodi revela que está em discussão uma maneira mais democrática, coerente e justa de dividir os recursos. A principal proposta é a adoção de um critério de proporcionalidade na distribuição. Em vez de privilegiar quem solicita primeiro, o governo alocaria os recursos de acordo com a porcentagem que cada pedido representa no montante total disponível. Isso garantiria que todos recebessem uma fatia, ainda que não a totalidade do que foi solicitado. “É uma alternativa melhor do que premiar apenas a velocidade na solicitação.”

O segundo ponto crítico em debate é a restrição trimestral dos créditos. A legislação prevê a solicitação trimestral mas empresas que a seguem são prejudicadas. A discussão busca fazer com que o crédito seja, de fato, restrito ao trimestre, eliminando a prática de solicitar o ano inteiro de uma vez. A expectativa é que, com estas mudanças, haja mais recursos para trimestres futuros.

"A mensagem, no fim das contas, é que existe complexidade para entender a legislação e há muitos desafios estratégicos", observa o consultor da Piera. "Tomar decisões corretas relacionadas ao crédito pode significar alguns milhões de reais a mais ou a menos."

Em meio à briga pelos créditos tributários o governo publicou em setembro um despacho que remanejou e ampliou o orçamento para projetos de P&D de R\$ 2 bilhões para R\$ 3,3 bilhões. Esse remanejamento demonstrou que a medida tem o poder de liberar créditos que estavam retidos, permitindo a aprovação de clientes que estavam em avaliação, completa Tripodi.

IPI VERDE TRANSFORMA PORTFÓLIOS

Enquanto o setor corre contra o relógio por um crédito escasso a pressão regulatória externa aperta o cerco com a força de um ultimato. A entrada em vigor do IPI Verde, em novembro, impõe uma mudança imediata no portfólio de produtos das montadoras, forçando a eletrificação.

O novo regime de imposto sobre produtos industrializados para veículos tem alíquotas-base de 6,3% para veículos leves e de 3,9% para comerciais leves. O grande diferencial no Brasil, conforme explica Roa, está nos cinco critérios que ajustam o tributo para cima ou para baixo: potência, tipo de propulsão, reciclagem, eficiência energética e segurança.

O impacto é a eletrificação como prioridade máxima, pois veículos híbridos e elétricos recebem bônus, redução de pontos porcentuais na alíquota, enquanto que veículos a gasolina e, principalmente,



Divulgação/KPMG

"A grande discussão sobre a pegada de carbono dos veículos está em aberto."

Ricardo Roa, KPMG

a diesel sofrem um aumento significativo, os chamados málus. Um SUV a diesel, por exemplo, sofrerá aumento de 12 pontos porcentuais no IPI só por utilizar propulsão com este combustível fóssil, elevando sua alíquota de 6,3% para 18,3%.

Diante disto as montadoras estão ajustando seus portfólios, focando em lançar híbridos flex – beneficiados devido à matriz de etanol brasileira – ou plug-in híbridos flex e também em elétricos puros, visando reduzir a carga tributária. Para 2026 a expectativa é de uma grande mudança de portfólios, com a indústria adaptando-se aos novos critérios do IPI Verde.

RECICLAGEM CRIA NICHO

Ao introduzir índices de reciclagem dos veículos para reduzir o IPI, com a publicação gradual de normas, metas e formas de cálculo, o Mover está criando um novo nicho de mercado. A Stellantis

se posiciona com a criação de sua própria desmontadora, e a Porto expande seu programa Renova.

O desafio, para o sócio-diretor da Piera, é que a regulamentação ainda não está completa. Apesar de já existirem empresas comprando créditos de veículos reciclados a legislação incompleta impede o efetivo abatimento destes créditos. A falta de definição sobre como vai ser medido, como vai ser gerado o crédito gera uma pressão para que a legislação seja finalizada.

Roa aponta que, embora o MDIC já tenha publicado minutas das portarias que faltam e a ideia do Mover seja desburocratizar, a implementação tem se mostrado bastante complexa. Diversas regulamentações ainda estão pendentes, como as portarias que definem as medições de reciclagem veicular e as emissões do berço ao túmulo, da produção ao fim da vida do veículo: "As metas já existem mas os regulamentos de como chegar a essas métricas estão em fase finalização. A grande discussão sobre a

pegada de carbono e o inventário também está em aberto".

O sócio-líder da KPMG também menciona que, para fins de auditoria, a portaria para entrega do memorial-base 2024 – projetos e investimentos em P&D – deve ser entregue até o fim de janeiro ou fevereiro de 2026. No entanto, para elaborar este documento ainda faltam orientações específicas e um manual de boas práticas que está sendo discutido pela Anfavea, AEA e MDIC: "Este manual será a base para as auditorias poderem acompanhar as empresas com relação ao Mover no futuro, e sua publicação ainda não se concretizou".

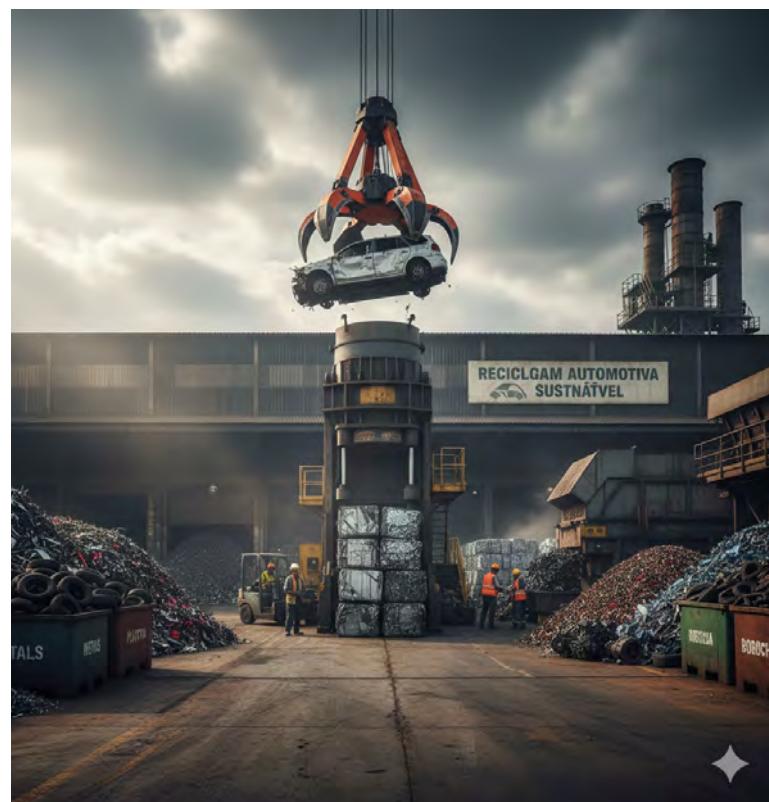
LIÇÕES DE CASA

O Mover é o terceiro ciclo consecutivo de incentivos ao setor automotivo desde o Inovar-Auto, em 2012, o que, para a indústria, reforça a ideia de que o Brasil está construindo uma política de Estado com maior previsibilidade. É um programa ambicioso e transformador, impulsionado pelo IPI Verde e pela pressão por mais sustentabilidade ambiental.

Os benefícios do programa são claros, incentivando o investimento e a localização de projetos inovadores de nível mundial para o Brasil. No entanto os desafios na gestão e na limitação de crédito continuam a ser um entrave, que dificultam a atração de investimentos ao País, pois as fabricantes de veículos e de autopeças não conseguem garantir os benefícios prometidos às suas matrizes no Exterior, avalia Tripodi.

A publicação de uma lista ampliada de autopeças não produzidas no Brasil reduz o imposto de importação sem ampliar os beneficiários do Mover, "o que pode comprometer a indústria nacional", alerta o consultor da Piera.

A efetividade e o impacto máximo do programa ainda dependerão de ajustes na distribuição de créditos tributários para projetos e da finalização urgente das regulamentações pendentes, para garantir acesso equitativo a todo o ecossistema automotivo brasileiro.



Governo aponta caminhos

MDIC apresenta suas ambições para a indústria automotiva de baixo carbono no Brasil e chama engenharia nacional a agir rápido

Por Pedro Kutney

O Brasil pode ser um laboratório vivo da mobilidade de baixo carbono com identidade própria, por meio de eficiência energética, energia renovável e softwares. Não é um salto de fé, é um roteiro de engenharia." Assim terminou sua apresentação, na abertura do Congresso SAE 2025, Margarete Gandini, diretora do Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Alta-Média Complexidade Tecnológica, do MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

No evento, realizado no início de outubro, ao que classificou de "chamado à ação do setor automotivo brasileiro", Gandini mostrou como o governo projeta o futuro do setor, as tendências tecnológicas e aponta os caminhos para desenvolver a indústria automotiva de baixo carbono no País até o fim desta década e um pouco além. Algo que deveria ser integrado ao planejamento estratégico das empresas.

ROTA TECNOLÓGICA

O governo, segundo a diretora do MDIC, trabalha com perspectivas tecnológicas para além de 2030 que envolvem o desenvolvimento do que ela chamou de "eletrificação inteligente", por meio do uso de softwares integrados, produção de veículos com materiais leves, criação de rede de postos de recarga inteligentes, carros híbridos flex mais eficientes e veículos 100% elétricos em frotas urbanas de transporte público e entregas.

Para os veículos a combustão pesados e fora-de-estrada, mais difíceis de eletrificar, a ideia é, nos próximos cinco anos, endereçar o aumento da oferta e do uso de alternativas renováveis como biometano, HVO [diesel de óleo vegetal hidrogenado] e etanol, com medição das emissões no ciclo de vida completo do veículos e dos combustíveis utilizados.

ficar, a ideia é, nos próximos cinco anos, endereçar o aumento da oferta e do uso de alternativas renováveis como biometano, HVO [diesel de óleo vegetal hidrogenado] e etanol, com medição das emissões no ciclo de vida completo do veículos e dos combustíveis utilizados.



Câmara dos Deputados

"O Brasil tem vocação energética de baixo carbono, diversidade industrial e competência técnica de engenharia para desenvolver a indústria automotiva do futuro."

Margarete Gandini, MDIC

Em paralelo o governo quer incentivar a engenharia instalada no Brasil a generalizar o desenvolvimento de produtos definidos por software. São veículos que têm suas principais funções controladas e aprimoradas por meio de programas computacionais em vez de sistemas fixos. A ideia é desenvolver plataformas OTA, atualizadas por meio de conexão com a internet.

CENÁRIO 2030

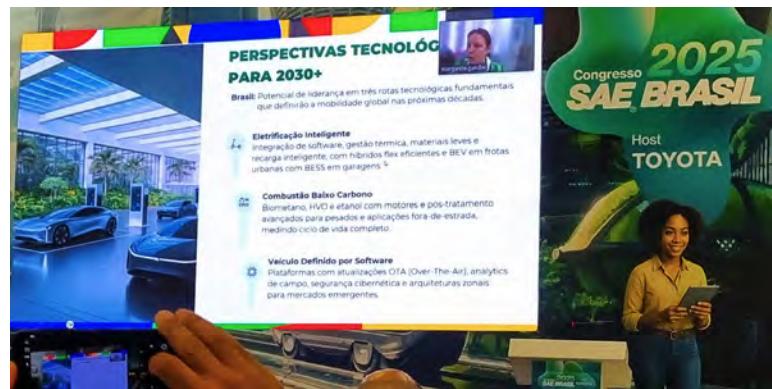
Com as rotas tecnológicas definidas o governo espera que, em um cenário-base traçado para 2030, a indústria já tenha espalhado pelo País dezenas de modelos de carros híbridos flex como solução de custo eficiente para reduzir emissões, com plataformas globais projetadas no Brasil e softwares desenvolvidos pela engenharia brasileira que podem ser exportados.

Também é esperado forte aumento de participação nas frotas urbanas de ônibus, caminhões e furgões elétricos, além de larga escala de uso de biometano e HVO por veículos pesados rodoviários – o plano é criar um corredor continental na América do Sul para abastecer caminhões a biometano com contratos de redução de CO₂ para incentivar a cadeia.

Em um cenário para 2035, definido como "ambicioso", a expectativa é que toda a cadeia produtiva da indústria automotiva esteja monitorada por métricas integradas de emissões de carbono, que sejam criados polos exportadores de componentes e que esteja amadurecida a economia circular do setor, com amplas operações de reciclagem de materiais e remanufatura de componentes rastreados, incluindo baterias.

AÇÕES COORDENADAS E IMEDIATAS

Na visão do MDIC a indústria deve, desde já, começar a adotar ações integradas em diversos campos para que o cenário proposto seja alcançado. Para o desenvolvimento de novos produtos o governo propõe que os novos projetos já incorporem a análise de seu ciclo de vida



Pedro Kuhney

desde o início dos trabalhos, com adoção da tecnologia de gêmeos digitais para reduzir o tempo de desenvolvimento e estabelecer metas de conteúdo reciclado desde o primeiro traço.

Para aumentar o uso de energia renovável a sugestão é desenvolver programas piloto de BESS, bancos de baterias, em garagens de ônibus urbanos, bem como instalar postos de abastecimento biometano e HVO em corredores estratégicos de circulação de veículos pesados rodoviários.

Na gestão de dados, para medir com precisão as metas de eficiência e emissões, a indústria deverá padronizar os sistemas de telemetria instalados nos veículos.

Também as pessoas que trabalham na indústria devem receber requalificações diante das várias transformações tecnológicas, para aprender a trabalhar com software automotivo, análise de ciclo de vida do produto, cibersegurança e eletrificação.

Segundo indica a diretora do MDIC políticas industriais como o Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, agora integrado ao RenovaBio, que premia com créditos o uso de biocombustíveis, regulam o setor e já incentivam a indústria a tomar o rumo desejado pelo governo até a virada da década.

"O Brasil tem vocação energética de baixo carbono, diversidade industrial e competência técnica de engenharia para desenvolver a indústria automotiva do futuro", resumiu Margarete Gandini. ■



Freepik

Instabilidade vem de fora

Setor de autopeças convive com um curioso cenário em se tratando de Brasil: por aqui tudo caminha dentro da previsibilidade. Os problemas, agora, vêm de fora das fronteiras do País, especialmente das tarifas dos Estados Unidos e de incertezas na Argentina.

Por André Barros

Por incrível que pareça o cenário de instabilidade que a indústria brasileira de veículos e autopeças se acostumou a viver no Brasil está, atualmente, mais presente fora dos limites territoriais. Ainda que a taxa básica de juro com Selic a 15% ao ano – patamar considerado inexplicavelmente elevado por pessoas ligadas à indústria – exerça pressão sobre o mercado e a produção, os ventos que chegam de fora são mais perigosos e inesperados.

Quem imaginaria, no fim de 2024, quando AutoData conversava com executivos do setor automotivo para a sua edição Perspectivas 2025, que o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, aplicaria tarifas direcionadas para a indústria automotiva, especialmente para importação de peças e veículos? Ou que estas mesmas tarifas seriam elevadas justamente para os produtos exportados a partir do Brasil?

Do outro lado do Oceano Atlântico, na Europa, o cenário é de reestruturação na cadeia de autopeças. Grandes sistemistas como Bosch, Continental, Schaeffler e ZF anunciaram demissões na Alemanha, decorrentes da acelerada transição para a eletrificação – que, agora, admitem a acontecerá mais tarde do que imaginavam.

Como a situação muda de um dia para o outro antes de entrar no assunto de perspectivas 2026 cabe contextualizar: esta reportagem terminou de ser apurada e foi escrita dias após à primeira conversa de telefone de Trump com o presidente da República brasileiro, Luiz Inácio Lula da Silva. As negociações com o secretário de Estado estadunidense, Marco Rubio, estavam em estágio inicial. Ou seja: novas mudanças estavam no horizonte antes que AutoData pudesse conhecê-las para incluir nesta reportagem.

MELHOR NO BRASIL

Esclarecida a situação atual, de mudanças inesperadas do cenário externo e da sobretaxação sobre autopeças brasileiras, o fato é que as águas estão mais calmas no território brasileiro para o setor. Contrastando com o cenário de demissões anunciadas por diversos fornecedores alemães, uma consequência da acelerada transição para a eletrificação no mercado europeu, a situação no mercado brasileiro parece melhor.

Segundo Fernando Antônio Gomes Martins, diretor da Continental Parafusos, o lugar mais previsível, hoje, é o Brasil: "Com todas as nossas cicatrizes aprendemos a lidar com questões que estão afetando os mercados maduros, como desequilíbrio fiscal e juros altos".

Mesmo com a pressão dos 15% da Selic no mercado Martins disse não ter sentido, ainda, qualquer movimento de redução na produção de seus clientes – a Continental Parafusos fornece para as principais montadoras e fabricantes de autopeças do Brasil. Ao contrário: ele ouve, de alguns deles, pedido de aumento nas encomendas visando a elevar o ritmo das linhas.

"A tendência, falando da indústria de veículos leves, é de uma aceleração de 5% a 10% puxada pelas montadoras de maior volume", afirma, mas fazendo uma ressalva: "Em comerciais pesados o cenário é distinto. Creio que estabilizará na casa de 110 mil, 115 mil caminhões. É baixo quando comparado com anos anteriores, mas é um bom patamar."

Caminhões e ônibus são também a preocupação do Sindipeças. O presidente Cláudio Sahad acredita que especialmente a indústria de chassis de ônibus, que registra base elevada de vendas em 2025 impulsionadas pelas encomendas do Programa Caminho da Escola, do governo federal, pode pressionar a projeção para baixo.

A associação projeta aumento de 2,4% na produção de veículos em 2026, em ritmo inferior ao do resultado esperado, de alta de 4,2%, para 2025: "Os veículos leves devem continuar crescendo, embora em ritmo mais moderado, apoiados na inflação mais baixa, que favorece o consumo de bens além dos essenciais, e de uma

Projeções Sindipeças

	2025 (% vs. 2024)	2026 (% vs. 2025)
Produção de veículos (milhões)	2,66 (+4,2%)	2,72 (+2,4%)
Faturamento (R\$ bilhões)	275,8 (+6,5%)	284,1 (+3,0%)
Investimentos (R\$ bilhões)	6,6 (+3,0%)	6,6 (0%)
Exportações (US\$ bilhões)	8,28 (+5,5%)	7,89 (-4,7%)
Importações (US\$ bilhões)	23,86 (+14,0%)	26,25 (+10,0%)
Saldo Balança (US\$ bilhões)	-15,6 (+19,1%)	-18,4 (+17,8%)



Divulgação/ Sindipeças

“Contrariando a alta taxa Selic, que encarece os financiamentos, o fluxo de investimentos do setor de autopeças permanece ativo.”

Cláudio Sahad, Sindipeças

possível redução na taxa Selic ao longo do ano, que melhoraria as condições de crédito. O mercado de trabalho, que está aquecido, também impulsiona o consumo”.

IMPULSO DAS MONTADORAS

Para o faturamento do setor a expectativa do Sindipeças é de alta de 3% no ano que vem, somando R\$ 284,1 bilhões. Também em ritmo menor de alta, pois a projeção para o fim de 2025 é de elevação de 6,5% sobre 2024, alcançando R\$ 275,8 bilhões.

Tanto o mercado OEM, de fornecimento direto às montadoras, como o de reposição impulsionam o crescimento, diz Sahad. A principal demanda, porém, é a dos fabricantes de veículos, que respondem por mais de 60% do faturamento total, e este é o que mais cresce: de janeiro a agosto a receita subiu 13,6% sobre o mesmo período do ano passado, enquanto a reposição registrou avanço de 2,2%.

Para 2026 o presidente do Sindipeças acredita em crescimento, embora em ritmo menor, do mercado OEM e manutenção dos volumes na reposição: “Este mercado tende a se manter mais estável e resiliente, sustentado pela frota em circulação”.

Os investimentos do setor de autopeças deverão se manter, em 2026, na casa dos R\$ 6,6 bilhões que estão projetados para serem aplicados este ano, e que representam alta de 3% sobre os R\$ 6,4 bilhões do ano passado.

“Contrariando a expectativa de que seria impactado negativamente pela alta taxa Selic, que encarece os financiamentos, o fluxo de investimentos permanece ativo. Ele é impulsionado tanto por fornecedores de novas montadoras e pela modernização da capacidade produtiva do setor quanto pelo Programa Mover [Mobilidade Verde e Inovação] que estimula os aportes estratégicos e inovação na cadeia industrial.”

TARIFAÇO E EXPORTAÇÕES

Em 2024 em torno de 17,5% das exportações brasileiras de autopeças tiveram como destino os Estados Unidos, segundo maior comprador dos produtos da indústria brasileira, atrás apenas da Argentina. De janeiro a agosto as vendas caíram 6,8% e a participação baixou a 15,2%.

A razão principal foi a decisão do presidente Donald Trump de, desde maio, aplicar uma sobretaxa de 25% para todas as autopeças destinadas a veículos de passageiros e comerciais leves com até 5 toneladas de capacidade de carga. A decisão atingiu todos os países, inclusive os parceiros comerciais tradicionais estadunidenses, México e Canadá – que depois conseguiram reverter em parte a sobretaxação.

Em agosto as autopeças para veículos comerciais acima de 5 toneladas, que já eram tributadas em 10%, ganharam acréscimo de 40 pontos percentuais nas tarifas, dentro do tarifaço aplicado exclusivamente ao Brasil, por questões político-ideológicas. O motivo que levou o presidente

dos Estados Unidos a aplicar estas tarifas somente aos pesados, e não aos leves, ainda é um mistério.

O mais curioso é que os componentes para veículos pesados antes eram exceção e, depois do tarifaço ao Brasil, a exceção ficou sendo as peças para os leves.

"O que o Sindipeças e suas associadas buscam é que as peças para veículos com capacidade acima de 5 toneladas sejam incluídas na Seção 232, como os componentes para leves, de até 5 toneladas, foram inseridos", afirma Sahad. "Eles pagam 27,5% de imposto de importação, enquanto as alíquotas de pesados subiram para 52,5% desde 6 de agosto."

Segundo o presidente do Sindipeças a entidade trabalha em diversas frentes para reverter a situação adversa, em reuniões

com autoridades de alto escalão do governo brasileiro e do MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Mas, aparentemente, a questão só deverá ser resolvida com o andamento das negociações iniciadas por Lula e Trump após o encontro na Assembleia Geral da ONU, no fim de setembro, continuadas por uma videoconferência dias depois e que, agora, prosseguem pelas mãos da diplomacia dos dois países.

Para complicar mais ainda a questão das vendas externas no fim do ano o principal parceiro do Brasil, a Argentina, entrou em turbulência – para lá são embarcadas mais de um terço das exportações de autopeças. O presidente Javier Milei, que vem promovendo processo de recuperação da economia, envolveu-se em escândalos políticos e fez tremer as bases de um país ainda não recuperado. Sahad vê riscos para 2026, tanto na exportação de peças como na de veículos.

"A perda de fôlego da demanda doméstica, a incerteza sobre as exportações para a Argentina e a manutenção dos impactos das sobretaxas dos Estados Unidos contribuem para o crescimento mais contido do faturamento em relação a 2025", diz o presidente do Sindipeças. Que acrescenta mais um fator de preocupação: os chineses:

"O aumento expressivo das importações de autopeças, especialmente chinesas, favorecido pelo câmbio relativamente valorizado, representa um desafio para o desenvolvimento do setor. Estima-se que até o fim de 2026 estejam presentes no Brasil cerca de quinze marcas com origem na China".

Por estas razões o Sindipeças está mais cauteloso com relação às exportações: em 2026 a expectativa é de baixa de 4,7%, para US\$ 7,9 bilhões. Este ano as vendas externas deverão encerrar com 5,5% de alta, somando US\$ 8,3 bilhões.

Em contrapartida as importações, que este ano deverão subir 14%, para US\$ 23,9 bilhões, seguirão seu caminho para cima no ano que vem, com novo avanço de 10%, totalizando US\$ 26,3 bilhões.



Divulgação/Eaton



O PROTAGONISMO DA NOVA GERAÇÃO DE BATERIAS

BorgWarner lidera uma verdadeira revolução no desenvolvimento de baterias e coloca o Brasil no mapa de produção mundial do componente

A evolução dos sistemas de baterias redefiniu o papel da eletrificação no transporte, deixando de ser um elemento limitador para se tornar um habilitador estratégico da transição energética. Nos últimos anos, avanços simultâneos em química de células, engenharia de sistemas e infraestrutura de recarga consolidaram as baterias como núcleo tecnológico da mobilidade elétrica. Nesse contexto, a BorgWarner assumiu papel central na aceleração desse movimento, combinando inovação com desenvolvimento industrial em escala.

A transformação começou pela evolução das químicas. A tradicional tecnologia chumbo-ácido

foi superada por sistemas mais eficientes, como íons de lítio. Em seguida, surgiram variantes como NMC (níquel-manganês-cobalto) e LFP (fosfato de ferro-lítio), que ampliaram a densidade energética, a autonomia e a segurança operacional dos veículos. Paralelamente, a produção global em escala e a evolução da cadeia de suprimentos reduziram o custo por kWh, tornando a eletrificação acessível também em mercados emergentes, como o Brasil.

Outro divisor de águas foi o avanço no gerenciamento inteligente de energia. Os sistemas BMS (Battery Management System) passaram a monitorar em tempo real parâmetros críticos, como temperatura, tensão, corrente e estado de carga. Essa capa-

cidade assegura o desempenho e a longevidade das baterias, além de ampliar a segurança eletroquímica. Ao mesmo tempo, a expansão das redes de recarga e a padronização de conectores criaram condições reais para a operação de frotas elétricas em rotas urbanas e rodoviárias.

No Brasil, a BorgWarner tem investido em soluções industriais alinhadas às demandas locais de eletrificação. Em Piracicaba (SP), o sistema de bateria 9 AKM é produzido para aplicações comerciais e entrega 98 kWh de densidade energética em um pack modular de aproximadamente 600 kg. Baseado na química NMC, o componente oferece até 4.000 ciclos de recarga no primeiro ciclo de vida (no veículo), podendo ultrapassar oito anos de operação, dependendo do regime de uso. Após seu ciclo automotivo, a bateria pode seguir para aplicações estacionárias e, posteriormente, para reciclagem, reforçando o conceito de economia circular aplicado à eletromobilidade.

Além da tecnologia NMC, a BorgWarner ampliou sua atuação global ao firmar, em 2024, uma parceria estratégica com a FinDreams Battery, subsidiária da BYD, para o fornecimento de células blade LFP. A cooperação prevê a produção de packs LFP para veículos comerciais a partir de 2026, com possibilida-

de de fabricação também no Brasil, dependendo da demanda regional. Os sistemas LFP oferecem maior segurança térmica, menor custo por kWh e até 6.000 ciclos, com recarga de 10% a 80% em cerca de 30 minutos, dependendo da potência do carregador.

“Os avanços promovidos pelo setor automotivo nos sistemas de armazenamento de energia são inegáveis e fundamentais para a mobilidade elétrica. Essa evolução permitiu transcender o transporte e integrar energia e mobilidade em um único ecossistema tecnológico”, afirma Marcelo Rezende, Diretor para Sistemas de Baterias da BorgWarner no Brasil.

A robustez dessa tecnologia ganha ainda mais relevância diante dos desafios do ambiente automotivo. Diferentemente das aplicações estacionárias, as baterias veiculares operam sob vibração constante, variações extremas de temperatura e ciclos irregulares de carga. Por isso, a BorgWarner investe em sistemas de proteção térmica, arquitetura modular de packs e integração eletrônica avançada, com foco em confiabilidade e durabilidade. Os mesmos sistemas começam a atender setores como máquinas agrícolas, data centers, aplicações náuticas e equipamentos industriais, em resposta ao aumento global da demanda por armazenamento de energia.



O sistema de bateria 9 AKM é montado em Piracicaba (SP) e tem alta eficiência energética. Pesa cerca de 600 kg e entrega 98 kWh

Pela primeira vez acima de 2 milhões

Mercado interno de motos ainda cresce até 8% mais em 2026 e fabricantes como Honda, Bajaj e Kawasaki ampliam capacidade em Manaus

Por Mário Curcio



Divulgação/Bajaj

O mercado de motocicletas vive seu melhor momento no Brasil e caminha para um novo recorde anual, de 2 milhões 157 mil de unidades em 2025, segundo projeção da Fenabrade, entidade que reúne os concessionários. Pela primeira vez os emplacamentos ultrapassarão os 2 milhões em um ano. E há espaço para continuidade de crescimento em 2026, como avalia o economista Fran-

cisco Trivellato, consultor especializado em distribuição de veículos.

O recorde de vendas a ser batido ocorreu em 2011, com 1 milhão 940 mil motos emplacadas. A partir de 2012, com o crescimento da inadimplência seguido de uma crise econômica e política, as vendas recuaram seguidamente até 2017, quando foram licenciadas apenas 851 mil unidades. Já o recorde de produção de

motos em Manaus, AM, pertence a 2008, quando foram montadas 2 milhões 140 mil. Naquele ano a indústria teve ajuda do mercado local e do comércio exterior. O número esperado para este ano deve ser pouco acima de 2,1 milhões.

"As vendas ainda devem crescer de 5% a 8% em 2026. Uma alta moderada é mais plausível quando se tem um ano forte como 2025", vislumbra Trivellato. O presidente da Fenabrade, Arcélia Júnior, vai na mesma linha: "Conforme as tendências observadas nos últimos anos acreditamos que o mercado continue em evolução, mas tudo depende das condições econômicas envolvendo renda, taxas de juros e crédito".

O dirigente destaca que o número de concessionárias de motos aumentou de 1 mil 205 para 1 mil 630 desde 2020 e cita os motivos que puxaram as vendas. O principal foi a multiplicação dos serviços de entrega, a partir de 2020. A pandemia também fez aumentar a procura das motos para transporte individual. Arcélia Jr aponta ainda que muitas famílias estão optando pela moto como segundo veículo por causa economia que isto representa.

Marcos Bento, presidente da Abraciclo, entidade que reúne as montadoras em Manaus, destaca "a economia de combustível, o baixo custo de manutenção, a agilidade e o crescimento da utilização profissional" como pontos que vêm favorecendo a elevação da demanda por motos.

Bento observa também que, ao lado do crescimento das vendas, também há tendência de avanço no valor agregado dos produtos, com maior espaço obtido por modelos de média cilindrada, de 161 cm³ de cilindrada a 450 cm³ de cilindrada, cuja participação na produção avançou de 16,5% para 18,7% de 2023 a 2024, ao passo que o segmento de baixa cilindrada, até 160 cm³ de cilindrada, recuou de 80,5% para 78,1%.

"É um movimento natural do consumidor que opta por motos com mais recursos tecnológicos e desempenho."

A produção dos modelos de alta cilin-



Divulgação/Abraciclo

"Se continuarmos nesse ritmo poderemos voltar ao patamar de 2 milhões de motos produzidas já no ano que vem."

Marcos Bento, presidente da Abraciclo

drada, de 451 cm³ de cilindrada em diante, oscilou pouco no mesmo período, de 3% para 3,2% de participação.

INVESTIMENTOS EM PRODUÇÃO

O presidente da Abraciclo acrescenta que crescimento da produção para 2026 também se dará razão de investimentos em capacidade produtiva: "Se continuarmos neste ritmo poderemos voltar ao patamar de 2 milhões de unidades produzidas já no próximo ano. Para isto as fabricantes terão que investir em suas linhas de produção e ampliar a capacidade produtiva".

É o que está acontecendo, como o recém-anunciado investimento da Honda Motos. A empresa líder de mercado, com 66,8% de participação, aportará de R\$ 1,6 bilhão até 2029, o que inclui novos modelos e a ampliação da capacidade produtiva em Manaus de 1,4 milhão para 1,6 milhão

Projeções motos

Fonte: 1 Fenabrade/ 2 Abraciclo/ 3 Francisco Trivellato / 4 AutoData

	Vendas (milhões)	Produção (milhões)	Exportação (mil)
2025 (% vs. 2024)	2,16 (+15%)¹	1,95 (+11,5%)²	35 (+13%)²
2026 (% vs. 2025)	2,27 a 2,33 (+5% a 8%)³	2,0 a 2,1 (+5,3% a 10,5%)³	40 (+14,3%)⁴

de motos/ano já em 2026, quando a fábrica completa 50 anos (leia reportagem nesta edição).

A indiana Bajaj que monta em Manaus modelos de 150 cm³ de cilindrada a 400 cm³ de cilindrada, também anunciou a ampliação de sua capacidade, de 20 mil para 48 mil motos/ano, a partir de investimento de US\$ 10 milhões. A empresa passa a soldar e pintar os chassis no País. O novo aporte se soma aos US\$ 12 milhões que a Bajaj utilizou para inaugurar a fábrica, em 2024, dois anos depois de iniciar operação comercial no Brasil.

"A Bajaj se preparou para esse novo ciclo com a expansão da rede e a introdução de novos modelos, o que naturalmente aumenta a demanda", afirma o diretor da empresa no País, Waldyr Ferreira.

A veterana Kawasaki, com motos de 112 cm³ a 1,1 mil cm³, e operação própria em Manaus desde 2008, também está ampliando a produção, diz a diretora comercial e de marketing Sônia Harue: "Iniciamos uma nova etapa sustentada pela expansão da rede e pelo aumento da capacidade produtiva. Em 2024 fabricamos 11 mil unidades e, para 2025, a expectativa é ampliar este volume em cerca de 50%, com crescimento adicional de 35% em 2026".

A Royal Enfield, com modelos de 350 cm³ de cilindrada a 650 cm³ de cilindrada, também está atenta ao movimento crescente de vendas no País. A empresa chegou ao Brasil em 2017 e passou a produzir em Manaus em 2022. A montagem ocorre em duas unidades, uma em parceria com a Dafra e a outra com

o Grupo Multi [antiga Multilaser]. "Temos capacidade para cerca de 50 mil unidades por ano", afirma o diretor executivo na América Latina, Gabriel Patini. Segundo ele já existe plano aprovado para uma construir uma instalação própria em adição às outras duas.

MAIS FABRICANTES

O mercado em alta atraiu também novos fabricantes, como a Moto Morini, que utiliza a estrutura da DBS indústria, em Manaus, para montar três modelos de 650 cm³ de cilindrada. A pretensão de mercado ainda é pequena, cerca de 2 mil unidades por ano. O plano de formação da rede prevê sete concessionárias para 2025 e catorze até 2027.

Além da Morini a chinesa CFMoto, que já montava quadriciclos em Manaus, espera a chegada dos primeiros conjuntos de motocicletas em sua fábrica até o fim de 2025. Para a produção de 2026 há dois modelos confirmados, ambos de 450 cm³ de cilindrada. As instalações são próprias e foram inauguradas em 2019. O volume inicial pode chegar a 5 mil unidades. Com o lançamento das motos a empresa prevê a abertura simultânea de sete concessionárias no primeiro semestre de 2026.

Segundo dados da Abraciclo a Zona Franca de Manaus reunia, até o ano passado, 26 fabricantes de motocicletas, 163 de motopeças e o setor faturou R\$ 36,5 bilhões em 2024, valor 18,4% superior à de 2023. De acordo com a Suframa, Superintendência da Zona Franca de Manaus, o setor de duas rodas emprega 12,9 mil trabalhadores.

Mas também há um caso correndo por fora da fórmula de montar motos em Manaus. Desde 2005 operando com motos importadas da China pelo Porto de Suape, PE, a Shineray mostra grande apetite pelo mercado brasileiro, espera terminar 2025 com 120 mil unidades vendidas, 56% a mais do que em 2024.

"Em 2026 cresceremos de 10% a 20%", estima o gerente geral de negócios no Brasil, Wendel Lazko. "Nossa rede tem hoje 339 concessionárias, a maior parte nas regiões Norte e Nordeste. Até o fim do ano abriremos mais 150, com ênfase no Sudeste e Sul."

Desde 2021 a marca ocupa a terceira posição em vendas de motos no País. Neste período de quatro anos a participação subiu de 1,2% para cerca de 6% no acumulado até setembro de 2025. Essa fatia foi conquistada com vários lançamentos de baixa e média cilindrada. A lista de modelos à venda passa de trinta. E a intenção é seguir com o plano de importação, sem considerar a montagem em Manaus, diz Lazko: "Acho difícil esse deslocamento".

CRÉDITO E CONSÓRCIO FAVORECEM

Os financiamentos respondem por 32% das compras de motos no País e, de acordo com a B3, as vendas por esta modalidade cresceram 6,8% no acumulado janeiro-agosto, na comparação com



o mesmo período de 2024. Arcélia Jr, da Fenabrade, afirma: "O crédito é fundamental para todos os segmentos automotivos e seguirá como uma das preocupações do setor em 2026".

A participação dos consórcios na venda de motos é de 32%. Segundo a Abac, Associação Brasileira das Administradoras de Consórcio, a venda de cotas para o segmento de duas rodas cresceu 9,4% no acumulado deste ano até agosto sobre iguais meses de 2024.

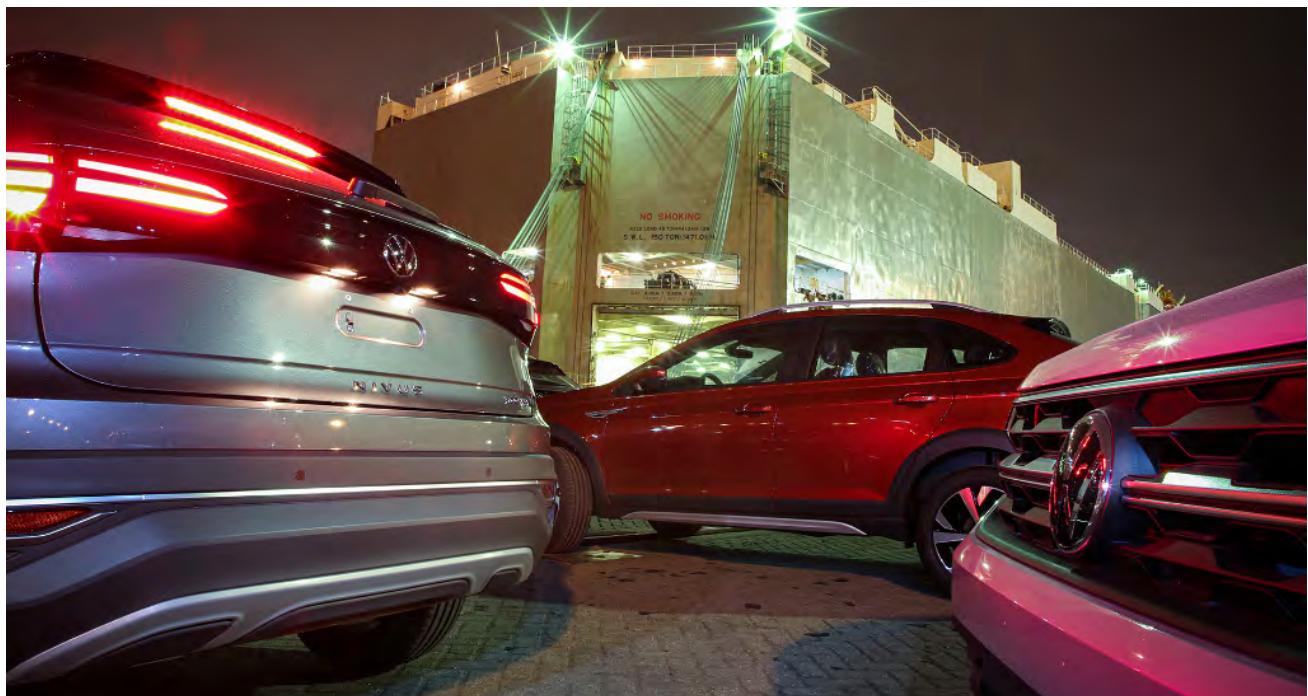
Para que o mercado de motos siga em expansão o ponto de atenção reside justamente na oferta de modalidades de financiamento, como observa o presidente da Abraciclo, Marcos Bento: "Estamos sempre atentos ao cenário macroeconômico. Especialmente diante da alta dos juros e do avanço da inflação o consumidor acaba comprando menos ou adiando a compra".

PERDA DE EXPORTAÇÃO

O Brasil já exportou mais de 150 mil motos por ano, mas os produtos nacionais perderam espaço em razão do avanço das asiáticas. Em 2024 foram embarcadas menos de 31 mil unidades e a projeção para este ano é de apenas 35 mil. Os principais destinos no ano passado foram Argentina, Estados Unidos, Colômbia, Peru e Austrália.

A Abraciclo atribui os baixos volumes à economia fragilizada de países do Mercosul, da América Latina em geral e também à legislação brasileira de emissões, Promot M5, mais rigorosa do que em nações vizinhas: "Para aumentar consideravelmente as exportações seria necessária a criação de uma política industrial com foco na desburocratização, em negociações governamentais de acesso, infraestrutura logística, acesso ao crédito e, principalmente, harmonização regulatória", opina Bento.

A líder de mercado Honda também atribui a queda de suas exportações à necessidade de focar sua produção no mercado interno, já vem operando perto do limite.



Divulgação/VW

Incertezas freiam mercado em 2025 e podem refletir em 2026

Projeções deste ano foram revisadas e desafios estruturais de juros altos e confiança do consumidor em baixa levam a um menor otimismo para o ano que vem

Por Lucia Camargo Nunes

Nas expectativas divulgadas de consultores e concessionários o mercado brasileiro de veículos leves deve encerrar 2025 com pouco mais de 2,5 milhões de veículos emplacados, em pífia expansão da ordem de 3% sobre 2024. Mas as perspectivas para 2026 dividem os especialistas: enquanto a

S&P Global projeta crescimento de 3,5%, a Bright Consulting estima avanço modesto de 1,2% e a K.Lume prevê retração de até 5,9%. A divergência reflete incertezas sobre crédito, juros, cenário eleitoral e impactos de programas governamentais.

Cássio Pagliarini, da Bright, revisa os ajustes já feitos ao longo deste ano: "Co-

meçamos projetando 2 milhões 650 mil. Depois fomos para 2 milhões 550 mil. Com a medida do Carro Sustentável ficamos em 2,6 milhões, mas no segundo trimestre as vendas estavam caindo, e no terceiro trimestre caíram".

A estimativa mais recente da consultoria para 2025 é de 2 milhões 560 mil unidades, o que resultará em leve crescimento de 2,9% sobre 2024.

A S&P Global Mobility trabalha com 2 milhões 580 mil para o ano, número que se mantém estável há meses, com expectativa de crescimento anual de 3,7%. Fernando Trujillo, consultor sênior da empresa, destaca que o desempenho das exportações salva a produção: "O mercado da Argentina teve desempenho muito melhor do que todos esperavam, inclusive a gente. Então tivemos de fazer um reajuste na produção para cima", agora projetada em 2 milhões 590 mil unidades, volume 8,8% maior que o de 2024. As exportações devem atingir 520 mil unidades, crescimento de 27% em relação ao ano passado, puxado principalmen-

te pelo mercado argentino, responsável por aumento de 110 mil unidades nos embarques com relação ao ano anterior, segundo Trujillo.

A K.Lume Consultoria estima 2 milhões 550 mil emplacamentos para 2025, com crescimento de 4% para carros e queda de 2% para comerciais leves: "O crescimento total [de vendas de veículos leves] deve ser de modestos 2,5% em relação a 2024", segundo o sócio fundador Milad Kalume Neto.

Enquanto isso a Anfavea mantém suas perspectivas para lá de otimistas para 2025, sustentando projeções feitas em janeiro e revisadas sem modificações pela última vez em julho, estimando o improvável emplacamento de 2 milhões 594 mil veículos leves, alta de 5,6%, e produção de 2 milhões 580 mil unidades, o que resultará em incremento de 8,4%. Já a Fenabrade revisou suas expectativas e baixou de 5% para 3% sua estimativa de avanço nas vendas de automóveis e comerciais leves este ano, com 2 milhões 560 mil unidades.

Projeções Veículos Leves

Fonte: Consultorias

	S&P Global Mobility		Bright Consulting		K.Lume	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Vendas (milhões) vs % 2024	2,58 (+3,7%)	2,67 (+3,5%)	2,56 (+2,9%)	2,59 (+1,2%)	2,55 (+2,5%)	2,4 (-6%)
Produção (milhões) vs % 2024	2,59 (+8,8%)	2,69 (+3,9%)	2,57 (+7,9%)	2,60 (+1,2%)	-	2,35 a 2,50 (-8,9% a -3,1%)
Exportação (mil) vs % 2024	520 (+38,3%)	534 (+2,7%)	500 (+33%)	500 (0%)	-	550 (+6,2%)
Importação (mil) vs % 2024	480 (+4,5%)	479 (-0,2%)	470 (+2,3%)	460 (-2,1%)	-	550 (+3,4%)



Arquivo Pessoal

“O índice baixo de confiança do consumidor é o mais importante de todos os fatores.”

**Cássio Pagliarini,
Bright Consulting**

CARRO SUSTENTÁVEL LIMITADO

O Programa Carro Sustentável, lançado pelo governo em julho com a isenção de IPI para as versões mais baratas de hatches e sedãs pequenos, gerou reduções de preços mas os efeitos foram pontuais, não houve a esperada forte expansão das vendas.

Pagliarini aponta que o programa impulsionou apenas seis modelos: os dois Fiat Mobi e Argo, Hyundai HB20, Volkswagen Polo Track, Chevrolet Onix e Renault Kwid. Eles representam parcela do mercado insuficiente para realmente fazer diferença no volume total de vendas.

“Eles significaram 13% das vendas em julho, passaram a 19% em agosto e a 16,5% em setembro. Ou seja: houve incremento em agosto e setembro, porém não é uma expansão do mercado, é uma redistribuição”, ressalva. Consumidores trocaram usados pelos novos mais baratos de entrada, mas não há migração de um segmento para outro, segundo a análise da Bright.

A análise da S&P Global é similar: “Facilitou para quem já estava para comprar um veículo. Não é que aumentou a demanda por causa do programa. Não entraram novos compradores no mercado”, avalia Trujillo. Cerca de 50% a 55% das vendas beneficiadas pela isenção de IPI vão para locadoras, com penetração limitada no varejo.

OBSTÁCULOS

O crédito continua sendo um obstáculo significativo para o setor: “A taxa de juros está muito alta. Mesmo com o preço baixando o crédito ainda continua um pouco restrito. Os bancos estão emperrando para um público mais selecionado”, pondera Trujillo. Os financiamentos concentram-se em veículos acima de R\$ 150 mil, deixando o segmento de entrada desassistido.

Para Pagliarini, da Bright, o problema vai além dos juros: “O índice baixo de confiança do consumidor é o mais importante de todos os itens, até porque a taxa de juros está alta faz muito tempo”. As instabilidades políticas e ideológicas fazem o consumidor adiar a compra. E os preços continuam nas alturas: o valor médio de um carro no Brasil aumentou 20% de 2022 a 2025, já descontada a inflação.

O tiquete médio atual dos veículos de passeio está acima de R\$ 152 mil, segundo levantamento da K.Lume.

DESAFIOS PARA 2026

As projeções para 2026 divergem bastante nas consultorias. A S&P Global Mobility prevê expansão sustentável, mas modesta, projeta Trujillo: “Estimamos crescimento de 3,7% nas vendas, em torno de 2 milhões 675 mil”. A produção deve acompanhar este ritmo, com expansão de 3,8%, chegando a 2 milhões

Day by day we make it happen

DIA A DIA NÓS FAZEMOS ACONTECER

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

GRUPO

ABG



NEO NEO NEO NEO NEO NEO NEO

RODAS

STEEL

POLÍMEROS

PARTS

PWT

RESIL



“A taxa de juros está muito alta. Mesmo com o preço baixando o crédito ainda continua um pouco restrito.”

**Fernando Trujillo,
S&P Global Mobility**

685 mil unidades. As exportações devem se estabilizar em 534 mil unidades após o boom argentino deste ano.

A Bright Consulting projeta 2 milhões 590 mil veículos leves emplacados para 2026, crescimento marginal com relação a 2025, de pouco mais de 1%.

Já a K.Lume estima retração de quase 6% no volume de emplacamentos para 2026, totalizando 2,4 milhões de veículos: “Os três elementos básicos que são os pilares das vendas de veículos no Brasil – valor do veículo, taxa de juros e acesso ao crédito – ainda coibem o grande potencial brasileiro de vendas internas em 2026”.

A expectativa é que os preços permaneçam elevados, os juros altos e a liberação de crédito pelas instituições financeiras restrita: “Em melhores condições com relação a 2025, mas ainda muito aquém dos melhores tempos”, pontua Kalume Neto. Não se espera saltos nos preços como no passado recente, com os valores de lista seguindo a inflação e os descontos ocorrendo via aumento de incentivos.

A K.Lume argumenta que os juros altos oneram o capital, diminuem o ritmo de investimentos e dificultam a renovação da frota tanto por pessoas físicas quanto jurídicas. Além disto elevam a inadimplência, contribuindo para restringir o crédito ao consumidor. Ao mesmo tempo o câmbio volátil tende a causar aumento nos preços

de veículos importados, prejudicando o preço final e encolhendo as margens.

FATORES POLÍTICOS E ESPORTIVOS

O ano eleitoral adiciona complexidade ao panorama, na avaliação de Kalume Neto: “Por 2026 ser ano de eleições gerais e estarmos, por enquanto, em um país polarizado em apenas duas posições políticas, este cenário claramente motiva insegurança político-econômica”. Em épocas de eleições presidenciais o dólar fica historicamente instável, impactando diretamente a confiança do consumidor e os preços dos veículos.

Além das incertezas político-econômicas há mais um elemento em 2026, que também será ano de Copa do Mundo: “A economia sente os efeitos da Copa ainda mais se o Brasil avançar para as fases finais da competição”, observa Kalume Neto, que brinca: “Olha a responsabilidade do técnico Carlo Ancelotti nas vendas de automóveis!”.

FATORES DE IMPACTO

Para 2026 a Bright Consulting prevê equilíbrio de importações e exportações devido ao crescimento das montadoras chinesas. As exportações dependem de acordos comerciais e preços competitivos, assinala Pagliarini: “O nosso carro é bom, tem tecnologia e segurança. A questão é preço”.



Arquivo Pessoal

O IPI Verde, que passa a valer com nova tabela para todos os veículos a partir de 1º de novembro, estabelece alíquotas que vão de 2,15% a 24,8%, conforme o tipo de fonte energética, potência, índices de eficiência energética, de segurança e reciclagem. Elétricos e híbridos têm descontos, enquanto um SUV a diesel pode pagar até 12 pontos porcentuais adicionais sobre o imposto-base. Em contrapartida veículos com menos de 75 cv ganham 2,15 pontos de desconto no imposto.

Por causa dessas mudanças as montadoras avaliam planos de repasse de preços e podem revisar portfólios. A preocupação maior é o Imposto Seletivo cria-

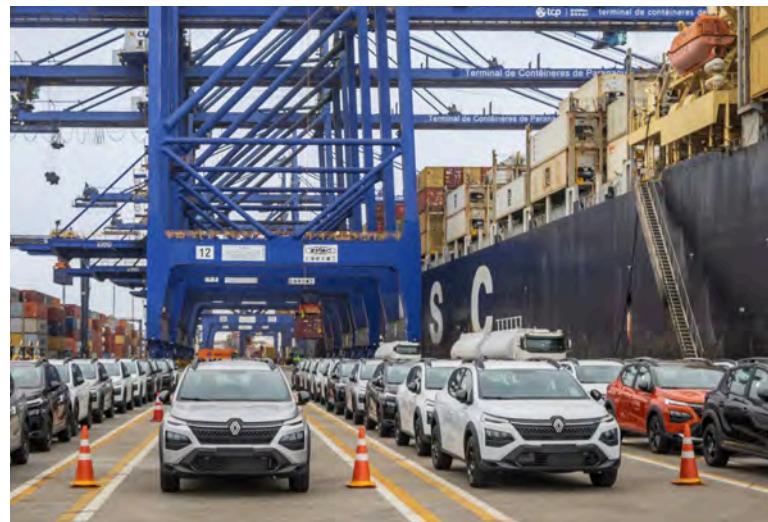
“Valor do veículo, taxa de juros e acesso ao crédito ainda coibem o grande potencial brasileiro de vendas internas em 2026.”

**Milad Kalume Neto,
K.Lume Consultoria**

do pela Reforma Tributária, que começa a ser adotada gradualmente a partir de 2027 com o fim do IPI que deverá ser substituído pelo tributo seletivo. O limite de 5% é considerado insuficiente pelas montadoras, segundo a análise da Bright Consulting, que questiona: “A tabela atual do IPI tem quinze páginas só para automóveis. Como será feita a diferenciação? É com o IPI que se incentiva ou desestimula tipos de veículos”.

Outro fator que deve impactar o resultado do ano neste fim de 2025 é a parada da Toyota após o temporal, no fim de setembro, que destruiu a fábrica de motores de Porto Feliz, SP, e parou todas as linhas de produção, que voltam a operar em novembro, mas com escala reduzida: “Alguém vai pegar este mercado da Toyota até eles conseguirem realmente voltar à produção. Em novembro eles retomam com motores importados híbridos, e o flex volta com produção total só janeiro”, pontua Trujillo.

Para a hibridização as perspectivas são positivas, com vários lançamentos de híbridos programados: “Vai começar a se concretizar. As marcas estão investindo nisso. Mais lançamentos devem acontecer a partir do ano que vem”, observa o especialista da S&P Global, ressaltando que a legislação brasileira demandará investimentos praticamente obrigatório em híbridos leves.



Divulgação/Renault

Mensagem de otimismo para 2026

Por Arata Ichinose



Divulgação/Honda

Arata Ichinose é presidente da Honda Automóveis do Brasil e responsável por todas as operações da marca Honda na América do Sul

Minha trajetória profissional me levou a diferentes mercados ao redor do mundo, passando por uma experiência transformadora na China. Entre 2011 e 2017 testemunhei de perto a ascensão da indústria automotiva local. Vi colegas que antes dependiam de transporte público conquistarem seus primeiros carros, graças às políticas públicas eficazes e um ambiente favorável ao crescimento.

Esta vivência mostra que visão estratégica e condições estruturais podem acelerar o desenvolvimento de um setor. No caso do Brasil há um caminho importante a ser percorrido para explorar todo o potencial competitivo do País. Ao completar um ano liderando as operações da Honda no Brasil, tenho uma visão mais ampla e concreta do cenário automotivo nacional.

O País reúne condições únicas para liderar soluções que conciliem tecnologia, viabilidade econômica e baixo impacto ambiental. Neste contexto a Honda investirá em sua própria tecnologia híbrida flex, visando à descarbonização progressiva e sustentável. Consideramos as especificidades locais e não vamos apenas replicar modelos internacionais.

No campo econômico as variações de câmbio, taxas de juros e custos logísticos impactam nossa cadeia global de suprimentos. Esses fatores também influenciam a decisão de compra do consumidor, que naturalmente se torna mais cauteloso.

Na perspectiva política acompanhamos com atenção e otimismo os avanços do Mover, Programa Mobilidade Verde e

Inovação. A previsibilidade regulatória, o estímulo a pesquisa e desenvolvimento e a valorização de soluções locais são pilares para que o Brasil avance com protagonismo na agenda global de mobilidade.

A Honda acredita no Brasil e está investindo R\$ 4,2 bilhões até 2030 para aumentar sua capacidade produtiva, lançar produtos e desenvolver novas tecnologias. Nossa estratégia é oferecer produtos superiores e competitivos, integrando vendas, pós-venda e serviços financeiros e fortalecendo toda a cadeia de negócios.

Prova dessa visão é o lançamento do novo WR-V com garantia total de fábrica de seis anos. Uma iniciativa inédita que reforça nosso compromisso com a qualidade dos produtos e com uma relação duradoura com o consumidor. Essa decisão consolida uma base sólida para a sustentabilidade da nossa atuação, ao promover um fluxo saudável e recorrente na rede de concessionárias, com o cliente no centro. A fidelização fortalece nosso ecossistema comercial e amplia a capacidade de adaptação e crescimento.

Entramos em 2026 fortalecidos, preparados e confiantes. Confiantes de que a transformação do setor automotivo deve caminhar junto com o desenvolvimento do País. Confiantes de que é possível conciliar crescimento econômico com responsabilidade ambiental. E confiantes de que, ao colocar o cliente no centro de todas as decisões, construímos uma marca cada vez mais relevante, respeitada e admirada.

Menos imposto, mais crescimento

Por Airton Cousseau



Divulgação/Hyundai

Airton Cousseau é presidente e CEO da Hyundai Brasil e Américas Central e do Sul.

Estamos nos aproximando do fim de 2025 e, no momento em que planejamos as ações para 2026, ainda estamos sob o impacto das incertezas que nos acompanham desde o começo do ano. Fatores macroeconómicos, como a alta de juros, têm influenciado diretamente no poder de compra e nas decisões de financiamento dos consumidores. É um cenário que exige cautela, mas também reforça a importância do planejamento de longo prazo.

Com a expectativa de corte de juros para 2026 vemos um horizonte mais favorável, uma vez que a demanda de consumo tende a crescer. Isto precisa acontecer logo no começo do ano, antes do impacto da eleição presidencial, evitando maior instabilidade no mercado.

As reformas avançam, mas temos de considerar que a elevada carga tributária no Brasil ainda destoa da realidade dos países com os quais competimos diretamente. Se no Brasil este peso é de 35% a 55%, na China, atualmente um dos maiores players do setor automotivo no mundo, fica em torno de 15%. Nos Estados Unidos está por volta de 6%. No Japão, 7,5% a 10%. E, por fim, na Índia, outro player global importante, caiu recentemente de 29% para 18%.

Para voltar aos níveis recordes históricos de vendas de veículos de 2013,

temos de nos atualizar para a realidade competitiva global externa, pois não são mais aqueles mesmos países que competíamos naquela época, com aquelas mesmas tarifas, jogando o jogo de hoje.

Claro, nossa tarefa diária é cortar custos e ser mais eficientes em todos os pontos da cadeia produtiva. E é isto que estamos fazendo. Mas, para competir e justificar os investimentos necessários, temos de seguir atualizando a realidade tributária nacional, proporcionando condições de mais igualdade internacional.

Acreditamos que o Brasil tem potencial para ser o grande provedor do mercado interno e polo exportador para nossa região, sem que, por questões de competitividade, precisemos trazer carros do outro lado do mundo.

Apesar de tudo nossa expectativa para os próximos anos é de crescimento e nossos investimentos confirmados recentemente, da ordem de R\$ 5,5 bilhões, refletem essa confiança de longo prazo.

Não estamos apenas navegando pelas dificuldades do momento, estamos construindo a mobilidade do futuro, mais limpa, com foco em eletrificação, automação e robótica. O consumidor brasileiro está atento às novidades e sabe escolher os melhores produtos. Ações acertadas, no tempo necessário, farão toda a diferença em 2026.

Prontos para jogar o jogo em 2026

Por Gonzalo Ibarzábal



Divulgação/Nissan

Gonzalo Ibarzábal é presidente e diretor geral da Nissan do Brasil

Todo ano, quando chega a época de debater com AutoData sobre as perspectivas para o ano seguinte, é natural pensar em uma bola de cristal. Afinal, sempre é muito complexo prever o que acontecerá nos próximos doze meses no mercado brasileiro.

Mas podemos pensar nessa bola de cristal como uma de futebol. Então, nós da Nissan, entramos em campo sabendo que cabe ao nosso time fazer a sua parte, estar bem-preparados, ter uma estratégia bem definida e, como falamos na Argentina, dejar la piel en la cancha – ou deixar a pele no campo. É assim que atuamos em 2025 e seguiremos em 2026.

O mercado brasileiro ganha cada vez mais players, enquanto o volume segue crescendo de maneira comedida. A previsão é que as vendas de automóveis cresçam cerca de 5% no País. Não é muito, ainda mais com tantos times nesse campeonato. Por isso mesmo o foco da Nissan é nela própria, para controlar o que está em nossas mãos, principalmente a experiência dos clientes.

Mais do que falar, estamos fazendo. Buscando no dia-a-dia estar próximos dos consumidores, com novas ferramentas digitais e evoluindo constantemente com a nossa rede no atendimento presencial. Sempre adotando o conceito de omo-tenashi, que está em nosso DNA e é a maneira japonesa de bem-receber e ir além no relacionamento com as pessoas.

Em 2026 temos a confiança de que a Nissan vai crescer acima da média do mer-

cado. O novo Nissan Kicks, como previsto, segue evoluindo a cada dia no mercado e terá um ano completo, com cadência de produção necessária para avançar.

Além disso, teremos novidades em serviços e produtos, para seguirmos oferecendo o que de melhor a marca tem para os seus clientes. Alinhados com o nosso plano global Re:Nissan, também avançaremos em nossas eficiências e, para isso, tem sido fundamental o esforço de nossas equipes e o trabalho em parceria com nossa rede de concessionários e fornecedores.

Assim a Nissan vai evoluir em mais um ano que promete muitas emoções. A expectativa é que os indicadores da economia brasileira fiquem mais estáveis, o que é positivo. Por outro lado, mesmo que a previsão também seja de redução, a taxa de juros será um obstáculo importante para o crescimento das vendas em geral.

Por esse cenário é claro para a Nissan que devemos ser fortes no mercado interno, mas precisamos que nossa operação também seja, cada vez mais, capaz de competir externamente.

Essa ampliação de horizontes será um outro marco para 2026. O nosso Complexo Industrial de Resende, RJ, como resultado dos investimentos de R\$ 2,8 bilhões, se consolidará como um hub de exportação, passando a atender a vários mercados da América Latina. Com isso seguimos cada vez mais fortes em campo no Brasil e partimos com força para competir no Exterior.



IN BRAZIL.
FOR BRAZIL.

CONDUZA COM SUAVIDADE. DIRIJA COM SEGURANÇA.



Amortecedor Marelli Frequency Valve:
Controle preciso da suspensão que
aumenta o conforto e a segurança.

A tecnologia Marelli de amortecedores com
válvulas duplas independentes é fabricada
no Brasil, que permite atender com
agilidade as demandas das montadoras
locais com qualidade e confiabilidade.



Stellantis 2026: liderança e inovação.

Por Emanuele Cappellano



Divulgação/Iveco

Emanuele Cappellano é COO da Stellantis na Europa ampliada, das marcas europeias e responsável pela Stellantis Pro One. De 2024 até o início de outubro era presidente do grupo na América do Sul.

Mesmo diante de um cenário macroeconômico desafiador, com crescimento moderado, inflação e alta taxa de juros, seguimos confiantes no papel da indústria automotiva no desenvolvimento do Brasil. Em 2026 o setor continuará sendo protagonista da modernização produtiva e da transição energética nacional.

Neste cenário o Programa Mover representa um marco fundamental para o futuro da mobilidade. A previsibilidade que proporciona cria condições favoráveis à inovação e ao planejamento de longo prazo. Foi neste contexto que a Stellantis anunciou o maior ciclo de investimentos da história do setor na América do Sul, de R\$ 32 bilhões até 2030. Esta decisão reafirma nossa confiança no País.

Ainda assim teremos um ano desafiador. As projeções econômicas apontam para crescimento de 1,5% do PIB em 2026, com possível redução dos juros. Fatores como câmbio e custos logísticos continuarão exigindo foco em eficiência e inovação. O mercado deve registrar recuperação gradual, com programas de renovação de frota, estímulos à produção de veículos mais limpos e expansão da eletrificação. A expectativa é de aumento de 5% a 8% nas vendas internas.

Em paralelo, com uma matriz energética privilegiada, o Brasil tem a oportunidade de liderar a descarbonização com um modelo próprio. A Stellantis aposta na estratégia que combina motores flexfuel, sistemas híbridos e veículos 100% elétri-

cos. A tecnologia Bio-Hybrid, que integra o motor elétrico à propulsão com etanol, amplia o acesso à eletrificação e valoriza o biocombustível nacional. Seguiremos expandindo nosso portfólio híbrido flex e elétrico com foco em eficiência energética e acessibilidade.

Também avançaremos na localização da cadeia produtiva, com destaque para o Polo Automotivo de Goiana, em Pernambuco, onde o número de fornecedores deve crescer de 38 para 50, com meta de alcançar 100 nos próximos anos. Este movimento é sustentado por parcerias com universidades, centros de pesquisa e instituições públicas, além de acordos estratégicos para o desenvolvimento de baterias e componentes eletrônicos.

A Stellantis também é pioneira na economia circular. Em 2025 inauguramos em Osasco, SP, o primeiro Centro de Desmontagem de Veículos da América do Sul, com capacidade para desmontar 8 mil unidades por ano e gerar 150 empregos até 2027. A iniciativa reforça nossa Estratégia 4R, baseada em reciclagem, remanufatura, reuso e reparo, ampliando a vida útil dos produtos e reduzindo o impacto ambiental em toda a cadeia.

Acreditamos no Brasil e na América do Sul como polos estratégicos de inovação, sustentabilidade e competitividade global. Com políticas públicas estáveis, cooperação entre governo, indústria e academia e investimentos consistentes em tecnologia, o setor automotivo seguirá evoluindo de forma sustentável.

Ano de oportunidades e muitos desafios

Por Ciro Possobom



Ciro Possobom é presidente e CEO da Volkswagen do Brasil

Divulgação/Iveco

O ano de 2026 promete oportunidades e desafios para o setor automotivo. O cenário macroeconômico, ainda que exija cautela, sinaliza caminhos positivos, caso as previsões do Boletim Focus se confirmarem.

A perspectiva de queda da Selic para 12,25%, segundo o relatório de setembro, é uma boa notícia, pois 45% das vendas de carros são financiadas. Juros menores aumentam o consumo e reduzem a necessidade de subsídio das montadoras, o que aquece as vendas, mas impacta resultados. A expectativa de queda do IPCA para 4,29% também incentiva a compra.

Ponto de atenção é o câmbio, com alta do dólar para R\$ 5,58, pressionando custos de itens importados. Na Volkswagen temos 85% de nacionalização e queremos mais. A localização torna os carros mais competitivos, fortalece a cadeia produtiva e gera empregos, um compromisso da Volkswagen há 72 anos no Brasil.

Mas 2026 será um ano político. Esperamos uma eleição pacífica e democrática, garantindo estabilidade e ambiente favorável aos negócios.

O setor automotivo responde por 20% do PIB industrial e é chave no desenvolvimento econômico e social do Brasil. No entanto, enfrentamos desafios logísticos e tributários: mais de 40% do valor do veículo equivale a impostos.

Outro ponto é a necessidade de isonomia entre montadoras que produzem localmente e as que apenas importam. Produzir aqui é gerar empregos e investir

no futuro da mobilidade. Mas o País precisa garantir competitividade justa, com as mesmas regras para todos.

A Volkswagen segue comprometida em produzir com as nossas pessoas e temos orgulho dos 200 mil colaboradores que construíram nossa história como a maior fabricante de automóveis do Brasil, com mais de 26 milhões de unidades produzidas.

Investimos em tecnologia acessível, que está nas garagens, não só no showroom. O SUV Tera, nota máxima em segurança, prova isso e em quatro meses após o lançamento chegou à liderança do segmento, um fato inédito que mostra a força e competência da Volkswagen nos produtos desenvolvidos para o Brasil.

O ano de 2025 foi marcante para a empresa: estamos crescendo em vendas três vezes mais do que o mercado, seguimos líderes dos principais segmentos, SUVs e hatches, e resgatamos a esportividade com o Golf GTI, Nivus GTS e Novo Jetta GLI. Já são sete modelos lançados dos dezessete que temos para o Brasil até 2028. Investimos R\$ 16 bilhões no País, teremos híbridos e uma ofensiva de picapes. Vamos ocupar todos os espaços!

Tenho orgulho do trabalho que fazemos na Volkswagen, mas o momento exige cautela. O futuro do setor depende de estabilidade política, previsibilidade econômica e isonomia entre os players. Com essas bases o Brasil tem tudo para acelerar em 2026 e a VW seguirá protagonista dessa transformação.

Em marcha lenta até quando?



Divulgação/DAF

Com juros altos, crédito escasso e empresários do agronegócio sem recursos para investir em renovação de frotas a indústria de caminhões passa por novo ciclo de retração — e a retomada deve demorar a ganhar velocidade.

Por Aline Chaves

Este ano começou com expectativas moderadamente otimistas para a indústria de caminhões. Os fabricantes projetavam estabilidade nas vendas e na produção, sustentadas pela supersafra de mais de 320 milhões de toneladas de grãos, segundo estimativa da Conab, Companhia Nacional de Abastecimento. O cenário favorecia especialmente a demanda por modelos pesados, responsáveis por cerca de 46% das vendas

do mercado nacional. Mas o otimismo durou pouco.

A escalada da taxa Selic, que saltou de já elevados 10,75% ao ano em outubro de 2024 e chegando a inviáveis 15% em julho, encareceu o crédito e travou a renovação de frotas, impondo um novo ciclo de cautela e retração ao setor. O resultado é um mercado mais contido do que se previa: as vendas de caminhões devem fechar 2025 em 113,5 mil, em queda de 7%

sobre 2024, segundo projeta a Fenabrade, Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores, que no início do ano estimava o emplacamento de 127,6 mil unidades.

Na mesma direção a Anfavea, Associação Nacional das Fabricantes de Veículos Automotores, reduziu para 114,5 mil sua projeção de caminhões vendidos este ano, em retração de 8,3% na comparação com 2024.

Segundo Igor Calvet, presidente da Anfavea, a fragilidade do mercado é consequência direta do custo elevado do financiamento: "O setor funciona com crédito. Hoje parte das operações está no CDC e parte no Finame. Se o juro é caro a base balança".

Além das altas taxas nas linhas do BNDES Finame, o IOF, imposto sobre operações financeiras, encarece em cerca de 10% a aquisição de veículos, tornando a compra de caminhões ainda mais restritiva — especialmente para autônomos e pequenos transportadores, que dependem de crédito subsidiado para manter a operação.

EXPORTAÇÃO SEGURA PRODUÇÃO

Embora o mercado interno siga fraco as exportações têm funcionado como contrapeso, ainda que em escala limitada. No acumulado de 2025 foram exportados 21,6 mil caminhões, crescimento expressivo de 89% com relação aos 11,7 mil do ano anterior. O salto foi puxado pela Argentina, que responde por 45% das exportações brasileiras de caminhões, segundo a Anfavea.



Arquivo Pessoal

"Depois do movimento de descida no primeiro semestre o setor de caminhões começa a se reorganizar. A recuperação será lenta, mas consistente."

Gregori Boschi, BIM³

O desempenho externo ajudou a amortecer o impacto na produção, que caiu 3,9% de janeiro a setembro, somando 98,6 mil caminhões. Ainda assim o setor perdeu fôlego no emprego: enquanto a indústria automotiva como um todo abriu mais de 5 mil vagas nos últimos doze meses até setembro, o segmento de caminhões eliminou 445 postos de maio a setembro.

Projeções caminhões

Em mil unidades

Fonte: Boschi Inteligência de Mercado-BIM³

	Vendas	Produção	Exportação
2025 (% vs. 2024)	110,4 (-11,6%)	126 (-10,8%)	28 (+56,4%)
2026 (% vs. 2025)	115 (+4,2%)	130 (+3,2%)	22 (-21,4%)

Calvet opina que a retomada do crédito é essencial para reaquecer a demanda e as linhas de produção. Ele revelou que a Anfavea tem discutido com o governo ajustes nas linhas do Finame, redução de juros e a criação de um novo programa de renovação de frota, semelhante ao que aconteceu em 2023, quando por poucos meses foram oferecidos descontos para compra de veículos novos na troca por antigos.

O executivo também reforça a necessidade de rever o IOF aplicado sobre o CDC: "No mercado de caminhões este imposto pode encarecer a compra em cerca de 10%. É uma penalidade dupla quando as condições do Finame não bastam".

EXPECTATIVAS PARA 2026

Para Gregori Boschi, sócio fundador da consultoria Boschi Inteligência de Mercado, a BIM³, o desempenho atual apenas confirma as previsões iniciais: "Projetávamos produção de 125 mil caminhões em 2025, mas ajustamos levemente esta estimativa para 126 mil unidades mais recentemente".

Boschi cita fatores que se tornaram determinantes: autônomos descapitalizados, estoques elevados e juros altos: "Os grandes grupos conseguem renovar frota, mas o autônomo perdeu completamente a capacidade de compra. É um mercado que está se concentrando nas mãos de poucos". Nas estimativas do consultor, em 2025, as vendas domésticas alcançarão 110,4 mil unidades e as exportações 28 mil.

Para o próximo ano Boschi projeta produção em torno de 130 mil caminhões, vendas domésticas próximas de 115 mil e exportações de cerca de 22 mil, abaixo das 28 mil esperadas para 2025. O motivo é uma possível desaceleração da Argentina e a valorização do real, que reduz a competitividade do produto nacional.

"O Brasil exporta basicamente caminhões com motorização antiga Euro 5, com menor valor agregado. Não exportamos tecnologia de ponta para mercados mais exigentes", justifica o consultor. "Por isto as exportações oscilam sempre na



Arquivo Pessoal

"Mesmo que o mercado não apresente nenhum crescimento em 2026, manter o nível de vendas de 2025 já seria um resultado positivo."

Carlos Briganti, Power Systems Research

mesma média histórica, de 20 a 22 mil unidades por ano."

Boschi prevê um primeiro semestre de 2026 difícil, refletindo o excesso de estoques, o custo do crédito e a paralisação temporária de fábricas e fornecedores: "A indústria de caminhões é um transatlântico. Quando as montadoras reduzem produção os fornecedores também param. Esse efeito em cadeia impede uma retomada rápida".

A recuperação, segundo ele estima, deve começar a partir do segundo semestre de 2026, impulsionada por leve melhora no crédito, recomposição da demanda no agronegócio e normalização dos estoques: "Depois do movimento de descida no primeiro semestre o setor começa a se reorganizar. A recuperação será lenta, mas consistente".

O agronegócio segue como pilar do transporte de carga e pode sustentar par-

Para a Honda, o futuro da mobilidade é mais que um **SONHO.**



Na Honda, a inovação e a tecnologia se encontram para criar soluções que vão além das expectativas das pessoas. Seja por terra, água, ar ou até movidos pelo vento, temos o poder de transformar a realidade em um futuro mais seguro, sustentável e feliz.

te da retomada: "O ciclo de investimento em caminhões deve começar a aparecer no fim deste ano", avalia Boschi.

ENDIVIDAMENTO E CUSTOS ALTO

Na visão de Carlos Briganti, diretor para a América do Sul da Power System Research, o total de caminhões vendidos acima de 6 toneladas deve cair de 117,6 mil unidades em 2024 para 107 mil em 2025: retração de 9%. O impacto mais severo, no entanto, recai sobre os modelos pesados, com queda de 20% – de 62,8 mil para 50,2 mil unidades –, enquanto os leves recuam 6% e os semipesados permanecem praticamente estáveis, com leve alta de 1%.

A produção acompanha o mesmo movimento: os pesados caem 16%, de 80,5 mil para 67,3 mil unidades. Os mé-



Divulgação/DAF

“O mercado anda de lado, mas não é desastroso. Já enfrentamos momentos piores. Não há sinais de piora, mas também não há gatilhos claros para uma virada.”

Luis Gambim, DAF

dios crescem 84%, de 3,7 mil para 6,9 mil, refletindo a renovação de frotas em nichos específicos.

Boa parte da retração é devida à retração do agronegócio, que perdeu recursos este ano, diz Briganti: "O setor agrícola, um dos principais motores da demanda de caminhões, enfrenta baixa rentabilidade. Apesar dos bons volumes de exportação os preços das commodities estão baixos, reduzindo a margem e a capacidade de investimento em novos veículos". Ele acrescenta que o problema se agrava com endividamento elevado e custos altos de insumos.

Por outro lado as exportações de caminhões seguem em alta. A previsão é de aumento de 64% em 2025, saltando de 17,6 mil para 29 mil unidades, com destaque para caminhões médios, em crescimento de 164%, e pesados, com incremento de 75%. O bom desempenho é impulsionado pelo mercado sul-americano — especialmente a Argentina — e pela demanda da China, embora os preços mais baixos limitem o impacto financeiro.

"Mesmo que o mercado não apresente crescimento, manter o nível de vendas de 2025 já seria um resultado positivo", pondera Briganti. Dentre os fatores que podem impedir uma retomada consistente ele lista juros elevados, baixa rentabilidade do agronegócio e desaceleração econômica em outros setores. Programas subsidiados como o PSI e o Finame poderiam ajudar a fomentar as vendas de caminhões, mas há pouca margem fiscal para bancar incentivos nas linhas do BNDES.

"Consórcios ajudam na compra de veículos leves, permitindo planejamento de longo prazo, mas não resolvem o problema do acesso imediato ao caminhão que movimenta o PIB."

Ainda assim o consultor enxerga algum alívio vindo de fora: "O PIB argentino deve crescer cerca de 5% este ano, fortalecendo o fluxo comercial regional. Há, porém, riscos políticos que podem afetar a produção e as exportações em 2026".



Divulgação/Volvo

“A queda da Selic é um ponto fundamental porque melhora as condições de financiamento.”

Alcides Cavalcanti, Volvo

SEM DESASTRE À VISTA

Para Luís Gambim, diretor comercial da DAF Caminhões, o mercado brasileiro deve manter o ritmo lento em 2026, ainda sob o peso dos juros altos, instabilidade política e tarifas externas: “Hoje o cliente se depara com financiamentos a taxas que podem superar 20% ao ano. Isso trava decisões de renovação de frota”.

Mesmo assim Gambim enxerga nichos de oportunidade, como o segmento de semipesados, sustentado pela construção civil e pelo e-commerce: “É um segmento que vem crescendo e no qual vamos ampliar a oferta nos próximos anos”.

A DAF, porém, cresceu apenas 2,9% neste mercado, contra 9% da média do setor, por ainda não oferecer modelos em todas as configurações. Já no segmento de pesados, ligado ao agronegócio e à exportação de commodities, as vendas da fábrica de Ponta Grossa, PR, recuaram quase 20% em 2025, devido à queda nos preços de soja, milho, açúcar e algodão.

O impacto do tarifaço dos Estados Unidos, que elevou tarifas sobre produtos como café, aço, placas solares e autopeças em até 50%, também reduziu a demanda por caminhões no Brasil, pois os exportadores destes produtos sofrem com redução de receitas.

No segmento de pesados a DAF caiu 18,5% em 2025, contra recuo de 19,4% do mercado, mostrando alguma resiliência:

“A fábrica de Ponta Grossa opera com cerca de 30% de ociosidade, administrável e sem risco de cortes de pessoal. O mercado anda de lado mas não é desastroso. Já enfrentamos momentos piores, como em 2015, quando mal superamos 50 mil unidades. Não há sinais de piora, mas também não há gatilhos claros para uma virada. O Brasil é volátil: tudo pode mudar com velocidade”.

AMBIENTE DE INCERTEZAS

Para 2026 Alcides Cavalcanti, diretor-executivo da Volvo Caminhões, enxerga um cenário de oportunidades, mas também de riscos: O ano pode representar um ponto de virada para o mercado de caminhões, embora ainda cercado de incertezas. A queda esperada da taxa de juros surge como principal fator de estímulo à renovação de frota e a novos investimentos.

“A queda da Selic é um ponto fundamental porque melhora as condições de financiamento”, afirma o executivo. Ele acrescenta que, em ano de eleições presidenciais, historicamente há aumento de investimentos públicos em obras e infraestrutura, o que também tende a beneficiar o setor de transportes.

Apesar dos possíveis estímulos Cavalcanti alerta que o agronegócio ainda atravessa momento delicado, com exportadores altamente endividados e as transportadoras ainda pressionadas pelos fretes baixos.

A pergunta que paira sobre o setor é a mesma que origina o título desta reportagem: em marcha lenta até quando? A resposta passa pelo crédito, pela confiança e pela previsibilidade.



Após três anos em alta, retração em 2026

Juro nas alturas é o principal fator que inibe renovação da frota de ônibus

Por Soraia Abreu Pedrozo

A retomada de produção e vendas registrada nos últimos três anos pelos fabricantes de chassis de ônibus, após mais de uma década de dificuldades, está com os dias contados: ao que tudo indica o ciclo de crescimento deverá ser encerrado em 2026. A estimativa é que no próximo ano sejam vendidos de 21 mil a 22 mil chassis, o que representará queda de 17% a 13% sobre 2025, ano que deverá somar algo em torno de 25 mil unidades.

Se comprovada esta estimativa, externada por executivos dos principais fabricantes, o volume poderá ficar quase empatado ou abaixo de 2024, quando as linhas produziram 22,4 mil unidades. Durante o Fórum AutoData Perspectivas Ônibus, em 19 de setembro, Walter Barbosa, vice-presidente de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz, avaliou que já existe um movimento de retração no horizonte.

Projeções chassis de ônibus

Em mil unidades

Fonte: 1 Anfavea / 2 Fabricantes e AutoData

	Vendas	Produção	Exportação
2025 (% vs. 2024) ¹	25,3 (+12,8%)	31,8 (+14,3%)	6,5 (+34,8%)
2026 (% vs. 2025) ²	21 a 22 (-17% a -13%)	27,5 a 28,5 (-10% a 13%)	6,5 (0%)

"Tivemos um sinal de alerta ao vermos queda de 27% dos emplacamentos em agosto, a primeira do ano. Os efeitos da Selic a 15% ao ano, que leva os juros na ponta a taxas de 18% a 20% ao ano, começam a afetar o interesse do operador. O custo é extremamente alto para motivá-lo a renovar a frota".

No início de outubro a Anfavea divulgou, em seu balanço, a produção de 24 mil unidades no acumulado de nove meses deste ano, volume 13,4% acima do registrado no mesmo período de 2024, e a venda de 17,7 mil chassis no mercado doméstico, avanço de 12,2%. Os emplacamentos de setembro, 1,9 mil unidades, superaram em 13,6% os de agosto, mas ficaram 2,5% abaixo dos registrados no mesmo mês do ano passado.

Apesar do Refrota, programa do Ministério das Cidades que "tem funcionado bem", avaliou Barbosa, "ele não salva o setor de ônibus: ajuda, mas não resolve", até porque nem todas as empresas têm acesso e o financiamento subsidiado é ex-

clusivo para a renovação de frotas urbanas, portanto não apoia vendas dos segmentos de fretamento e rodoviário.

Paulo Arabian, diretor comercial de ônibus da Volvo, também espera por cenário de retração no horizonte: "Existe, nitidamente, estoque formado nas montadoras e não há desova no mesmo ritmo. É difícil vir de anos bons e lidar com pressão inflacionária que não é contida pelos juros altos, aumento dos preços dos combustíveis, aumento do ICMS do diesel e gasolina, além da elevação do tíquete médio da carroceria. Isto deteriora a margem de ganhos".

O executivo pontuou que as dificuldades econômicas tendem a deflagrar demissões nas empresas, o que diminuirá a demanda por ônibus fretados para transporte de trabalhadores até as fábricas. Na Volvo, ele disse, o modelo industrial modular permite ajustes na produção conforme a demanda, além de busca por mercados externos para compensar a possível estagnação do mercado interno.

Projeções ônibus encarroçados

Em mil unidades

Fonte: Fabus

	Vendas	Produção	Exportação
2025 (% vs. 2024)	24 (+5,6%)	27 (+5,4%)	3 (+4,1%)
2026 (% vs. 2025)	24 (0%)	27 (0%)	6,5 (0%)



Divulgação/Abraciclo

“Juros de 18% a 20% ao ano afetam o interesse do operador. O custo é extremamente alto para motivá-lo a renovar a frota.”

Walter Barbosa, Mercedes-Benz

“Existem outras ferramentas além de férias coletivas”, lembrou Arabian.

Jorge Carrer, diretor de vendas de ônibus da Volkswagen Caminhões e Ônibus, avaliou que ainda existem fatores positivos no horizonte: ele lembrou que 2026 é ano eleitoral, o que pode promover algumas novas encomendas, e que o programa Caminho da Escola deverá contribuir mais uma vez para manter a produção com os ônibus escolares: “A nova licitação do Caminho da Escola deverá refletir na produção já no início do ano que vem”.

EXPORTAÇÕES EM ALTA

As exportações deverão continuar trazendo oportunidades aos fabricantes de ônibus no País, otimistas que estão principalmente com a Argentina, onde ainda vigora a norma de emissões Euro 5. O país vizinho deverá comprar 3,3 mil unidades

até o fim deste ano. A expectativa é que o mercado da América Latina, exceto Brasil e Argentina, incluídos Chile, Colômbia e Uruguai, compre mais 7,4 mil unidades.

O número é quase o do México, 7,1 mil unidades, cuja expectativa desidratou depois da transição para o Euro 6 e da guerra tarifária com os Estados Unidos. No início do ano esperava-se mercado de 9,5 mil ônibus.

Além dos mercados tradicionais de exportação de ônibus as empresas instaladas no Brasil seguem explorando outros mercados na África e no Oriente Médio.

Para Marco Saltini, vice-presidente da Anfavea e da VWCO, existem alguns desafios a serem superados tanto na exportação quanto no cenário doméstico para driblar as dificuldades avistadas pelo setor: “Nós perdemos o protagonismo em alguns países da região. Antes, de dez ônibus vendidos, a maioria era brasileira. Hoje são apenas dois. Em parte isso é devido ao fato de que alguns deles avançaram com a eletrificação antes, o que abriu espaço aos produtos asiáticos”.

Saltini pontuou a dificuldade de competir diante da escassez de mecanismos que estimulem os embarques: “Os chineses trazem junto uma linha de financiamento e isso pesa a favor deles, pois mesmo que o ônibus brasileiro seja financiado via BNDES antes do embarque as taxas pesam contra nós”.



Divulgação/MB



Bridgestone R167E

Porque fazer sua frota rodar mais
é o que realmente importa.

► **Cooling Fin**

Ajuda no controle térmico
do talão preservando
a carcaça.

► **Supergarantia**

Válida para compras
até janeiro de 2026.

► **Garantia R3**

Garantia de performance
e qualidade até a 3^a
recapagem com Bandag.

► **Tecnologia Enliten**

Mais durabilidade,
eficiência, segurança
e sustentabilidade.

Acesse e saiba
mais sobre a
Supergarantia:



BRIDGESTONE
Solutions for your journey

*válida para pneus adquiridos até dezembro/25



Divulgação/VWCO

“A nova licitação do Caminho da Escola deverá refletir na produção já no início do ano que vem.”

Jorge Carrer, VWCO

Ele questionou a necessidade de os juros serem tão elevados no País, uma vez que, com a Selic em 15%, na ponta são cobrados de 20% a 22% ao ano: “Quem investe R\$ 100 milhões em veículos paga até R\$ 22 milhões só de juros. Precisa ser uma taxa tão alta assim?”.

ENCARROÇADORAS PROJETAM EMPATE

A Fabus, que representa fabricantes de carrocerias como Caio, Comil, Busscar, Irizar, Marcarello, Neobus e Marcopolo, tem um olhar um pouco mais otimista para o ano que vem. Seu presidente, Ruben Bisi, projeta estabilidade em comparação a 2025, o que se justifica pelo ambiente de instabilidade econômica e da elevada taxa de juros, que estimulam a postergação da renovação da frota: “Temos uma projeção mais precavida, mas tomara que eu erre e que cresçamos de 10% a 15%”.

Para este ano a perspectiva é avançar 5,4% diante do ano passado, com 26 mil

967 unidades montadas, sendo 10 mil 160 ônibus urbanos, 8 mil 570 rodoviários, 8 mil 75 micro e mini e 162 intermunicipais. Mas, vale lembrar, os encarroçadores já vêm de crescimento de 19% em 2024, na comparação com 2023.

Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais de mercado interno e marketing da Marcopolo, analisou a projeção de duas formas: “Pelo lado positivo será o melhor volume dos últimos onze anos, uma vez que o mercado médio no Brasil foi de 17 mil ônibus neste período. Porém, se pegarmos a média de vendas de 2004 a 2014, a década anterior, foi de 25 mil unidades por ano.”

Portolan observou que isto mostra o potencial existente para avançar na renovação de frotas: “É fato que há espaço para volumes maiores no Brasil”.

Maurício Cunha, vice-presidente do Grupo Caio, avaliou que a existência de política pública que ataque a renovação inibida da frota, em razão da elevada taxa de juros, é algo não só importante como imediato: “Algumas cidades tomaram a iniciativa e fizeram uma renovação, atua-



Divulgação/Fabus

“Há 32 mil ônibus urbanos mais antigos que precisam ser trocados.”

Ruben Bisi, Fabus



lizaram suas frotas em conjunto com os operadores. Mas outras estão bastante atrasadas com relação ao mínimo que precisaria ser feito".

Para Cunha, embora políticas públicas nacionais sejam ideais, iniciativas estaduais e municipais podem conferir maior agilidade ao processo.

TURISMO E COP 30

Bisi listou como fator positivo para 2026 o aumento do turismo interno: "Temos visto importante crescimento após a pandemia. Além disto os preços dos combustíveis e das passagens aéreas estão levando à migração para o transporte rodoviário. As empresas investiram muito em qualidade e renovação da frota, instalando internet a bordo, ônibus leito-cama, e as rodoviárias também têm passado por transformação importante, o que promove aumento acentuado de ônibus rodoviários".

Há também oportunidades em decorrência da COP 30, sustentou, pois o Fundo Clima está financiando o transporte público, além de vários bancos privados inte-

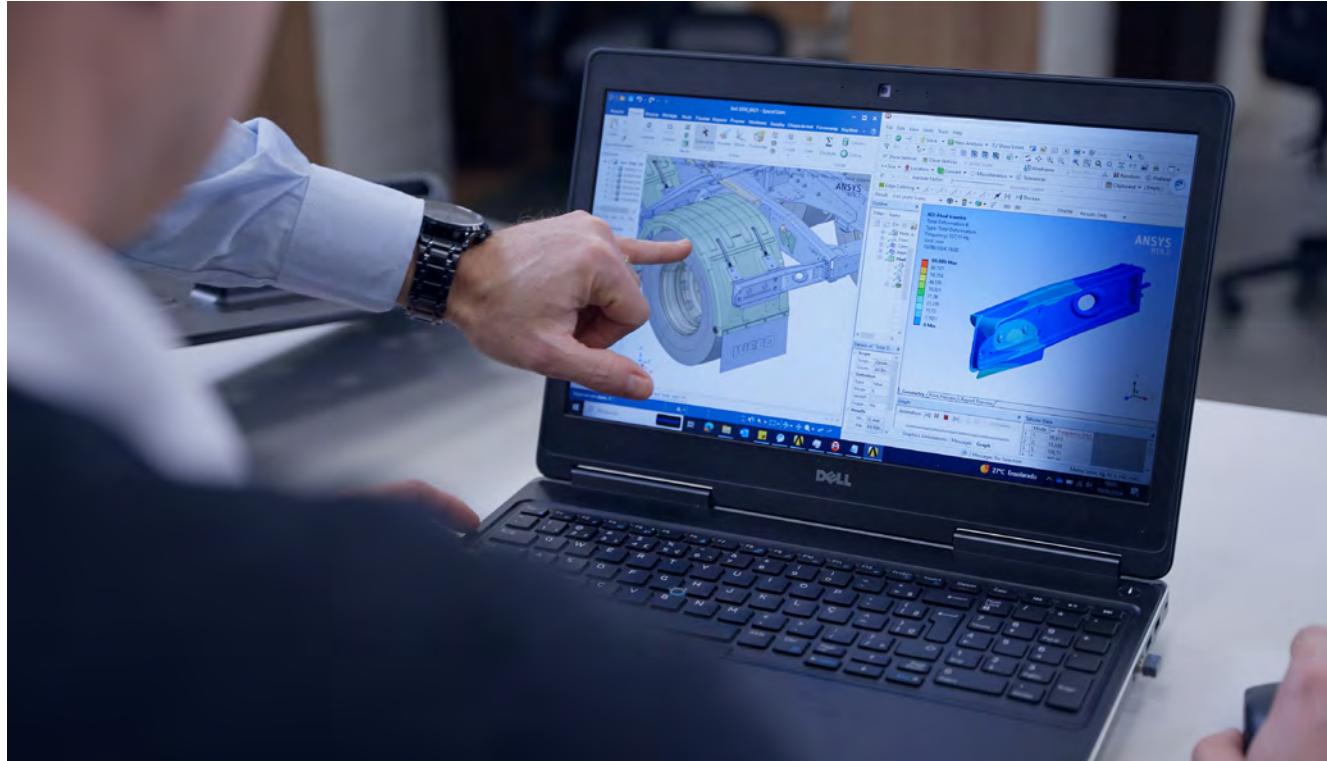
ressados em adotar a linha. Ainda, o PAC Mobilidade, do Ministério das Cidades, teve aumento expressivo de verbas para construção de infraestrutura e aquisição de ônibus urbanos, por meio do Refrota e também por bancos de montadoras, que estão colocando crédito no setor.

CAMINHO DA ESCOLA MAIOR

Bisi calcula que a demanda do Caminho da Escola estimulou de 20% a 25% da produção de ônibus em 2025. Quanto ao aguardado novo edital do FNDE, Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação, para o fornecimento de 7 mil 470 ônibus escolares, ele informou que a Fabus já pleiteia que o número seja maior: "Precisamos renovar também os veículos que já passaram da vida útil de dez anos, temos mais de 30 mil nesta situação".

O mesmo vale para os ônibus urbanos, que nas grandes capitais têm idade média em torno de 7 anos, sendo que a idade produtiva, com custos competitivos, é de até 5 anos: "Há, portanto, 32 mil ônibus mais antigos que precisam ser trocados". ■

Supremacia histórica



Líder do segmento de pastilhas e lonas de freio para montadoras e aftermarket, Fras-Le consolida liderança global em tecnologia e amplia portfólio para diferentes aplicações

Referência mundial na fabricação de materiais de fricção, a Fras-Le, marca da Frasle Mobility, segue fortalecendo sua presença no mercado automotivo com um portfólio completo e soluções que unem desempenho, tecnologia e segurança. Com mais de sete décadas de atuação, a empresa tornou-se líder no fornecimento de pastilhas de freio, lonas e sapatas para veículos leves, pesados, motocicletas, aplicações ferroviárias e industriais, atendendo tanto montadoras quanto o mercado de reposição.

A Fras-Le mantém uma estrutura produtiva

robusta e globalizada, com fábricas no Brasil, Estados Unidos, China, Índia e Argentina. Sua rede comercial internacional garante atendimento a clientes em mais de 125 países nos cinco continentes. O amplo catálogo da marca reúne mais de 12 mil itens, desenvolvidos para atender às necessidades específicas de diferentes operações com alta confiabilidade.

No Brasil, a Fras-Le detém mais de 80% de participação no fornecimento de materiais de fricção para montadoras de caminhões e ônibus, além de atuar de forma expressiva junto às principais fabri-

cantes de semirreboques. Essa liderança se apoia em uma sólida relação de confiança construída com montadoras e frotistas, baseada em capacidade produtiva, conhecimento técnico e compromisso com inovação.

A empresa também se diferencia pela integração com o Centro de Engenharia Avançada Movetech, hub de tecnologia da Frasle Mobility voltado ao desenvolvimento contínuo de pesquisas e soluções inteligentes em frenagem. Esses investimentos permitiram à Fras-le consolidar parcerias relevantes no automobilismo de competição, como o fornecimento oficial de pastilhas de freio para os caminhões da Copa Truck desde 2021, um ambiente que exige extremo desempenho e resistência.

Pioneira no desenvolvimento de componentes de fricção no Brasil, a Fras-Le oferece diversas formulações para lonas e pastilhas de freio, ajustadas a cada aplicação e demanda operacional, como é o caso de um portfólio completo para atender às diferentes necessidades de operação no transporte rodoviário. Para caminhões, cavalos mecânicos e ônibus, a formulação AF/700 é reconhecida pela

versatilidade, segurança e durabilidade, enquanto a AF/557, utilizada por montadoras, entrega maior desempenho de frenagem e resistência mecânica. Para ônibus urbanos que operam em condições severas de calor devido a paradas constantes, a empresa desenvolveu a AF/750, com alta resistência térmica e longa vida útil. Já para carretas e semirreboques, a AF/611 atende múltiplas aplicações com eficiência, e a AF/730 destaca-se em operações severas, oferecendo até 35% mais durabilidade. No segmento de pastilhas, a Fras-le também trabalha com três composições: cerâmicas, ideais para alto desempenho e baixa emissão de ruído; metálicas, de maior durabilidade; e semimetálicas, indicadas para aplicações pesadas com excelente dissipação de calor.

Outro pilar estratégico da marca é a sustentabilidade. A Fras-le desenvolve produtos com menor impacto ambiental, como a tecnologia Eco+, que elimina metais pesados e substâncias tóxicas das pastilhas de freio, alinhando eficiência industrial e responsabilidade ambiental.

Com forte vocação inovadora, a empresa também aplica tecnologias exclusivas em seus produtos, garantindo maior segurança, conforto e vida útil

ao sistema de frenagem. Há diversos exemplos, como o Control+, que mantém desempenho de frenagem estável em diferentes temperaturas e o Life+, que aumenta a durabilidade das pastilhas e reduz desgaste do disco. O Comfort+, por sua vez, minimiza ruídos e vibrações durante frenagens.

Combinando qualidade reconhecida, engenharia avançada e amplo portfólio, a Fras-le segue contribuindo de forma estratégica para a evolução tecnológica do setor automotivo global, entregando soluções confiáveis que reforçam seu compromisso com segurança, eficiência e inovação.



Um ano de escolhas estratégicas

Por Marcio Querichelli



Divulgação/Iveco

Marcio Querichelli é presidente da Iveco América Latina

A indústria automotiva entra em 2026 diante de um cenário que exige visão de longo prazo e resiliência. O País avança em meio a um contexto de desaceleração econômica, juros elevados e instabilidade política global. A combinação desses fatores torna o ambiente desafiador, mas também abre espaço para decisões estratégicas capazes de redefinir o rumo do setor.

A expectativa de crescimento mais modesto do PIB e a maior seletividade nos investimentos reforçam a importância de uma política industrial consistente, orientada à inovação e à produtividade.

O crédito restrito deve continuar impactando o mercado de caminhões, especialmente os segmentos de pesados, mais dependentes de financiamento. Ainda assim, setores como o de veículos leves e médios tendem a se beneficiar de nichos em expansão, como o e-commerce e as licitações públicas.

No cenário internacional, a adoção de novas medidas por grandes economias adiciona um componente extra de incerteza às exportações brasileiras. O governo tem sinalizado esforços para mitigar os efeitos dessas políticas, mas o caminho para consolidar a competitividade do País passa por investimentos contínuos em tecnologia, infraestrutura e sustentabilidade, pilares que definirão o futuro da mobilidade e da logística.

Em 2026, a agenda de descarbonização ganhará ainda mais força. A transição energética já não é uma tendência distan-

te, mas uma realidade que redefine produtos, processos e modelos de negócio. O avanço dos combustíveis alternativos, com a ampliação do uso de biometano e a expansão dos veículos elétricos, indica o início de um novo ciclo de desenvolvimento, mais limpo e eficiente.

O Brasil tem uma oportunidade única nesse movimento. A matriz energética predominantemente renovável e o alto potencial de produção de biocombustíveis colocam o País em posição de destaque para liderar a mobilidade sustentável no Hemisfério Sul. O desafio está em transformar essa vantagem em escala industrial, com políticas públicas estáveis, infraestrutura de recarga adequada e estímulos à inovação tecnológica.

A descarbonização também representa uma mudança de mentalidade. O foco deixa de ser apenas o produto e passa a abranger todo o ecossistema: eficiência energética, conectividade e economia circular. A integração dessas variáveis será determinante para reduzir emissões e ampliar a competitividade do transporte de cargas e passageiros.

O setor automotivo brasileiro tem, portanto, a oportunidade de conduzir essa transição de forma responsável, promovendo um equilíbrio entre sustentabilidade, rentabilidade e desenvolvimento social. O ano de 2026 será decisivo, não apenas para enfrentar os desafios conjunturais, mas para consolidar o compromisso da indústria com um futuro de baixo carbono, mais inovador e eficiente.

Ano de desafios e resiliência para caminhões e ônibus

Por Denis Güven



Divulgação/Mercedes-Benz

Denis Güven é CEO e presidente da Mercedes-Benz do Brasil e da América Latina

Osetor automotivo brasileiro entra em 2026 diante de um cenário econômico complexo. Após um crescimento robusto de 3,4% do PIB em 2024, os sinais de desaceleração são evidentes, com projeções de crescimento em torno de 1,8% este ano.

O ciclo de aperto monetário elevou a taxa básica de juros Selic para 15% ao ano em 2025, com expectativa de queda gradual para 12,25% até o fim de 2026. Com isso há sinais de enfraquecimento da demanda interna. Mesmo com o aperto monetário, a inflação permanece elevada. Os gastos sociais continuam pressionando as contas públicas, levando o governo a bloquear investimentos e discutir cortes de incentivos fiscais que podem afetar diretamente diversas políticas públicas.

No segmento de ônibus o impacto dos juros altos deve se refletir especialmente nas vendas de modelos urbanos e de fretamento. O mercado de elétricos, embora promissor, avança lentamente devido à infraestrutura limitada – com destaque para São Paulo, onde a obrigatoriedade e os subsídios impulsionam a demanda, mas a falta de migração da rede elétrica para alta tensão freia o progresso.

Já no setor de caminhões o setor agrícola pode perder protagonismo nas vendas. Mesmo com a expectativa de crescimento da produção de grãos na casa dos 2,2% em média, até 2034,

os produtores enfrentam dificuldades. A alta dos juros e a dívida acumulada entre pequenos e médios agricultores, agravada por variações cambiais e contratos futuros, limitam a renovação da frota. A cautela predomina, colocando investimentos em compasso de espera aguardando as eleições presidenciais e possíveis ajustes fiscais.

Apesar de um horizonte desafiador para 2026, a Mercedes-Benz do Brasil está preparada para oferecer aos nossos clientes o mais completo portfólio de produtos e serviços do mercado, com uma rede de concessionárias bem distribuída pelo País com mais de 330 pontos de atendimento. De qualquer forma estamos prontos para atender a uma possível retomada da demanda, contribuindo para a modernização e descarbonização da frota brasileira.

Além disso o Banco Mercedes-Benz está preparado para apoiar os clientes com soluções financeiras completas.

Para mercados externos a América Latina, Oriente Médio e África representam boas chances de resultados promissores.

O próximo ano exigirá resiliência, inovação e colaboração entre indústria, governo e setor financeiro. Com responsabilidade e visão estratégica seguiremos confiantes na capacidade do Brasil de superar os desafios e avançar rumo à mobilidade mais sustentável.

Confiança e cautela

Por Roberto Cortes



Divulgação/VWCO

Roberto Cortes
é presidente da
Volkswagen
Caminhões e Ônibus

Mesmo já tendo dedicado mais de quatro décadas de minha carreira à indústria automotiva, e mais da metade desse período chefiando a Volkswagen Caminhões e Ônibus, meu ritmo de trabalho segue inalterado. Concluo o expediente intenso como presidente e CEO no Brasil com viagens à Europa, América do Norte e Ásia, atuando como membro da Diretoria Executiva do Grupo Traton. No pouco tempo livre que sobra, aproveito para ler e aprender o máximo que posso, inclusive acompanhando o noticiário macroeconômico regional e internacional.

Para se pensar o futuro é necessário entender o passado. Falando apenas de crises econômicas brasileiras ou até globais, passamos por mais de vinte delas ao longo dos últimos anos. O que comparamos dessa jornada é que alguns fatores sem dúvida são aceleradores ou inibidores do crescimento do mercado brasileiro de caminhões e ônibus. E como naquela metáfora do copo, é possível analisar tanto a metade vazia quanto a cheia. Como sou brasileiro e acredito na força e no potencial de nosso País, tendo a ser otimista, porém sem deixar de observar os fundamentos macroeconômicos e dos mercados em que atuamos.

O grande desafio enfrentado hoje pela indústria de caminhões e ônibus é a combinação das incertezas da economia mundial, afetada por guerras, mudanças climáticas e disputas comerciais, somadas a fatores domésticos que inibem as com-

pras de frotistas e pequenos transportadores. Especialmente os altos custos de financiamento dos veículos que ajudam a mover o Brasil. Vale lembrar também que há pelo menos duas décadas a VW Caminhões e Ônibus defende um plano perene para a renovação da frota nacional, cada vez mais envelhecida, insegura e ambientalmente longe do aceitável.

Na metade cheia do copo, as commodities do agronegócio e matérias-primas ainda representam uma grande oportunidade para o crescimento do País. O gigantesco mercado consumidor interno, tanto no transporte de mercadorias quanto de passageiros, depende enormemente das estradas e rodovias.

Programas governamentais como o PAC, Programa de Aceleração do Crescimento, e o Caminho da Escola, além de levarem prosperidade aos mais de 5 mil municípios brasileiros, garantem volumes e investimentos da nossa indústria. E com relação às questões geopolíticas, acredito que o diálogo propositivo entre parceiros de longa data é o caminho a ser seguido para uma solução duradoura.

A Anfavea prevê que 2025 se encerre com ligeira queda na produção de veículos pesados, com a indústria se aproximando das 169 mil unidades. Se por um lado as vendas de caminhões caírem 8,3% como projeta a associação dos fabricantes, por outro lado o mercado de ônibus crescerá 12,8%. Com base nos comentários acima, é possível crer em um 2026 de estabilidade e oportunidades. ■

Transportadores deverão seguir cautelosos

Por Alcides Cavalcanti



Divulgação/Volvo

Alcides Cavalcanti é diretor-executivo da Volvo Caminhões

O mercado de caminhões é cíclico, com altos e baixos ao longo dos anos, uma realidade à qual já estamos acostumados. Além disso é um mercado complexo, definido pelo desempenho dos vários setores da economia, que podem ter comportamentos diferentes.

Se nos concentrarmos apenas em 2025 podemos dizer que estamos em um momento de cautela por parte dos transportadores, especialmente no segmento de caminhões pesados, que teve uma redução de vendas de 20% em relação ao ano passado.

Isto se deve, dentre outros fatores, pela alta taxa de juros que, aliada às incertezas geradas na economia pela política fiscal do governo, provocam nos transportadores o receio em investir no aumento ou na renovação de suas frotas.

Para 2026 temos um cenário ainda de incertezas: apesar de existir a expectativa de redução dos juros, teremos dois grandes eventos que podem trazer mais insegurança aos frotistas: Copa do Mundo e as eleições presidenciais. Também temos de considerar o impacto de novos fatores externos, como as tarifas americanas e a guerra comercial dos Estados Unidos com a China.

Por fim, outro fator que pode segurar a venda de caminhões em 2026 é o agro-negócio. Embora com uma promessa de safra boa, os preços dos grãos estão em níveis baixos e os custos de insumos para a produção vêm aumentando, impac-

tando os resultados do agro e de toda a cadeia de forma geral.

Assim, para 2026, esperamos vendas mais ligadas às renovações e ampliações de frota consideradas absolutamente essenciais pelos frotistas. Vale ressaltar um momento marcante no período pós-covid, notadamente em 2022 e 2023, quando os transportadores voltaram às compras, promovendo um ciclo de renovação de frota.

Ainda não temos a projeção do mercado para o ano que vem, mas imaginamos que, para os caminhões acima de 16 toneladas, faixa em que a Volvo atua, o ritmo e os volumes possam ser parecidos com os de 2025, caso os fatores que mencionamos não impactem negativamente os clientes.

Independentemente do cenário acreditamos na força da economia brasileira, que é muito diversificada e robusta, com o agro, a indústria de transformação e de extração, a exportação, a construção etc.

Além disso a Volvo, como líder na soma dos segmentos de semipesados e pesados, continua vendendo alto potencial no País para os próximos anos. O Brasil é um mercado extremamente importante para a marca, ocupando a segunda posição em volumes no mundo. Nosso modelo Volvo FH 540 é líder de vendas de pesados há anos, bem como o Volvo VM 290 lidera os emplacamentos em semipesados.

Ou seja: mesmo em momentos adversos os transportadores confiam na qualidade, robustez, segurança e produtividade que a alta tecnologia da nossa marca assegura.

Horizonte estável abaixo da média



Divulgação/Massey Ferguson

Vendas de máquinas agrícolas e de construção tendem a registrar estabilidade em 2026, mas em patamar inferior ao de anos anteriores

Por Caio Bednarski

Depois de um ano retraído em 2024, com faturamento de R\$ 62 bilhões nas vendas de máquinas agrícolas das fábricas para a rede de concessionárias, contra R\$ 100 bilhões em 2023, o segmento projeta crescimento de 10% neste 2025, com negócios em torno de R\$ 68 bilhões, de acordo com Pedro Estêvão

Bastos, presidente da Câmara Setorial de Máquinas e Implementos Agrícolas da Abimaq, Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos.

A projeção era melhor em janeiro, observa Bastos, mas a esperada alta de 15% no faturamento foi revisada para 10% devido a dois fatores principais: a alta dos

juros no Brasil em conjunto com os efeitos negativos, tanto nas exportações como no mercado interno, provocados pelo aumento de tarifas de importação dos Estados Unidos sobre produtos brasileiros.

De acordo com o dirigente da Abimaq o crescimento do faturamento dos fabricantes de janeiro a agosto foi de 18% na comparação com iguais meses do ano passado. Mas, com as exportações menores e o mercado interno retraído, este porcentual de expansão deverá se reduzir até dezembro, fechando 2025 na casa dos 10%.

Mesmo com a projeção reduzida o crescimento sobre 2024 representa a recuperação de parte do que foi perdido, mas ainda ficará abaixo da média anual de vendas das fábricas para a rede, que costuma girar em torno de R\$ 75 bilhões.

IMPACTO EXTERNO E INTERNO

A redução das vendas externas de máquinas agrícolas é o impacto mais aparente do aumento de tarifas: "O tarifaço do Trump nos atingiu e, por isto, a exportação para os Estados Unidos será menor, afetando a projeção para o ano". Segundo Bastos os embarques para os Estados Unidos representam 1,3% do faturamento total dos fabricantes de máquinas instalados no País: esta parcela dos negócios provavelmente não vai mais acontecer até que as tarifas voltem ao patamar anterior.

No total é esperado que as exportações do setor em 2025 cheguem a US\$ 1,5 bilhão, já levando em conta a redução drástica de embarques a clientes nos Estados Unidos.

Além disto há um fator indireto das tarifas que também impactam negativamente o setor: a elevada taxação de alguns produtos do agronegócio que são exportados para os Estados Unidos, caso do café e da carne, reduz os ganhos dos produtores que, por consequência, investirão menos na compra de máquinas ao longo do segundo semestre.

Em conjunto com a queda das receitas externas o encarecimento do crédito também puxa para baixo o crescimento do setor. "Este ano a taxa de juros segurou



Divulgação/Abimaq

"Se os juros fossem menores com certeza as vendas seriam maiores."

Pedro Estevão Bastos, Câmara Setorial de Máquinas Agrícolas da Abimaq

a venda da rede para os produtores e, por isto, os pedidos não foram maiores. Se os juros fossem menores com certeza as vendas seriam maiores".

TENDÊNCIA DE ESTABILIDADE

Para 2026 Bastos acredita que ainda é cedo para cravar como será o mercado interno, porém sua expectativa inicial é de um ano estável na comparação com 2025, tanto no mercado interno como para as exportações, com a possibilidade de um leve crescimento, com as vendas das fábricas para a rede chegando a R\$ 70 bilhões:

"O cenário não deve mudar muito de um ano para o outro, mas temos de ver como será o clima, que em 2025 ajudou. A expectativa é de redução na taxa de juros ao longo de 2026, caindo para 12,5%, mas caso aconteça demorará alguns meses para refletir na demanda. E o preço das commodities deve seguir parecido com o deste ano".



Divulgação/Abimaq

“Se houvesse maior atividade em alguns segmentos o desempenho poderia ser melhor, mesmo com os juros altos.”

Cristina Zanella, diretora de economia e estatística da Abimaq

No radar dos desafios para 2026 estão três pontos importantes: o principal deles é a taxa de juro que precisa recuar, pois se isto não acontecer a demanda continuará reprimida pelo alto custo dos financiamentos, uma vez que os recursos do Plano Safra, com juros subsidiados, duram apenas seis meses, segundo Bastos, e depois disto os produtores precisam recorrer aos bancos tradicionais, o que só acontecerá com uma taxa menor.

O segundo ponto de atenção é a falta mão-de-obra qualificada para as fábricas de maquinário agrícola: Bastos afirma que as contratações realizadas em 2025 só não foram maiores pela falta de trabalhadores capacitados.

O último ponto é a instabilidade da geopolítica global, pois a situação atual é de muita imprevisibilidade e mudanças podem acontecer a qualquer momento, como foi em 2025.

PROJEÇÃO DE ALTA ATÉ 2030

Olhando para um cenário mais elástico o estudo Panorama Setorial de Máquinas Agrícolas no Brasil, apresentado pela BIM, Boschi Inteligência de Mercado, mostrou que a frota nacional de máquinas agrícolas deverá chegar a 1,8 milhão de unidades até 2030, contra 1 milhão 650 mil unidades este ano, mostrando potencial de vendas de 150 mil máquinas nos próximos cinco anos.

De acordo com o estudo a frota nacional ficará dividida da seguinte forma: 1 milhão 480 mil tratores, 231 mil colheitadeiras e 89 mil pulverizadores.

Setecentos produtores foram entrevistados e 55% afirmaram que pretendem comprar uma máquina nova nos próximos dois anos, enquanto 30% não têm planos e 15% ainda não decidiram.

Também existe a expectativa de crescimento do segmento de locação, uma opção cada vez mais bem-vista por agricultores que não querem gastar com a compra e manutenção de equipamentos.

MÁQUINAS DE CONSTRUÇÃO

No mercado de máquinas de construção a projeção para o fechamento de 2025 é de uma leve queda de 1% na comparação com 2024 e, para o ano que vem, a diretora de competitividade, economia e estatística da Abimaq, Cristina Zanella, disse que os números ainda não foram fechados, mas a expectativa é de estabilidade ou de crescimento.

“Nossas projeções ainda não foram fechadas mas no cenário de demanda reduzida o pior resultado esperado é um empate na comparação com 2025”, afirma Zanella. “A expectativa é de demanda maior por parte dos governos federal e estaduais, o que deve impulsionar o mercado em 2026, assim como o segmento de mineração, enquanto indústria e agro-negócio devem cair.”

De janeiro a agosto as vendas de máquinas rodoviárias somaram 23,8 mil unidades, queda de 1,9% na comparação com iguais meses de 2024. Esta retração é reflexo do desaquecimento da deman-

da em alguns segmentos como locação, construção e agricultura, enquanto houve aumento nas vendas para governo e aos setores industrial e florestal.

Segundo a diretora as altas taxas de juros pesaram contra os negócios ao longo do ano: "Se houvesse maior atividade em alguns segmentos o desempenho poderia ser melhor, mesmo com os juros altos. Os governos estaduais e federal, por exemplo, não sofrem com os juros e, mesmo com crescimento nas vendas para este segmento, a procura poderia ser maior".

A produção de máquinas de construção avançou 14,6% até agosto, chegando a 25,8 mil unidades, mas a expectativa até o fim do ano é de desaceleração, encerrando com 7% de alta sobre 2024. Esta redução será causada pelas exportações menores nos últimos meses, principalmente para os Estados Unidos, por causa do tarifaço, agora cobrando 50% de imposto de importação das máquinas brasileiras.

Zanella disse que, em julho, houve incremento nas exportações, antecipan-

do as novas taxas do mercado estadunidense, mas a partir de setembro o ritmo dos embarques deverá ser menor: "Para o ano que vem a nossa expectativa é de exportações menores do que em 2025, por causa desse movimento dos Estados Unidos, que representam 40% de tudo que exportamos. As empresas que produzem no País têm contratos fechados que precisam ser atendidos, mas cada matriz deverá avaliar se continuará exportando a partir do Brasil ou de outro país que tenha taxação menor".

Ainda assim existem máquinas que são produzidas apenas no Brasil e, neste caso, se alguma empresa optar por fabricar em outro local será necessário um período de desenvolvimento e, por isto, a indústria nacional deverá continuar exportando para os Estados Unidos, ainda que em volume menor.

De janeiro a agosto de 2025 as fabricantes nacionais de máquinas de construção exportaram 11 mil unidades, em alta de 15,6% sobre 2024. ■



Divulgação/Case

Telhado e resultados ao vento

Destrução da fábrica de motores da Toyota em Porto Feliz paralisa operação no Brasil. Produção de veículos é retomada gradualmente com powertrain importado, mas não se sabe quando motores voltam a ser produzidos.

Por André Barros | Com Pedro Kutney



Reprodução Internet/Redes Sociais

A tempestade que atingiu a fábrica de motores da Toyota em Porto Feliz, SP, em 22 de setembro, classificada pela Defesa Civil como "microexplosão atmosférica", com uma forte corrente de ar descendente, jogou ao vento quase todo o telhado da planta industrial e os bons resultados que a fabricante esperava obter no Brasil este ano.

Com a súbita interrupção total de abastecimento de motores as duas linhas de produção de carros no Interior paulista, em Sorocaba e Indaiatuba, também foram paralisadas e 6,1 mil empregados das três unidades foram colocados em férias coletivas, com subsequente negociação e aprovação de layoff. O mais aguardado lançamento da marca no País, o SUV compacto Yaris Cross, previsto para o fim de outubro, teve de ser adiado por tempo indeterminado.

O desastre só não foi maior porque, por sorte, ninguém morreu. Os dezoito funcionários atingidos, segundo a Toyota,

sofreram ferimentos leves e estão todos recuperados. A extensão dos danos materiais à fábrica ainda não foram integralmente contabilizados, mas podem chegar à perda total, pois em menor ou maior grau todo o maquinário foi danificado.

De acordo com a empresa ainda não é possível prever quando a linha de produção de motores pode voltar a operar: até o fim de outubro sequer havia começado a reconstrução do telhado, porque antes todas as máquinas precisaram ser retiradas e enviadas a um galpão para análise do que precisa ser feito em cada uma, seja troca de peças ou mesmo a substituição total. Assim os oitocentos funcionários da unidade, que trabalhavam em três turnos, seguirão por tempo indefinido em layoff, com contratos de trabalho temporariamente suspensos e horários de treinamento.

RETOMADA GRADUAL

A previsão inicial era de que, por causa da falta de motores, as duas fábricas de automóveis só voltariam a operar a partir de janeiro do ano que vem. Mas graças ao apoio da matriz foi encontrada solução para retomar a produção gradualmente. No início de outubro a Toyota informou que reinicia em 3 de novembro a produção de veículos em Sorocaba e Indaiatuba. De início, com powertrain totalmente importado do Japão, voltarão a ser fabricados o SUV Corolla Cross e o sedã Corolla, mas apenas as versões híbridas e híbridas flex, para atender ao mercado brasileiro e de exportação.

Para janeiro está previsto o retorno da produção de toda a linha, com as versões equipadas também só com motores a combustão, tanto a gasolina como bicompostível flex. Os propulsores também serão importados prontos do Japão. O hatch Yaris, produzido em Sorocaba atualmente somente para exportação à Argentina, também volta a ser montado. Já o Yaris Cross segue sem previsão.

Segundo Evandro Maggio, presidente da Toyota do Brasil, o reinício da produção, em novembro, somente com as versões



Reprodução Internet/Redes Sociais

híbridas se dá pelo fato de que muitos componentes do sistema de propulsão já eram importados completos do Japão, apenas algumas complementações eram feitas em Porto Feliz: "Nosso objetivo era reativar rapidamente a cadeia de produção, voltar a abastecer a rede de concessionárias, voltar a fazer rodar as engrenagens. É o que consideramos mais importante."

Os motores a combustão também serão inteiramente fabricados no Japão. O prazo maior para começar a recebê-los no Brasil é devido à necessidade de ajustar o volume de produção na unidade asiática.

Com relação ao Yaris Cross ainda não será possível importar o motor para começar a produzir o novo carro porque alguns componentes ainda precisam ser trabalhados, disse Maggio: "O cabeçote é bem específico e precisamos ainda decidir em que local conseguiremos fazer. A decisão ficou para frente".

Junto com a produção dos híbridos também retornam ao trabalho, em 21 de outubro, todos os 5,8 mil empregados de Sorocaba e os 1,5 mil de Indaiatuba que haviam sido colocados em férias emergenciais, acertadas com os sindicatos de ambas as cidades. Assim o layoff, que já estava negociado para suceder o período de férias, será aplicada apenas ao quadro de Porto Feliz, que ainda não tem previsão de retorno.



Divulgação/Toyota

"Como o ritmo de retorno da produção ainda será gradual aproveitaremos para aplicar alguns treinamentos, fazer testes e reforço de qualidade para parte do quadro de trabalhadores. A ideia é que em fevereiro estejamos trabalhando a todo o vapor", espera Maggio.

DESEMPENHO PREJUDICADO

A produção no País foi prejudicada – e a Toyota ainda não divulga projeções de reduções de volume – mas o planejamento para inaugurar, no segundo semestre de 2026, a segunda linha de produção de Sorocaba permanece inalterado, garante Maggio: "O cronograma está em dia".

O executivo admitiu que as reservas veículos nacionais na rede de concessionárias estavam próximas do fim e sem reposição imediata: "Nossos estoques costumam durar de oito a dez dias". Ou seja: devem ter terminado no fim de setembro.

Os concessionários seguiram vendendo os produtos importados, como Hilux, RAV4, SW4 e Hiace, mas é esperada perda de participação por falta de carros a entregar. Contudo ainda não há um número fechado de perda de vendas.

A Toyota terminou 2024 como quinta marca de veículo mais vendida do País, com 203,8 mil unidades emplacadas e

participação de mercado de 8,2%. Este ano, de janeiro a outubro, com o reposicionamento do portfólio nacional, que colocou fim ao hatch Yaris no Brasil – produzido só para exportação –, o desempenho caiu: as 138 mil unidades emplacadas resultaram em queda de 8% sobre igual período do ano passado e o market share baixou 1 ponto, para 7,6%. A aguardada chegada o Yaris Cross deveria reaquecer as vendas, mas o atraso no lançamento frustra esta expectativa.

Ao menos no horizonte de um ano à frente também ficam frustrados os planos de aumentar a produção de motores no Brasil e nacionalizar o sistema de propulsão híbrido, devido à incerteza sobre o prazo para retomar a operação em Porto Feliz, que deverá ser longo devido à extensão dos estragos provocados pelo temporal. Prestes a completar dez anos de operação em 2026, a fábrica já recebeu mais de R\$ 1 bilhão em investimentos, produziu mais de 1 milhão de motores e, desde 2022, tinha contrato para exportar 45 mil deles por ano à Toyota dos Estados Unidos – volume que já estava prejudicado pela tarifa de importação de 25% imposta pelo país a componentes automotivos.

CONVERSA COM FORNECEDORES

A Toyota reinicia gradualmente a produção de veículos no País ciente dos estragos que a paralisação e redução drástica da produção causa na cadeia de suprimentos. Por isto Maggio afirma que a atenção maior aos fornecedores já consta no planejamento de retomada das operações: "Sabemos que cada um será atingido de maneira diferente, com maior ou menor fatia do faturamento. As conversas deverão ser individuais e ocorrer assim que cumprirmos com o objetivo de voltar a operar as linhas".

Estão nos planos, ainda que de forma embrionária, possível suporte a empresas que tenham maior dependência da Toyota em seus negócios. Maggio garante que será dada a devida atenção aos parceiros no momento certo.

INOVAÇÃO QUE GUIA O **FUTURO** DA MOBILIDADE URBANA.

**ATTIVI INTEGRAL,
ÔNIBUS ELÉTRICO
100% MARCOPOL**



Baixo
ruído



Zero emissões
de carbono



Autonomia
para circular



Tempo de recarga
otimizado

Ser protagonista em soluções de mobilidade sustentável é um movimento feito com inovação e compromisso com o futuro. O **Attivi Integral, ônibus elétrico 100% Marcopolo** é a resposta inovadora para os desafios de descarbonização, garantindo segurança e autonomia para o dia a dia nas cidades.

Acesse e
conheça
mais sobre
essa solução:



Marcopolo
ATTIVI

A energia
da inovação
sustentável.

 Imagem meramente ilustrativa.
Consulte o representante da sua
região para saber mais sobre os
modelos e suas configurações.
Desacelere. Seu bem maior é a vida.

 **Marcopolo**

onibus.marcopolo.com.br
 @onibusmarcopolo

Honda coloca mais R\$ 1,6 bi em Manaus



Divulgação/Honda

Até 2029 fabricante fará o maior investimento de sua história na produção de motos no Brasil, com ampliação da capacidade para 1,6 milhão de unidades/ano

Por André Barros

A Honda anunciou o maior investimento de sua história na produção de motocicletas no Brasil: até 2029 o complexo industrial de Manaus, AM, receberá aportes de R\$ 1,6 bilhão. Segundo o CEO da empresa na América do Sul, Arata Ichinose, os recursos serão aplicados para expansão da capacidade produtiva dos atuais 1,4 milhão para 1,6

milhão de motos por ano, além do desenvolvimento de novos modelos – tanto inéditos quanto versões atualizadas – e otimização da estrutura fabril.

"A Honda acredita no Brasil e segue comprometida com o desenvolvimento local", afirmou Ichinose. "Ao longo de 49 anos de produção em Manaus conquistamos a confiança dos brasileiros. Este novo ciclo

de investimentos reforça nossa confiança no País, nos parceiros de negócios e no mercado nacional. Queremos preparar nossas operações para continuar crescendo, gerando empregos e liderando o segmento de motocicletas."

O investimento marca o início das celebrações de 50 anos de operação da Moto Honda da Amazônia no PIM, Polo Industrial de Manaus, a serem completados em 2026. A fábrica é uma das maiores da empresa no mundo e a mais verticalizada, com muitos componentes produzidos dentro do complexo, que vem passando por ciclos constantes de investimentos e ampliações. O último programa, de R\$ 500 milhões, foi aplicado de 2019 a 2023.

Segundo Lourival Barros, diretor de produção, qualidade e logística da Moto Honda, a capacidade será ampliada para 1,6 milhão de motocicletas por ano já em 2026, pois hoje a fábrica opera quase no topo de seu potencial, com 90% de ocupação: "Acrecentaremos novas linhas e equipamentos de alta tecnologia, além de alterar o desenho da planta". Ele calcula que 350 pessoas serão contratadas com a expansão.

Em Manaus estão instaladas quatro linhas de produção de motocicletas, que produzem mais de vinte modelos, de 110 cc e 1 100 cc. Na mais rápida delas, onde são montados modelos de grande volume



como Biz e CG, uma moto é produzida a cada 19 segundos. São mais de 7 mil unidades fabricadas por dia, que além de atender ao mercado interno também são exportadas para dezessete países, incluindo Estados Unidos, Austrália e México.

São produzidas dentro da planta amazonense boa parte dos componentes das motos, como chassis, rodas, assentos e motores, mas a Honda também conta com 120 fornecedores diretos de peças e matérias-primas. Segundo Barros cerca de 11 mil pessoas trabalham na fábrica, das quais 8,6 mil são empregados da Honda e os demais são terceirizados que operam dentro da unidade.

INVESTIMENTO SEGUÉ CRESCIMENTO

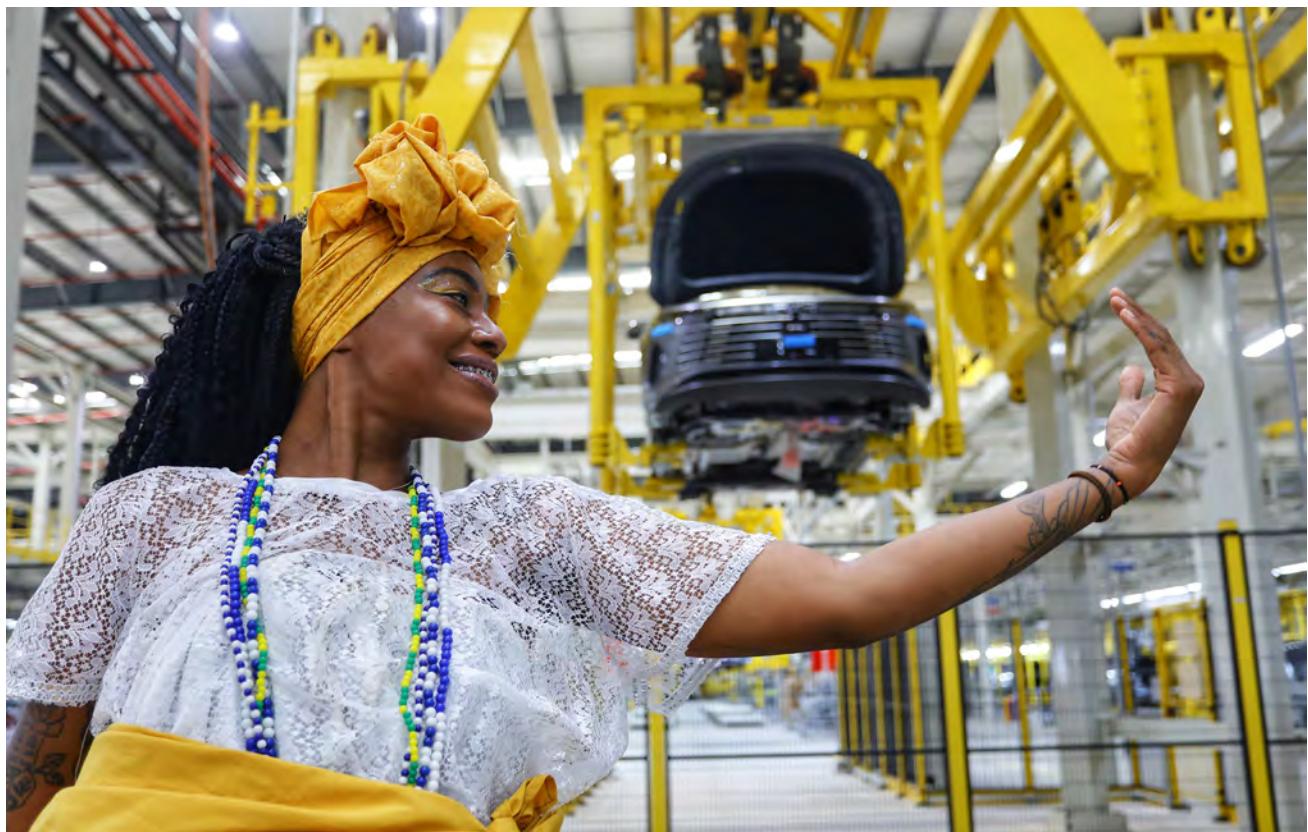
Marcos Bento, responsável pela operação de vendas de motos da Honda, trabalha com a expectativa de que, em 2026, a indústria deve superar a produção de 2 milhões de motocicletas no País. No volume de vendas domésticas este volume será alcançado ainda em 2025.

A Honda domina o mercado brasileiro com o maior portfólio de motos: de janeiro a agosto os vinte modelos da marca produzidos em Manaus mais sete importados responderam por 67% dos emplacamentos.

"Não revelaremos números de projeções mas a indicação é de que o mercado seguirá em crescimento nos próximos anos, o que justifica este nosso investimento", afirma Bento. Com os seguidos aportes na produção nacional a Honda sustenta e fortalece sua folgada liderança no segmento.

O que ainda não está neste ciclo de investimento da Moto Honda no País é a eletrificação. Executivos da empresa não confirmam nem negam trazer ou produzir modelos elétricos em Manaus, mas disseram que o planejamento é atender aos mercados com soluções adequadas às características locais, o que, no caso do Brasil, julgam ser produtos flex fuel, bicompostível gasolina-etanol. Atualmente 65% das motocicletas produzidas na fábrica são flex.

BYD dobra aposta ainda em construção



Fotos: Divulgação/BYD

Fabricante inaugura linha de montagem de carros importados semimontados enquanto segue construindo prédios em Camaçari – e aumenta promessa para produzir 600 mil unidades/ano.

Por Leandro Alves, de Camaçari, BA | Com Pedro Kutney

Após concluir o primeiro de 26 novos prédios prometidos para o complexo de Camaçari, BA, a BYD inaugurou oficialmente, no início de outubro, a montagem final de carros importados semimontados da China, em kits SKD, em evento com a presença de Wang Chuan-fu, fundador e presidente da empresa, do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e de sua enorme comitiva composta por ministros, senadores e deputados.

Como já é hábito a cada evento promovido pela montadora no Brasil, as promessas são sempre bem maiores do que é efetivamente cumprido e visualizado.

Desta vez, ao mesmo tempo em que deu início oficial à montagem parcial de veículos no Brasil, a BYD mais uma vez dobrou a aposta: comunicou ao presidente Lula que a capacidade da fábrica, quando estiver em plena operação, não será mais de 150 mil veículos/ano – como anunciado em março de 2024, quando a empresa anunciou a elevação do investimento no empreendimento de R\$ 3 bilhões para 5,5 bilhões –, nem de 300 mil/ano como foi anunciado no ano passado, mas de 600 mil/ano. Ou seja, a aposta já foi dobrada duas vezes, sem no entanto informar o valor investido e o prazo dessa ampliação.

“A BYD quer vender na América do Sul, na América Latina, em outros países. Queremos que daqui do Brasil começem a vender carro para o mundo todo. E mostrar o que é que a Bahia tem!”, justificou Lula em seu discurso improvisado. Antes o presidente já havia passado pela linha de montagem, cumprimentou dezenas de trabalhadores brasileiros e chineses que o aguardavam, e foi convidado a assinar o capô do veículo número 14 milhões produzido pela BYD no mundo: um Song Pro híbrido plug-in com motor flex etanol-gasolina desenvolvido especialmente para a COP30 em Belém, PA, que foi estrategicamente direcionado para ter a montagem finalizada em Camaçari.

O presidente Lula exaltou a retomada da produção automotiva no Estado da Bahia, um importante polo industrial do País, com mão-de-obra já especializada e muita disposição para contribuir e elevar o padrão da indústria nacional: “A vinda da BYD para a Bahia é muito importante pra mim. Eu sei o que é ficar desempregado, fiquei um ano e meio nessa situação. O trabalho traz de volta a dignidade. Esta fábrica representa a retomada da dignidade do trabalhador de Camaçari”, disse, em alusão ao fechamento da unidade pela Ford, em 2021, que deixou 8 mil desempregados na região.

Para virar a página da recente frustração provocada pela paralisação das atividades industriais da Ford em Camaçari, a fábrica já teve o endereço da portaria principal devidamente alterado: a antiga Avenida

Henry Ford agora é a nova Avenida BYD, conforme mudança de nome aprovada na Assembleia Legislativa da Bahia.

SEM VISITA À PRODUÇÃO

O evento de inauguração deste outubro não se tratou de uma cerimônia tradicional como muitas que já aconteceram no setor automotivo nacional nos últimos anos, com visita à linha de produção para conhecer as etapas de montagem dos veículos agora minimamente nacionalizados. Desta vez não houve qualquer aproximação das linhas em operação, até porque, ao que tudo indicava, não havia muito a mostrar além da linha de montagem que muito pouco precisa fazer para montar algumas partes pré-montadas de kits SKD.

Todos os convidados ficaram confinados em um canto do enorme galpão de 156 mil metros quadrados que abriga a linha de montagem da BYD brasileira. E lá foram informados de que, além do pontapé inicial na produção e da ampliação do projeto para 600 mil veículos/ano, um inédito Song Pro híbrido plug-in com motor flex etanol-gasolina, desenvolvido ao longo dos últimos dois anos, também começou a ser montado em Camaçari.

A reportagem não teve contato com absolutamente ninguém da direção da BYD para confirmar as informações sobre ampliação da fábrica ou a produção de híbridos flex. Todas as novidades foram

Lula cumprimenta dezenas de trabalhadores chineses e brasileiros em visita à linha de montagem da BYD em Camaçari





Lula assina o capô do carro 14 milhões da BYD ao lado do fundador da companhia, Wang Chuanfu: primeiro Song Pro híbrido plug-in flex preparado para a COP 30.

apresentadas por meio de comunicado e dos discursos que exaltaram o início da operação brasileira.

PRETENCIOSAS AMBIÇÕES

Em comunicado a empresa reafirmou suas pretenciosas ambições no Brasil, afirmando que, após o anúncio de dobrar a futura capacidade de produção, "a meta é acelerar o ritmo de entrega das obras e cumprir a promessa de estar entre as três maiores montadoras do País até 2028, e chegar ao topo do ranking até 2030".

Sabe-se também, em informação várias vezes repetida pela companhia, que a planta de Camaçari, mesmo antes de estar plenamente operacional, será a maior montadora de veículos elétricos da América Latina e já é o maior complexo industrial da BYD fora da China.

Stella Li, vice-presidente executiva global e CEO para Américas e Europa, disse que um grande grupo de funcionários brasileiros foi à China receber treinamento para se tornarem os "líderes de produção de todas as tecnologias que serão produzidas aqui".

A BYD informou que a fábrica já tem mais 1,5 mil colaboradores – a promessa, da própria Stella Li, feita em dezembro de 2024, era de contratar 10 mil até agosto passado, número que, segundo a empresa, em pouco tempo cresceria para 20 mil empregos diretos e indiretos.



TECNOLOGIA FLEX INÉDITA

A BYD aproveitou a inauguração para mostrar que produziu a primeira versão de um híbrido flex no Brasil: trinta unidades do Song Pro que serão utilizadas durante a COP30, em novembro em Belém. De acordo com Alexandre Baldy, vice-presidente sênior da BYD no Brasil, "foram investidos R\$ 80 milhões no desenvolvimento da tecnologia híbrida flex plug-in".

"Dei a missão aos nossos engenheiros para criar um propulsor híbrido flex", contou Baldy. "Foram dois anos para o desenvolvimento, que envolveu cem engenheiros."

Apesar de todo o sistema ser importado da China, em seu discurso Wang Chuanfu afirmou que a tecnologia flex foi desenvolvida localmente: "Há dois anos, em uma visita ao Brasil, percebi o potencial do etanol. Decidimos, então, que traríamos nossa tecnologia híbrida plug-in com um motor flex desenvolvido por e para este País. O carro que entregamos hoje ao presidente Lula é a prova de que a BYD não apenas investe no Brasil, mas cria com o Brasil soluções únicas para o mundo".

O Song Pro é o primeiro híbrido flex da marca que conta com a tecnologia DM-i, que garante tração 100% elétrica na maior parte do tempo e usa o motor 1.5 majoritariamente como um gerador.

Além da versão especial do Song Pro a fábrica já monta o Dolphin Mini, 100% elétrico, e o híbrido plug-in sedã King. ■



Sua paixão,
Nossas Cores

Axalta é uma empresa global focada, exclusivamente, em revestimentos, com as mais sofisticadas tintas e soluções inteligentes, que embelezam o veículo além de proteger a carroceria, aumentando a sua vida útil.

Anualmente, elegemos a cor automotiva global como referência de tendência e inovação.

Siga nossas redes e mantenha-se atualizado sobre o mundo da pintura automotiva.



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 entrou na linha de produção de Araquari, SC, em 2024.

BYD



R\$ 5,5 bilhões
2024-2030

Compra das instalações industriais da Ford em Camaçari, BA, com construção de novos prédios; montagem inicial em SKD/CKD de até 150 mil veículos/ano dos modelos elétricos Dolphin Mini e dos híbrido plug-in Song Plus e King; 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.

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

Fase inicial de R\$ 4 bilhões até 2025 com a compra das instalações da Mercedes-Benz em Iracemápolis, SP, novos maquinários de produção e produção do SUV híbrido Haval H6 e de dois modelos turbodiesel, a picape Poer P30 e o SUV de 7 assentos Haval H9.

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 o híbrido plug-in Outlander em 2025; quatro veículos serão produzidos em Catalão, GO, até 2030, dois novos e renovação da picape Triton e do SUV 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 em 2025 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 do SUV médio Boreal; 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; 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, 7 deles inéditos; aportes de R\$ 13 bilhões na fábrica de Goiana, PE, para produção de 6 novos modelos sobre nova plataforma, incluindo um modelo de mais uma marca do grupo ainda não produzida na unidade; 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 ao lado dos Citroën mais um carro inédito na planta, o Jeep Avenger; R\$ 2 bilhões para Córdoba, Argentina, para produção das picape médias Titano e Ram Dakota, e um novo motor.

TOYOTA



TOYOTA
R\$ 11 bilhões
2024-2030

Modernização e duplicação 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, com tecnologia da sócia chinesa SAIC e versões híbridas, a partir de 2027.

Investimentos pesados

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 para o desenvolvimento de novos caminhões e ônibus, com adoção de motorização Euro 6 e gás natural ou biometano; 15% para melhorar processos industriais em Sete Lagoas, MG, e Córdoba, na Argentina; 12% para desenvolver fornecedores e 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 a serem anunciados em 2025 para ampliar linha de pesados em Sete Lagoas e produzir nova geração de caminhões Iveco.

MERCEDES-BENZ



Mercedes-Benz

R\$??? bilhão
2023-2025

Após o programa de R\$ 2,4 bilhões, de 2018 a 2022, a empresa não divulgou mais seus investimentos no País, mas segue fazendo aportes sem mencionar valores. O centro de distribuição de peças foi transferido de Campinas para novas instalações em Itupeva, SP. Em 2026 será lançado o chassi articulado de ônibus elétrico eO500UA, produzido em São Bernardo do Campo, SP, ao lado do já lançado eO500U. A linha de caminhões vem sendo renovada, com lançamentos de novas versões, e o pesado Axor foi relançado em 2025. A empresa também introduz no País dois caminhões elétricos importados, o pesado eActros e o leve eCanter.

SCANIA



R\$ 2 bilhões
2025-2028

Sucede o plano de R\$ 1,4 bilhão de 2021 a 2024. Recursos para 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

V O L V O

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 em Curitiba, PR, de chassis de ônibus elétricos BZ e dos articulados e biarticulados BZRT.

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.



2026: EFICIÊNCIA NÃO É CUSTO, É ESTRATÉGIA.

Integramos sua cadeia automotiva com soluções 3PL/4PL que elevam o serviço e aceleram a transição tecnológica do setor. Custos voláteis, novas regras do Programa Mover e a eletrificação da frota exigem mais do que transporte: pedem execução logística inteligente.

A Tegma Gestão Logística combina eficiência operacional, escala e tecnologia para transformar desafios em vantagem competitiva. Do inbound ao outbound. Da gestão de embalagens retornáveis ao defleet e remarketing (Fastline). Da fábrica à rua, uma orquestração única, sustentada por dados, compliance e práticas ESG.



Conheça as “Perspectivas 2026” e
veja como a Tegma pode impulsionar
o crescimento da sua operação.

APONTE A CÂMERA E ACESSE O QR CODE.

**EFICIÊNCIA É ESTRATÉGIA.
COMPETITIVIDADE É EXECUÇÃO.**

Filosa muda time: Cappellano vai à Europa, Zola sobe na América do Sul.



Antonio Filosa



Emanuele Cappellano



Hernander Zola

Fotos: Divulgação/Stellantis

CEO monta equipe global de liderança com mais executivos que trabalharam com ele no Brasil, formando uma espécie de gabinete ítalo-brasileiro

Por Redação AutoData

Antonio Filosa, que em junho foi alcançado ao posto de CEO do Grupo Stellantis, está promovendo a reestruturação do time de liderança global da companhia que, cada vez mais, toma feições ítalo-brasileiras, com italianos e brasileiros que trabalharam com ele nos dezoito anos em que passou no Brasil – de 2005 a 2023, primeiro no Grupo Fiat, que em 2014 tornou-se FCA e, desde 2021, Stellantis, após a fusão com a PSA. Neste período em que ocupou cargos

de liderança nas áreas de compras e manufatura, até chegar à presidência da companhia na América do Sul, como ele próprio diz, Filosa tornou-se um mineiro com sotaque italiano, casado com brasileira e filhos nascidos em Minas Gerais, sede da empresa no País.

O mais recente movimento de Filosa para cercar-se de pessoas que conhece e confia deu-se no início de outubro, com duas alterações que envolveram a operação brasileira e sul-americana da Stellantis.

Emanuele Cappellano, presidente na América do Sul – que veio justamente substituir Filosa, no fim de 2023, na época em que ele foi indicado para ser o CEO global da Jeep, baseado nos Estados Unidos –, foi puxado de volta à Europa, nomeado COO, executivo-chefe de operações, para a região e das marcas europeias Fiat, Peugeot, Citroën, Abarth, DS, Opel, Vauxhall, Lancia e Alfa Romeo. Ele também continua à frente da Stellantis Pro One, divisão global de veículos comerciais da fabricante.

Cappellano assume o lugar que era de Jean-Philippe Imparato, que passou a concentrar tempo integral exclusivamente como CEO da Maserati e da rede europeia de concessionárias cativa Stellantis & You.

O executivo italiano ficou dois anos nessa sua última passagem pelo Brasil como COO regional – tempo suficiente para caber a ele o anúncio do maior plano de investimento de uma montadora no Brasil e na Argentina, de R\$ 32 bilhões no período

2025-2030. Mas antes o executivo já havia trabalhado por sete anos, com Filosa, na filial brasileira, de onde saiu em 2021 como CFO, executivo-chefe financeiro.

SOLUÇÃO CASEIRA DE RESULTADOS

Para o lugar de Cappellano no Brasil foi feita uma escolha caseira: Herlander Zola, que também já trabalhou com Filosa. Ele foi promovido a COO América do Sul e também passa a integrar o SLT, Stellantis Leadership Team.

Sempre ligado às áreas de gerenciamento e direção de vendas e marketing, o executivo iniciou carreira, em 2000, na Volkswagen do Brasil, em 2012 foi contratado para ser diretor de marketing do Grupo BMW e, em 2014, assumiu a mesma posição na Audi. Em 2017 Zola deixou para trás o longo histórico em marcas de origem alemã e pulou para uma italiana, admitido para a direção da Fiat na então FCA, e apresentado ao público no lançamento do hatch Argo.

O começo da trajetória de Zola na FCA foi marcado por período dos mais difíceis já enfrentados pela Fiat no País, com vendas em declínio e perda de liderança de mercado que já durava mais de uma década, descendo ao terceiro lugar em 2018. "Quando cheguei o meu telefone nem tocava", lembrou ele há poucos anos.

Mas nos anos seguintes o telefone de Zola voltou a tocar bastante após um bem-coordenado plano comercial que renovou a marca e todos os seus produtos na região, com retomada da liderança de vendas da marca, a partir de 2021, desde então com a nova picape Strada, lançada em plena pandemia de covid, na posição número 1 do mercado. No mesmo ano da criação da Stellantis, em 2021, Zola seguiu no comando como vice-presidente da marca Fiat na América do Sul.

Com o sucesso na retomada na Fiat e executivo foi escalado para assumir a vice-presidência comercial das marcas Jeep e Ram no Brasil e acumulou a posição de vice-presidente sênior para veículos comerciais na América do Sul. Deixando resultados vistosos por onde passou,

Stellantis Leadership Team

- **Antonio Filosa**, CEO global, América do Norte e Marcas Americanas
- **Emanuele Cappellano**, COO Europa ampliada, Marcas Europeias e Stellantis Pro One
- **Herlander Zola**, COO América do Sul
- **Samir Cherfan**, COO Oriente Médio, África e Micromobilidade
- **Grégoire Olivier**, COO China e Ásia-Pacífico.
- **Davide Mele**, Planejamento de Produtos
- **Ned Curic**, Chefe de Desenvolvimento de Produtos e Tecnologia
- **Sébastien Jacquet**, Chefe de Qualidade.
- **Monica Genovese**, Chefe Compras.
- **Scott Thiele**, Supply Chain
- **Francesco Ciancia**, Chefe Global de Manufatura.
- **João Laranjo**, CFO [Financeiro]
- **Xavier Chéreau**, Chefe de Recursos Humanos
- **Clara Ingen-Housz**, Assuntos Corporativos e Comunicações
- **Ralph Gilles**, Chefe de Design

Francesco Ciancia



no início de outubro, Zola foi anunciado para ser o novo COO da Stellantis na região – e segue interinamente nos cargos que ocupava antes até que a companhia indique um substituto.

MAIS COLEGAS CONHECIDOS

Na reestruturação da direção mundial da Stellantis anunciada no começo deste outubro o CEO Filosa abriu espaço para mais colegas conhecidos dos longos anos no Brasil.

No fim de setembro ele já havia puxado de volta à companhia, após um ano fora, o brasileiro João Laranjo, para ser o novo CFO global, sucedendo a Doug Ostermann, que se desligou da empresa (leia na seção Gente). Laranjo foi diretor financeiro da FCA Latam de 2009 a 2017.

Davide Mele



trabalhou com Filosa neste período até ser transferido no mesmo cargo para a América do Norte, onde seguiu na função após a criação da Stellantis e voltou a trabalhar com Filosa, quando o executivo foi o CEO da Jeep e COO América do Norte.

Outro que trabalhou com Filosa no Brasil e agora regressa à Stellantis é Francesco Ciancia. O executivo foi diretor de manufatura da FCA Latam por quase cinco anos, de 2015 a 2020, quando voltou à Europa, na mesma posição. Em 2022 foi contratado para chefiar as operações da Mercedes-Benz Vans. Chamado de volta por Filosa, a partir de 1º de novembro Ciancia volta à Stellantis para ser seu chefe global de manufatura, no lugar de Arnaud Deboeuf, que deixa a empresa.

Mais um membro da equipe global de liderança que serviu com Filosa no Brasil é Davide Mele, também com longa carreira de mais de duas décadas no Grupo Fiat/FCA/Stellantis, que foi vice-chefe de operações da FCA Latam de 2016 a 2018, quando voltou à Europa no mesmo cargo. Em 2022 foi nomeado chefe global de peças e serviços da Stellantis e, desde junho deste ano – justamente quando Filosa tornou-se o CEO –, foi puxado ao board da companhia como responsável pelo planejamento de produtos.

Outras mudanças foram anunciadas na equipe global de liderança: Samir Cherfan foi nomeado COO para Oriente Médio e África e operações de Micromobilidade, Ralph Gilles agora é chefe global de design e Grégoire Olivier nomeado COO para China e Ásia-Pacífico, sucedendo a Philippe de Rovira, que deixou a Stellantis.

NOVA CONFIGURAÇÃO

Na nova configuração de lideranças globais da Stellantis, agora sob a direção de Filosa, dos atuais quinze membros do SLT, Stellantis Leadership Team, ao menos cinco, um terço deles, já trabalharam no Brasil e outras localidades com o executivo napolitano-mineiro – portanto já estão acostumados ao seu ritmo acelerado de tocar os negócios na empresa, que está começando em nova fase. ■

Mais que transporte. Mobilidade com inovação e tecnologia.



O **Volare Attack 9 Híbrido** é a solução que torna o caminho para o futuro da mobilidade mais **inteligente e acessível**.



Operação simplificada: não depende de estações de carregamento.



Veículo mais leve em relação a ônibus 100% elétricos.



Solução viável na transição de descarbonização rumo ao Zero Emissions.



Neutro no ciclo de CO₂ e obtenção de créditos de carbono.

Saiba mais sobre as nossas soluções.



www.volare.com.br

<span style="display: inline-block;

São Paulo terá 1,2 mil ônibus elétricos este ano

A cidade de São Paulo deverá ter 1,2 mil ônibus elétricos em circulação até o fim de dezembro, segundo afirmou o prefeito Ricardo Nunes no fim de setembro. Dias antes operadores da frota de transporte público da cidade incorporaram mais 120 modelos com carroceria Caio montada sobre chassis Mercedes-Benz e Eletra. Assim já estão em uso 961 veículos elétricos, 760 a bateria e 201 trólebus. De acordo com o prefeito o investimento maior se paga no longo prazo, pois o custo operacional anual de um ônibus elétrico é de R\$ 5 mil, contra R\$ 25 mil de um diesel. Cada unidade 100% elétrica em circulação deixa de consumir 35 mil litros de diesel por ano.



Divulgação/Prefeitura de São Paulo

VWCO e Ecorodovias testam caminhões com 100% de biodiesel



Divulgação/VWCO

A Volkswagen Caminhões e Ônibus e a Ecorodovias vão testar o rendimento e a confiabilidade do B100 em quatro caminhões abastecidos com 100% de biodiesel produzido de óleo vegetal de soja. Os veículos vão atuar no atendimento rodoviário da concessionária Ecovias Noroeste, Interior de São Paulo. A frota em testes é formada por um Meteor 29.530 e dois Delivery 11.180 que operam como guincho e mais um Constellation 17.190 usado como caminhão-pipa. O abastecimento será feito em uma base de atendimento ao usuário em Araraquara, SP, e o B100 é produzido e fornecido pela Brejeiro.

MBCB agora é Instituto MBCBrasil

Nascido MBCB, Acordo de Cooperação para Mobilidade de Baixo Carbono no Brasil, coalizão de fabricantes de veículos, fornecedores, empresas de bioenergia, entidades de tecnologia e engenharia e sindicatos, a iniciativa agora é o Instituto MBCBrasil. Com o objetivo de acelerar a descarbonização da mobilidade com

soluções técnicas e atuação estratégica a entidade foi oficialmente lançada em outubro para estruturar sua atuação em três eixos: descarbonização viável, tecnologias da bioeletricidade e transição energética justa, por meio de interlocução técnica e política com entidades e participantes do setor da mobilidade.

Mercedes-Benz eActros 400 supera recorde no Brasil

O caminhão elétrico Mercedes-Benz eActros 400 rodou 476 quilômetros, na rota saindo de São Bernardo do Campo, SP, até São José dos Pinhais, PR, sem precisar de precisar parar para fazer recargas intermediárias, chegando ao destino ainda com 9% de carga

nas baterias, superando assim o recorde anterior, quando o veículo rodou 442 quilômetros, indo do ABC Paulista até o Rio de Janeiro, RJ. A velocidade média do percurso até o Paraná foi de 60 km/h, com 19,2 toneladas de PBT e 6,2 toneladas de carga. Estão

em testes no Brasil caminhões elétricos eActros 400 e 300 e o modelo leve Fuso eCanter, em rotas da Braspress, Suzano, AGL, Marimex e Ypê. A Mercedes-Benz também utiliza dois eActros 400 na logística interna da fábrica em São Bernardo.

Fiat lançará cinco novos carros no Brasil até 2030

Como parte da celebração de seus 50 anos no Brasil e da inauguração da fábrica de Betim, MG, a Fiat prepara um novo plano de produto para o mercado nacional que prevê o lançamento de cinco veículos completamente novos, um por ano, até 2030. Não foram fornecidas informações sobre os modelos, mas o plano não deve fugir muito da família de conceitos divulgada em 2024, com base no novo Grande Panda, que deverá ser o primeiro dos cinco, não necessariamente com este nome. Fabricado sobre a plataforma Smart Car, a mesma do Citroën C3, o carro sucederá os atuais Mobi e Argo. Os outros conceitos são uma picape, dois SUVs e um fastback. Os lançamentos integram o plano de investimento de R\$ 32 bilhões da Stellantis na América do Sul, que inclui quarenta novos produtos e reestilizações para todas as marcas até 2030.

Stellantis já produz Ram Dakota na Argentina

A Stellantis começou a produzir a picape média Ram Dakota no Polo Automotivo Stellantis de Córdoba, na Argentina. Para fabricar o modelo, que compartilha a mesma linha com a Fiat Titano, foram investidos R\$ 2 bilhões e contratados mais 1,8 mil empregados. Na unidade argentina, que também monta o sedã Fiat Cronos, será produzido, a partir de 2027 o motor Multijet turbodiesel 2.2 de 200 cv que equipa as duas picapes. A Dakota foi desenvolvida para atender o mercado argentino e, principalmente, para exportação. O Brasil será um dos destinos de maior demanda a partir do primeiro trimestre de 2026.



Stellantis confirma Jeep Avenger em Porto Real

Para surpresa de ninguém, no fim de setembro, a Stellantis confirmou que o SUV compacto Jeep Avenger será produzido em Porto Real, RJ, ao lado de três modelos Citroën já fabricados na unidade sobre a mesma plataforma CMP, agora chamada de Smart Car. A produção integra investimento de R\$ 3 bilhões na unidade sul-fluminense, parte do plano de R\$ 30 bilhões do grupo para o Brasil até 2030. O quarto Jeep nacional será o primeiro fabricado fora de Pernambuco.



Divulgação/Stellantis

Renault inicia produção do Boreal no Paraná

No começo de outubro a Renault iniciou a produção em série do Boreal no Complexo Ayrton Senna, em São José dos Pinhais, PR. O SUV médio será lançado no Brasil em novembro e avançará para outros mercados em 2026, com previsão de ser exportado para dezessete países da América Latina. Para desenvolver e produzir o Boreal no País a Renault investiu R\$ 2 bilhões, que fazem parte do aporte de R\$ 5,1 bilhões anunciado para o período de 2021-2025. O SUV é equipado com motor TCe 1.3 turbo e câmbio automático de EDC de dupla embreagem úmida com seis marchas.



Divulgação/Renault

Marcopolo exporta ônibus para Europa com chassis Volvo



Divulgação/Marcopolo

O retorno da Marcopolo ao mercado europeu se dará com exportações de ônibus rodoviários G8 1200 Paradiso montados no Brasil sobre chassis fornecidos pela Volvo Buses, que produzirá o modelo B13R 4x2 e 6x2 na Europa e os enviará à encarroçadora para montagem e posterior embarque dos veículos prontos. França e Itália são os dois primeiros países da região que receberão os ônibus Marcopolo.

Volkswagen celebra 300 mil Nivus produzidos

A Volkswagen celebrou o marco de 300 mil Nivus produzidos em São Bernardo do Campo, SP. Lançado em 2020, foi o primeiro modelo desenvolvido na América do Sul também produzido na Europa, em Pamplona, Espanha, com o nome Taigo. O SUV-cupê é o décimo-segundo modelo de maior volume produzido na história de 72 anos da Volkswagen no País.



Divulgação/VW

Raytec investe R\$ 20 milhões em fábrica para atender Renault no Paraná

A Raytec investiu R\$ 20 milhões para construir uma nova fábrica em São José dos Pinhais, PR, para executar transformações de veículos da Renault. A decisão de instalar a unidade ao lado da fabricante foi incentivada pelo governo do Paraná e pela prefeitura da cidade, que concederam incentivos fiscais à transformadora. Inicialmente serão adaptados na nova unidade os utilitários Master e Kangoo, conforme demandas de vendas para governos e por meio de concessionárias, em editais que chegam a envolver até 90 mil veículos que precisarão de algum tipo de intervenção. Em 2026 a Renault lançará o Kwid Cargo, que a partir de fevereiro também passará por transformações na linha da Raytec.

Frasle conclui investimento

A Frasle Mobility finalizou investimento superior a R\$ 45 milhões na sua fábrica em Caxias do Sul, RS, para atualizações tecnológicas e ampliação da capacidade. A empresa comprou novos equipamentos e adotou novas tecnologias, com foco em automação, em uma das suas principais linhas de produção de pastilhas de freio para veículos comerciais. Na linha atualizada a Frasle já produz as pastilhas Ehnergy, feitas com materiais ultra-resistentes para maior durabilidade em veículos elétricos.

Stellantis Financial e Banco Mercedes-Benz fazem emissões de R\$ 2,4 bilhões

A Stellantis Financial Services Brazil e o Banco Mercedes-Benz concluíram captações no mercado que somam R\$ 2,4 bilhões para operações de financiamentos das duas fabricantes de veículos. A emissão de letras financeiras da Stellantis alcançou recorde histórico de R\$ 1,7 bilhão, a maior oferta pública já registrada por bancos de montadoras no País. A operação é a terceira

realizada pela instituição e contou com demanda de quarenta investidores institucionais 1,6 vez superior à oferta. Também em setembro o Banco Mercedes-Benz concluiu sua décima-sexta emissão de letras financeiras, totalizando R\$ 700 milhões, com uma das melhores taxas dos bancos cativos. A demanda superou a oferta em 4,5 vezes.

Leapmotors inicia vendas em novembro

A Leapmotor iniciará a venda dos SUVs elétricos B10 e C10 no Brasil em novembro. A mais nova marca chinesa no País, trazida pela sócia Stellantis, vai se apresentar ao público brasileiro no Salão do Automóvel, de 22 a 30 de novembro, em São Paulo. O início da operação no País conta com diversos parceiros, como os operadores de eletropostos Zletric, Voltbras, Greenv e WEG. Mas o maior parceiro da Leapmotor é a Stellantis, que emprestará todo seu conhecimento do mercado brasileiro, inclusive parte de sua rede, para vender os dois modelos inicialmente disponíveis, que deverão ser oferecidos em versões 100% elétricas com ou sem sistema de alcance estendido chamado ultra-híbrido, que inclui no carro um motor gerador para recarregar as baterias. A marca chinesa também compartilhará o Centro de Distribuição de Peças em Betim, MG, uma enorme estrutura que já abriga todos os itens das sete marcas do grupo que estão no País: Fiat, Jeep, Peugeot, Citroën, Ram, Abarth e Mopar.



Divulgação/Leapmotor

Renault melhora Kwid elétrico chinês e mantém preço nos R\$ 100 mil



Divulgação/Renault

Para fazer frente ao BYD Dolphin Mini a Renault reformulou o Kwid E-Tech e manteve o preço da versão anterior: R\$ 99 mil 990 – segundo a fabricante o valor é definitivo, não será aplicado somente aos primeiros lotes. Apresentado no início de outubro, o modelo importado da China trouxe significativas mudanças no design, em tecnologia e segurança. O novo visual do Kwid E-tech descola-se da versão a combustão do modelo produzido no Brasil, agora assemelha-se ao Dacia Spring, seu irmão gêmeo vendido na Europa sob o emblema da fabricante romena, o que vale também para a maior conectividade e inclusão de ADAS, sistemas de assistência ao motorista. Mas o powertrain segue o mesmo, com motor de 65 cv e 180 km de autonomia. O Kwid elétrico chegará às 250 concessionárias da Renault no País. Desde o lançamento, em 2022, foram vendidas mais de 3 mil unidades do compacto eletrificado, sendo 2025 o melhor ano até agora. Dados da Fenabrade apontam que o concorrente BYD Dolphin Mini emplacou este somente no mês de setembro, 3.4 mil unidades, e no acumulado do ano registra 22,9 mil emplacamentos.

SAIC-MG Motor estrutura rede de concessionárias no Brasil

Até o fim deste ano 24 concessionárias da MG Motor serão abertas no Brasil. A centenária marca de origem britânica, que hoje pertence à chinesa SAIC, projeta ter setenta lojas em operação até o fim de 2026, em seu plano de investimento de longo prazo no mercado brasileiro. Os modelos a serem vendidos aqui ainda são guardados em segredo. Um website e perfis em redes sociais já foram abertos pela operação local da SAIC-MG. A empresa também estará presente no Salão do Automóvel, em novembro, em São Paulo.



Divulgação/SAIC-MG



Divulgação/Stellantis

STELLANTIS: JOÃO LARANJO

João Laranjo é o novo CFO global da Stellantis. Em setembro o executivo brasileiro sucedeu a Doug Ostermann, que se desligou da empresa. Com mais de duas décadas de experiência em finanças e auditoria, Laranjo iniciou carreira na General Electric em 2001, como auditor associado. Em 2009 ingressou na FCA como diretor de contabilidade para a América Latina, ascendendo depois ao cargo de diretor financeiro na região. Em 2017 foi transferido para o mesmo cargo na FCA América do Norte e, em 2021, permaneceu na função após a fusão com a PSA que originou a Stellantis. Em 2024 migrou para a Goodyear para ser vice-presidente de finanças nas Américas. No início deste ano retornou ao posto de CFO da Stellantis América do Norte, já sob a gestão de Antonio Filosa como CEO global, com quem trabalhou por quinze anos no Brasil. Laranjo tem MBA pelo IBMEC e é graduado pelo Programa de Finanças Avançadas da Wharton School.



Divulgação/Renault

RENAULT: MILTON TREIN

Milton Trein é o novo CFO da Renault do Brasil. Formado em engenharia mecânica pela UFPR, Universidade Federal do Paraná, e pela Université Technologique de Compiègne, na França, o executivo de 49 anos está na Renault há 26 anos. Passou por áreas como vendas, estudos econômicos, planejamento, controladoria, transformação e seu último cargo foi de diretor de desenvolvimento de novos negócios, posto em que liderou a implementação da parceria do Grupo Renault com a Geely no Brasil.



Divulgação/Banco Mercedes-Benz

BANCO MERCEDES-BENZ: LEONARDO PICCININI

Leonardo Piccinini foi indicado presidente do Banco Mercedes-Benz na América Latina. O executivo já presidia a subsidiária brasileira desde 2024 e, agora, acumula o novo cargo que engloba as operações na Argentina e também faz parte do comitê executivo global da Daimler Truck Financial Services. Ele foi o primeiro brasileiro a sentar na cadeira de presidente do banco da fabricante de caminhões e ônibus no Brasil e também é o primeiro a assumir o posto na América Latina. Piccinini ingressou na empresa em 1994, como estagiário, e já trabalhou em diversas áreas nos Estados Unidos, Argentina, Índia e Alemanha. É graduado em Economia pela PUC-SP e tem pós-graduação em mercado de capitais pela USP.



Divulgação/GM Financial

GM FINANCIAL: ANDRÉA BARRANHA

Andréa Barranha foi contratada para ser diretora de TI da GM Financial no Brasil. Ela será responsável pela adoção de metodologias de trabalho ligadas a inteligência artificial e por continuar promovendo inovações nas plataformas de crédito da companhia. Barranha chega à empresa com experiência de dezoito anos na Assurant, onde ocupou diversos cargos na área de TI, sendo formada em processamento de dados com especialização em engenharia da informação e MBA em gestão de projetos.



Divulgação/Jamef

JAMEF: NURIK COSTA

A transportadora Jamef anunciou Nurik Costa como seu novo CFO. O diretor financeiro chega com a missão de acelerar a expansão nacional da empresa e de fortalecer a gestão financeira, com investimentos contínuos na renovação da frota. Com mais de trinta anos de experiência o executivo já trabalhou em grandes empresas, como a Votorantim Cimentos. Costa é formado em administração pública e pós-graduado em finanças e banking pela Escola de Administração de Empresas da FGV-SP.



Divulgação/Audi

AUDI: SASCHA SAUER

Quase oito meses após a saída de Daniel Rojas, que retornou ao Chile para fazer a gestão de todas as marcas do Grupo Volkswagen no mercado local, a Audi anunciou seu novo presidente no Brasil: Sascha Sauer assumiu o posto em setembro. No Grupo Audi desde 1997, nos últimos cinco anos na África do Sul, Sauer soma 28 anos na indústria automotiva. Nascido em Fulda, Alemanha, trabalhou no seu país natal e também no Reino Unido, na China, em Hong Kong e na África do Sul.



Divulgação/Nissan

NISSAN: MARCELO SANTIAGO

Marcelo Santiago, diretor de experiência do cliente da Nissan na América Latina, agora responde também pela gestão de atendimento ao cliente. O executivo ingressou na companhia em 2019 e continuará baseado em São Paulo, reportando-se a Gerardo Fernández Aguilar, vice-presidente de marketing e vendas da Nissan América Latina. Graduado em propaganda e marketing pela Universidade Paulista e em arquitetura e urbanismo pela Anhembi Morumbi, o executivo também tem MBA pelo Ibmec e soma 25 anos de trajetória profissional em transformação digital, gestão de dados e experiência do cliente em grandes corporações, como General Motors, Danone e Grupo Boticário.



Divulgação/Anfavea

ANFAVEA: RENATA AGOSTINI

A Anfavea contratou Renata Agostini para ser sua nova diretora de comunicação, sucedendo a André Jalonetsky, que ocupou a função por seis anos. Ela soma quase duas décadas de experiência como repórter, editora e colunista na cobertura de negócios, economia e política em O Globo, CNN Brasil, Estadão, Folha de S.Paulo, Veja e Exame. Agostini é graduada em Jornalismo pela UFRJ, Universidade Federal do Rio de Janeiro.



Divulgação/AGCO

AGCO: JORGE GÖRGEN

Jorge Görgen é o novo gerente de relações governamentais da fabricante de máquinas agrícolas AGCO no Brasil. De 2007 a 2022 ele foi o responsável pela comunicação do Grupo CNH Industrial, das marcas Case, New Holland e Iveco. Após a separação da CNH assumiu a comunicação do Grupo Iveco, fabricante de caminhões, ônibus e motores. Görgen formado em jornalismo pela PUC-RS e pós-graduado em comunicação social empresarial pela Universidade Federal de Santa Catarina.



Divulgação/AEA

AEA: EDUARDO ZAMBELLI

Eduardo Zambelli assumiu a diretoria de eletromobilidade da AEA, Associação Brasileira de Engenharia Automotiva, sucedendo a Gustavo Noronha, que deixou a entidade. O engenheiro eletricista, formado pela FEI, tem mais de vinte anos de experiência na indústria automotiva. É também gerente de assuntos governamentais da Toyota do Brasil e desenvolveu carreira na área de relações institucionais e com o governo.



Divulgação/Bright

BRIGHT: EUGÊNIO CÉSARE

A Bright Consulting tem um novo consultor associado: Eugênio Césare, que aos 65 anos soma quarenta anos de experiência no setor automotivo com passagens por Caoa Montadora, Hyundai e General Motors. Césare será responsável pelos assuntos ligados às atividades de manufatura automotiva, conteúdo, localização e legislação para empresas que estão começando a atuar no Brasil ou ajustando seu formato. Ele é formado em engenharia industrial mecânica, com MBA em administração de empresas.



Divulgação/Bridgestone



BRIDGESTONE: LAFAIETE OLIVEIRA + ODUVALDO VIANA + GONZALO MUZZUPAPPA

A Bridgestone anunciou Lafaiete Oliveira como novo responsável pela sua operação no Brasil. Ele está na Bridgestone desde 2015 e já foi responsável pelas operações na Argentina, Chile, Peru, Bolívia, Paraguai e

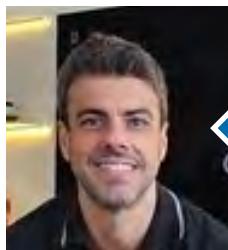
Uruguai. A empresa também anunciou mudanças em sua diretoria: Oduvaldo Viana, que era diretor de marketing da empresa para a América Latina, passou a ocupar a diretoria de estratégia e planejamento de negócio; e Gonzalo Muzzupappa, até então chefe de vendas no Brasil, foi promovido a diretor de vendas de pneus para veículos leves.



Divulgação/Volvo

VOLVO: EGON CLAUSEN

Egon Clausen assumiu a vice-presidência de operações industriais da Volvo no Brasil. O executivo, que está há mais de vinte anos na empresa, passou a ser o responsável pelas atividades de manufatura, projetos, inovações industriais, qualidade, sistemas produtivos e logística industrial da fábrica da Volvo em Curitiba, PR, onde são produzidos caminhões pesados e semipesados, cabines, chassis de ônibus, motores e transmissões. Clausen é formado em engenharia mecânica pela UFPR, Universidade Federal do Paraná, com pós-graduação em gestão empresarial pela FAE Business School e MBA em desenvolvimento de recursos humanos pela ISAE.



Divulgação/GAC

GAC: FERNANDO GUIDORZI

Luiz Fernando Guidorzi foi contratado como diretor de marketing da GAC, sucedendo a Marcello Braga, que deixou a empresa em agosto. Com vinte anos de experiência ele passou por empresas como JLR, Stellantis, Meta e GWM – foi um dos responsáveis por lançar a marca chinesa no Brasil. Estava na Maple Bear, rede de escolas particulares, como diretor de inteligência de marketing e expansão. Foi o responsável pelo repositionamento da marca Land Rover e pelos lançamento do Range Rover Evoque e Discovery Sport. Na Stellantis esteve à frente do lançamento do Jeep Compass.



Divulgação/Tecfil

TECFIL: FERNANDO MUTARELLI

Fernando Mutarelli é o novo diretor de cadeia de suprimentos da Tecfil, uma das maiores fabricantes de filtros automotivos. Mutarelli soma passagens por empresas como Aramis, Walmart, Avon, Centauro, Dia, Editora Globo, Editora Abril e Bunge, sempre trabalhando em áreas de operações, logística e distribuição. Graduado em administração de empresas com especialização em logística pela FGV, o executivo tem também mestrado em engenharia de transportes pela USP, formação executiva internacional em supply chain pelo MIT e pós-MBA pela Kellogg School of Management da Northwestern University.



Divulgação/Zen

ZEN: ELTON CUBA

A Zen anunciou Elton Cuba como seu novo diretor comercial e de marketing. O executivo ficará baseado no escritório de São Paulo da empresa, que tem sede e fábrica em Brusque, SC. Graduado e pós-graduado em engenharia mecânica pela USP, com MBA em administração pela FEA USP, o executivo tem 27 anos de experiência em posições de liderança nos setores automotivo, de linha branca, alumínio e indústria metalmecânica, em empresas como Hydro Extrusion Brasil e Sapa.

Barra Trefilada ArcelorMittal:

precisão e versatilidade que
aceleram a **indústria automotiva**.

Das máquinas que superam
os desafios aos carros que
nos acompanham no dia a dia,
a **Barra Trefilada ArcelorMittal** é
a solução que traz **desempenho**,
resistência e **confiança** de quem
lidera o setor.

O resultado é a mais completa
eficiência que só quem é líder
em aços no Brasil pode oferecer.

Afinal, quem sabe, sabe:
Aço não é tudo igual.
Barra Trefilada é ArcelorMittal.



Saiba mais



“Quero dizer aos donos da Ford que foram embora que a gente lamentou vocês saírem, mas o que veio para o Brasil será melhor. Não temos preferência por países. O que queremos é uma relação civilizada com o mundo.”

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, em discurso improvisado durante a inauguração da linha de montagem da BYD em Camaçari, BA, em 9 de outubro, no mesmo terreno onde Ford produziu veículos de 2001 a 2021.

“O Brasil tem vantagens únicas e abundantes de energia limpa, uma sociedade aberta e plural, cidadãos dispostos a abraçar novas tecnologias. Além disso o governo lançou a Nova Indústria Brasil, programa focado na inovação e na transição verde, o que cria condições ideais.”

Wang Chuanfu, fundador e CEO da BYD, em discurso na inauguração da linha de montagem da empresa em Camaçari, BA, justificando a escolha do Brasil para construir o maior complexo industrial da fabricante fora da China.

“A indústria automotiva está passando pela transformação mais profunda de sua história. O primeiro passo desta transformação foi a eletrificação. Mas agora estamos entrando em uma nova era: a era da inteligência. Este é o futuro: não apenas elétrico, mas inteligente. Não apenas mobilidade, mas mobilidade inteligente.”

Wang Chuanfu em evento com empresários no início de outubro, em São Paulo, um dia antes da inauguração oficial da BYD em Camaçari, BA.

“A mudança climática é a maior fraude já perpetrada no mundo. [...] Muitas das previsões estavam erradas. [...] A pegada de carbono é uma farsa inventada por pessoas mal-intencionadas, elas estão trilhando um caminho de destruição total. [...] O principal efeito dessas políticas brutais de energia verde não tem sido ajudar o meio ambiente, mas sim redistribuir a atividade industrial dos países desenvolvidos, que seguem regras insanas, para países poluidores que as desrespeitam e estão ganhando uma fortuna.”

Trechos dos absurdos negacionistas sobre mudanças climáticas e energia limpa ditos com constrangedora naturalidade pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, em seu discurso na Assembleia Geral da ONU, em setembro.

30%

Nova previsão de crescimento do mercado de automóveis e comerciais leves no País em 2025, estimando a venda de 2,56 milhões de unidades, conforme projeção revisada para baixo e divulgada no início de outubro pela Fenabrade. Em janeiro a entidade estimava avanço maior, de 5%.

32%

Porcentual da população brasileira, equivalente a 21,4 milhões de pessoas, que usam o carro para ir ao trabalho, conforme dados do Censo Demográfico divulgados em outubro. É o meio de transporte mais usado, seguido por ônibus [21%], caminhada de até 30 minutos [18%] e moto [16%].

R\$ 142 bi

Soma de créditos de 2,35 milhões de cotas de consórcios para compra programada de veículos leves, pesados e motocicletas, que foram comercializadas de janeiro a agosto de 2025, segundo dados da Abac. O valor total das cotas vendidas em oito meses cresceu 13,2% sobre 2024.

2 milhões

Volume de veículos leves e pesados produzidos no Brasil de janeiro até a primeira semana de outubro, segundo dados divulgados pela Anfavea no dia 8. Ainda falta produzir cerca de 750 mil para alcançar a projeção da entidade para este ano, que prevê 2,75 milhões de unidades.



SALÃO INTERNACIONAL DO AUTOMÓVEL DE SÃO PAULO

22 a 30 NOVEMBRO

REIMAGINE, REESCREVA, REVIVA.



GARANTA SEU LUGAR

Escaneie o QR Code

Legado mesmo é ter boas histórias pra contar.

Organização e Promoção:

Patrocínio Institucional:



AUTODATA

OS PATROCINADORES DESTA EDIÇÃO

