

AUTODATA



From the Top
Emanuele Cappellano
Personalidade do Ano



MELHORES DO SETOR AUTOMOTIVO

Vitórias de inovação e sustentabilidade

ESPECIAL

Boreal coloca
Renault no andar
de cima



PORQUE O QUE NOS MOVE
NÃO É SÓ MOTOR.
É COMPROMISSO.



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

Desacelere. Seu bem maior é a vida.



| VW 25.480 6x2

Potência que entrega, tecnologia que conecta, conforto que surpreende e robustez que não conhece limites. Os Novos Constellation 20.480 e 25.480 colocam os veículos comerciais de carga em uma nova categoria: a de quem carrega o Brasil nas costas com assinatura Volkswagen.



Caminhões
Ônibus

**PRÊMIO AUTODATA
OS MELHORES****18**

Premiados de 2025 focam em inovação e sustentabilidade

**EVENTO AUTODATA
DESCARBONIZAÇÃO****36**

Seminário debateu as opções do País para descarbonizar emissões

**COP 30
INICIATIVAS****44**

Setor automotivo mostra suas soluções na conferência do clima

**OPÇÃO VERDE
BIOMETANO****52**

Brasil tem potencial de aumentar uso do biocombustível gasoso



**ESPECIAL
RENAULT BOREAL**

- 62** O PLANO
- 66** O CARRO
- 70** TECNOLOGIA E SEGURANÇA
- 72** A PRODUÇÃO

Divulgação/Renault

**LANÇAMENTO 1
GEELY EX2****76**

Carro elétrico de entrada bate forte na concorrência

**LANÇAMENTO 2
LEAPMOTOR C10****78**

Stellantis dá largada na venda de elétricos da sócia chinesa

**LANÇAMENTO 3
OMODA 5 E 6****82**

O&J traz ao Brasil mais dois SUVs híbridos e promete produção local

**LANÇAMENTO 4
HONDA WR-V****86**

Nova geração do SUV tem tamanho de HR-V e preço menor

**INVESTIMENTO 1
VOLKSWAGEN****90**

Fabricante usa linha de R\$ 2,3 bi do BNDES para eletrificar modelos

**INVESTIMENTO 2
FORD****92**

Fábrica argentina produzirá versão híbrida plug-in da Ranger

**INVESTIMENTO 3
ELETRA****94**

Nova linha vai montar chassi próprio de ônibus elétrico

**PRÊMIO
STELLANTIS****100**

Em evento global fornecedores brasileiros são premiados

**Work
STUDIO**
AutoData

34**RESFRIAR****42****MARELLI****60****MERCEDES-BENZ****74****3M****88****TOYOTA****8****FROM THE TOP**

Emanuele Cappellano, Personalidade do Ano do Prêmio AutoData 2025, fala de sua passagem na Stellantis América do Sul.

96**OS INVESTIMENTOS**

Tabelas atualizadas mostram onde estão sendo aplicados os ciclos bilionários dos fabricantes de veículos.

102**GENTE & NEGÓCIOS**

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

108**FIM DE PAPO**

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

Histórias de competência

Por Pedro Kutney, editor

autodata.com.br



autodataseminarios



autodataseminarios



AutoDataEditora



autodata-editora



Algumas das histórias contadas nesta **AutoData** revelam notáveis evoluções da indústria automotiva instalada no Brasil, com ganhos poucas vezes vistos de protagonismo e independência com relação às matrizes no Exterior. O Prêmio AutoData 2025, retratado nesta edição, mostra algumas dessas histórias ao reconhecer os Melhores do Setor Automotivo, que este ano foram premiados especialmente pelos seus esforços de inovação e sustentabilidade.

A começar pela Marcopolo, eleita Empresa do Ano do Prêmio AutoData. A multinacional brasileira mostrou a competência crescente de sua engenharia ao projetar e colocar no mercado o Attivi, seu primeiro ônibus urbano 100% elétrico com chassi, powertrain e carroceria desenhados dentro de casa, na Serra Gaúcha.

Eleito Personalidade do Ano pela liderança à frente da Stellantis América do Sul, Emanuele Cappellano já colocou o troféu na mala e partiu para liderar a companhia na Europa, não sem antes conceder entrevista ao From The Top deste mês, em que é enfático: "O Brasil definiu um caminho de descarbonização sustentável, que passa pela localização de competências de fornecedores, da engenharia. É um percurso em que todos ganham, principalmente os consumidores que têm acesso a produtos com pegada de descarbonização muito maior e mais sustentável do que em outros países".

É justamente disto que o governo brasileiro e empresas tentam convencer o resto do mundo na COP 30, em Belém, PA. Ainda que com sucesso limitado pela arrogância dos países desenvolvidos é sempre bom lembrar que existem soluções bem mais simples, baratas e efetivas para ajudar a descarbonizar o planeta, como mostra reportagem desta edição sobre as iniciativas do setor automotivo no evento global.

Outro bom exemplo de competência local está sendo dado pela Renault com o lançamento do SUV Boreal, um veículo global, com padrão de qualidade global e tecnologias avançadas, projetado com capricho e muito competentemente bem desenhado sob a liderança de centenas de engenheiros e designers alocados na subsidiária brasileira do grupo, além de muitos fornecedores locais. Esta é mais uma das muitas histórias de competência brasileira em fazer veículos que contamos nas páginas a seguir.

AUTODATA

Diretor de Redação Leandro Alves **Conselho Editorial** Isidore Nahoum, Leandro Alves, Márcio Stéfani, Pedro Stéfani, Vicente Alessi, filho

Redação Pedro Kutney, editor **Colaboraram nesta edição** André Barros, Caio Bednarski, Lucia Camargo Nunes, Soraia Abreu Pedrozo

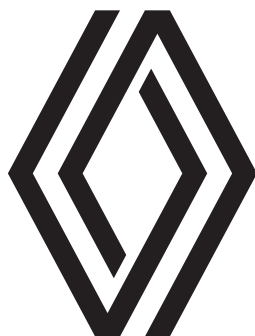
Projeto gráfico/arte Romeu Bassi Neto **Fotografia** DR/divulgação **Capa** Fotos Bruna Nishihata e divulgação/Renault **Comercial**

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 Luis, 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



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

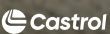




(1) afirmação de motor mais forte do Brasil, baseado na unidade Newton metro, com base no Sistema Internacional de Unidade.



Desacelere. Seu bem maior é a vida.

Renault recomenda  Castrol renault.com.br

Liderança serena

Os outubros têm sido marcantes na vida do economista Emanuele Cappellano. Primeiramente porque marca o começo de sua própria existência: é seu mês de aniversário. Mas nos últimos quatro anos essa correlação se aprofundou. Após trabalhar, desde 2002, nas áreas de controladoria e finanças do então Grupo Fiat, na Itália, quando a empresa tornou-se FCA, em 2014, Cappellano foi transferido para a operação brasileira e, sete anos depois, em outubro de 2021, no posto de CFO da recém-formada Stellantis, decidiu deixar a empresa para um novo desafio em uma fabricante de óculos.

Mas dois anos depois, justamente em outro outubro, o de 2023, ele voltou. Antonio Filosa foi transferido para os Estados Unidos e deixou o posto de presidente da Stellantis América do Sul para o colega Cappellano, que não pensou "nem 2 segundos para aceitar o convite" de voltar ao País de que já gostava e ao setor automotivo de que gosta mais ainda. Coube a ele anunciar e levar adiante o maior plano de investimento de uma fabricante de veículos no Brasil, de R\$ 30 bilhões até 2030.

E este ano foi novamente em outubro que a vida mudou: Cappellano foi puxado pelo agora CEO global Filosa para liderar as

operações do Grupo Stellantis na Europa e deixa o Brasil de novo no mesmo mês. Mas não sem antes receber o troféu, também em outubro, de Personalidade do Ano do Prêmio AutoData 2025 – também no mesmo mês em que Filosa recebeu o mesmo reconhecimento antes de deixar o Brasil, há dois anos.

Aqui seu estilo sereno e agregador de liderar agradou muita gente, decerto tornou mais fácil a missão de deixar bem desenhado um caminho de futuro para a Stellantis na região, focado na descarbonização possível e acessível, que Cappellano diz levar na mala consigo para a Europa.



Clique aqui para assistir à versão em videocast desta entrevista

De todas as ações que conduziu no Brasil quais foram determinantes, na sua opinião, para ser escolhido personalidade do ano do Prêmio AutoData?

Houve nos últimos dois anos um esclarecimento com relação àquilo que deveria ser a transição energética para a descarbonização da indústria automotiva. Neste sentido a Stellantis conseguiu dar uma indicação bem clara do que poderia ser um caminho para descarbonizar o setor de forma sustentável. Anunciamos um

plano de investimento, junto com toda a indústria, que acompanhou a aprovação do Mover [Programa Mobilidade Verde e Inovação] de um jeito que, de fato, define as prioridades estratégicas da indústria automotiva no País. Talvez este seja um dos elementos maiores para o reconhecimento do papel da Stellantis.

Sob sua direção a Stellantis continuou sendo líder absoluta de vendas no mercado brasileiro e também na América



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨





“A regionalização da engenharia, do design, dos fornecedores, de toda a cadeia produtiva, são elementos fundamentais que sustentam a liderança da Stellantis na região.”

do Sul. Talvez isto também seja bom motivo para reconhecê-lo. Quais as decisões que tomou ao longo destes dois anos à frente da operação sul-americana para consolidar essa posição?

Penso que foi apostar muito na regionalização da engenharia, do design, dos fornecedores, de toda a cadeia produtiva, porque são estes os elementos que contribuem para o sucesso dos produtos na região, onde temos estabelecido um portfólio de marcas muito forte, como Fiat, Jeep, Peugeot, Citroën e outras. Todas receberam investimentos regionais e já investimos também no futuro, olhando para a necessidade de introduzir tecnologias locais focadas na descarbonização.

Depois de sete anos no Brasil o senhor saiu da companhia, em 2021, e retornou em 2023 em uma situação bem diferente, para liderar as operações de sete marcas e seis fábricas. Este tamanho da corporação tornou a sua tarefa mais difícil?

O tamanho maior da empresa certamente aumenta a complexidade da gestão, mas precisamos considerar alguns pontos. Em primeiro lugar as nossas marcas são muito complementares, o que amplia

as oportunidades comerciais. Também existem sinergias, porque quando se junta duas empresas que têm patrimônio histórico e industrial tão forte abre-se a possibilidade de aproveitar as melhores coisas dos dois mundos, as melhores práticas, para alavancar os pontos de força das duas corporações. Então é maior, é mais complexo, mas também gera muitas oportunidades e muitas sinergias.

De todas as marcas que a Stellantis tem na América do Sul qual ou quais merecem mais atenção neste momento ou talvez uma redefinição de estratégia?

Não digo redefinição de estratégia, mas quando eu vejo a América do Sul e o Brasil, existem ainda muitas oportunidades a aproveitar. Por exemplo: com uma marca forte como a Ram podemos ampliar a oferta de picapes, para sermos mais competitivos com mais produtos. Hoje há pouquíssima produção de picapes de grande porte no Brasil e na América do Sul. Por que não explorar isso?

A Stellantis também entrou em novos segmentos da cadeia de valor ao adquirir a DPaschoal, que deu à empresa participação no mercado de pós-venda independente. Esta ampliação dos negócios é uma estratégia global ou a iniciativa é regional?

A ampliação do negócio faz parte de uma estratégia global, especialmente nas atividades de aftermarket. Existe um comportamento muito diferente dos consumidores nos dois períodos de vida do carro, durante a garantia e depois dela. O mercado independente de reparação e reposição de peças trabalha muito com o carro depois da garantia. No Brasil este



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

negócio é ainda maior porque o setor de aftermarket tem relevância muito grande, mas ainda precisa de consolidação. Nessa perspectiva a América do Sul, e o Brasil em particular, representa uma oportunidade comercial de ficar mais próximo do consumidor muito interessante.

Globalmente a Stellantis vem fazendo investimentos consistentes na geração de valor por meio da economia circular. Este ano investiu em uma desmontadora de veículos aqui no Brasil. Quais são os objetivos dessa iniciativa e como isso pode evoluir aqui?

É uma atividade que está começando, assumindo relevância e vai continuar a crescer, inclusive pelo impulso das regulamentações do Mover. Fazer economia circular ajuda no processo de descarbonização, na sustentabilidade da frota circulante e, também, é uma forma de ficar mais próximo dos consumidores. Uma peça reutilizada com avaliação e certificação da montadora tem valor agregado que pode ser desenvolvido.

“Existem muitas oportunidades na região. Por exemplo: com uma marca forte como a Ram podemos ampliar a oferta de picapes. Hoje há pouquíssima produção de picapes de grande porte na América do Sul. Por que não explorar isto?”

Então penso que estamos no começo de uma oportunidade que vai se tornar ainda maior nos próximos anos.

Outra novidade na sua gestão foi a chegada da operação de mais uma marca, da sócia chinesa Leapmotor, com veículos eletrificados importados da China. Quais as suas expectativas sobre esta nova operação?

Minha participação foi muito ativa porque o lançamento de uma marca não é algo que se prepara de um dia para o outro. Foram quase dois anos de trabalho. Minha expectativa agora é oferecer uma opção às outras marcas que estão chegando, com as características dos produtos com origem na China, e algo a mais, que é a força, a capacidade e o conhecimento do mercado que tem a Stellantis. Nesse sentido acho que a operação será bastante sinérgica.

O senhor já deixou pronto para o seu sucessor o planejamento da operação de produção da Leapmotor no Brasil? A Stellantis montará, mesmo, veículos chineses nas fábricas da América do Sul?

Eu tenho a certeza de que o Herlander Zola [agora presidente da Stellantis América do Sul], na hora certa, falará sobre isto. Mas posso falar com transparência que a Stellantis mantém presença muito forte no Brasil, somos brasileiros há cinquenta anos ou mais, então é difícil pensar em uma operação que seja completamente avulsa desse nosso DNA.

Em 2024 o senhor anunciou o maior investimento de uma fabricante de veículos no Brasil, de R\$ 30 bilhões até 2030, e mais R\$ 2 bilhões para a Argentina, que



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✦

resultará na transformação completa do portfólio de produtos da Stellantis na região, com foco na descarbonização da propulsão. O cronograma segue dentro do planejado?

Tudo segue conforme o planejado. Temos uma atenção muito grande do grupo na América do Sul. Então estamos indo em frente. Já lançamos quatro carros que são os pioneiros deste plano, dois Fiat [híbridos leves Pulse e Fastback], no fim de 2024, e em junho os Peugeot 208 e 2008 [com o mesmo sistema]. Agora vamos seguir com mais novidades, mais inovações. Não será muito longe, porque é um plano consistente que ano após ano colocará no mercado novas tecnologias, novos veículos. Estamos indo forte neste sentido e não é por acaso que temos um centro de engenharia ainda mais forte. Este ano já aumentamos o nosso pessoal lá.

Por coincidência ou não, nestes vários outubros marcantes da sua vida, o senhor recebeu o troféu de Personalidade do Ano do Prêmio AutoData 2025 no mesmo momento em que ganha novas atribuições no grupo: está deixando a liderança da Stellantis na região da América do Sul para assumir a Europa. Aconteceu quase igual com seu antecessor, Antônio Filosa, que em outubro de 2023 ganhou o mesmo prêmio e deixou o País. Qual é a sensação? Dever cumprido?

Neste momento é necessário agradecer toda a equipe da Stellantis, que trabalha no dia-a-dia, no planejamento, na construção, na execução. Estou muito satisfeito pelo trabalho realizado nos últimos dois anos. Acho que houve entendimento e convergência muito grandes para as que são as necessidades do

País. Estou saindo mas deixo desenhado um plano industrial e de produto muito forte e em evolução.

O senhor já começou a trabalhar na Europa, onde assumiu a direção da Stellantis na região e das marcas europeias. Quais são os seus novos desafios? Será mais difícil do que foi na América do Sul?

O desafio na Europa é muito grande. Todas as regiões voltaram a um tamanho de mercado igual ou maior do que o de 2019, todas estão crescendo e a única que não está é a Europa, que em poucos anos perdeu cerca de 3 milhões de carros por ano. Existe um desafio muito maior, com relação à América do Sul, sobre a transição tecnológica, pois a regulamentação da União Europeia está forçando a implementação de carros elétricos, mas a infraestrutura não está preparada e os consumidores não estão preparados para pagar pelo maior custo dessas tecnologias. Hoje esse descasamento de interesse dos consumidores, regulamentação, investimentos e atividades das montadoras está criando dificuldades muito grandes para a indústria europeia. Nessas poucas semanas em que estou na Europa aprecio ainda mais o trabalho e o desenho estratégico do Brasil, que definiu critérios para o processo de descarbonização com neutralidade tecnológica, utilizando os biocombustíveis como solução para obter exatamente os mesmos resultados que a União Europeia quer, mas com uma fórmula muito mais sustentável e acessível para os consumidores.

Sua experiência no Brasil com os biocombustíveis pode de alguma maneira contri-



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

QR code

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



buir e influenciar os mercados europeus para adotar esta energia de propulsão mais limpa? Existe oportunidade para isso na Europa?

Acredito que sim. Está cada dia mais claro, para a União Europeia e para as montadoras, que as regras, da forma que estão, não são sustentáveis. Então está sendo conversada uma revisão dos princípios que devem guiar a descarbonização na região. A indústria está cobrando e a União Europeia está olhando com interesse para o princípio da neutralidade tecnológica, em que as empresas podem adotar soluções de descarbonização que são tão eficientes quanto os carros elétricos, mas que são mais sustentáveis. Os biocombustíveis são um exemplo disto e podem contribuir muito.

O seu agora chefe, Antônio Filosa, e o senhor também, vêm dizendo que a União Europeia precisa redefinir as regras se quiser continuar a ter uma indústria automotiva forte e relevante. Na sua opinião essa redefinição vai de fato acontecer ou é muito mais conversa para ouvidos moucos?

Acho que é uma necessidade, não tem saída, não tem plano B. A indústria automotiva na Europa é muito forte, emprega milhões de pessoas, e simplesmente as regras atuais são insustentáveis. Assim sendo creio no bom senso dos legisladores europeus para adaptar as regras, para que esta indústria seja sustentável.

O senhor também lidera globalmente a ProOne, divisão de veículos comerciais da Stellantis. Qual é a importância dela para a companhia e em quais mercados estão os maiores desafios e oportunidades?

A importância da ProOne é muito relevante para Stellantis porque os veículos comerciais são muito importantes para a indústria. A Stellantis é líder absoluta deste segmento na Europa, na América do Sul, e tem participação forte na América do Norte, além de estar se tornando líder também na África e Oriente Médio. Portanto é estratégico para a empresa apostar no futuro dos veículos comerciais e providenciar soluções dedicadas aos consumidores profissionais, que são diversos do consumidor comum com CPF, porque olham para o custo de utilização do veículo, o consumo, a facilidade de acessar, a capacidade de carga.

Quando recebeu o troféu do Prêmio AutoData o senhor declarou que deixa um futuro positivo para a Stellantis e a indústria automotiva no Brasil. Disse também que identificaram o caminho

“O Brasil definiu um caminho de descarbonização sustentável, que passa pela localização de competências de fornecedores, da engenharia. É um percurso em que todos ganham, principalmente os consumidores que têm acesso a produtos com pegada de descarbonização muito maior e mais sustentável do que em outros países.”



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨



certo para a transformação tecnológica na região. Qual é este caminho e que futuro é este, exatamente?

O Brasil definiu um caminho de descarbonização sustentável, sem limitar a capacidade de compra dos consumidores. Este caminho passa pela localização de competências de fornecedores, da engenharia dos fabricantes, de toda a cadeia produtiva. É um percurso em que todos ganham, a indústria, a cadeia produtiva e, mais do que isso, os consumidores que têm acesso a produtos com uma pegada de descarbonização muito maior e muito mais sustentável do que em outros países.

Seu colega Antonio Filosa saiu do Brasil há dois anos dizendo ter a certeza de que, um dia, voltaria a morar aqui. E o senhor: pensa em voltar?

Estou saindo neste momento, mas posso afirmar com certeza: o Brasil é uma casa para mim. Eu cresci profissionalmente aqui, foram mais de dez anos [nas duas passagens], meus filhos cresceram aqui, são mineiros. Então é difícil sair sem pensar em voltar, faz parte do meu olhar para o futuro continuar a ter um carinho muito grande pelo País e, talvez, quem sabe, um dia voltar. Os últimos dois anos foram muito construtivos para mim e só posso agradecer a contribuição de todos. ■



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.





Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✦

O FUTURO DO SETOR AUTOMOTIVO É FEITO POR
QUEM ACREDITA NELE.

Prêmio

AUTO  DATA

2025

Melhores
do setor
automotivo

Em 2025, o Prêmio AutoData reconheceu as empresas que, com trabalho, visão e coragem, impulsionaram a transformação da indústria automotiva brasileira. A todas empresas que participaram desta edição, nosso reconhecimento e respeito. **VOCÊS SÃO OS MELHORES DO SETOR AUTOMOTIVO 2025!**

BORGWARNER

DAF

FPT
POWERTRAIN TECHNOLOGIES



GERDAU
O futuro se molda

GRUPO
SADA

GWM

HORSE

HYUNDAI

IVECO

KNORR-BREMSE

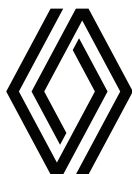
Marcopolo



NISSAN

PHINIA

PIRELLI



SCANIA

STELLANTIS

TOYOTA

Volare



VW
Caminhões
Ônibus



PRÊMIO AUTODATA
CELEBRANDO QUEM ACELERA O PROGRESSO.



Fotos: Bruna Nishihata

Inovação e sustentabilidade destacam os vencedores do Prêmio AutoData 2025

Edição reformulada reconhece a excelência de executivos e projetos que impulsionam a nova mobilidade no Brasil

Por Lucia Camargo Nunes



Em sua 26ª edição consecutiva, o **Prêmio AutoData** reforça sua posição como o mais tradicional e relevante reconhecimento das iniciativas e excelência do setor automotivo brasileiro. Desde sua criação, em 2000, a premiação busca destacar fabricantes de veículos e de autopeças, seus executivos e produtos que fazem da indústria automotiva a principal atividade industrial da economia nacional.

Este ano a premiação passou por uma reformulação em seu regulamento, para ampliar sua reputação e consolidar-se como um reconhecimento de maior relevância para todos os participantes. As mudanças buscaram aumentar a competitividade e valorizar os cases selecionados.

Ao longo dos últimos doze meses 39 empresas, produtos e executivos que se destacaram no cenário automotivo brasileiro foram escolhidos pelos jornalistas de **AutoData**.

A edição atual do prêmio apresentou onze categorias, com a reintrodução da categoria Powertrain.

Dentre os vencedores das categorias empresariais um grupo especial de jornalistas, com longa carreira no País, escolheu a Empresa do Ano. O comitê deste ano foi formado por Márcio Stéfani e Vicente Alessi, filho, de **AutoData**, Cleide Silva, Emílio Camanzi e Fernando Calmon.

A cerimônia de entrega dos prêmios ocorreu em 15 de outubro, no auditório do Centro Brasileiro Britânico, em São Paulo, e contou com a presença de executivos das empresas finalistas. O grupo musical Zê da Gente embalou o fundo musical do encontro.

O evento foi transmitido ao vivo pelo canal AutoData TV no YouTube. Todas as empresas finalistas receberam diplomas reconhecendo sua posição entre os Melhores do Setor Automotivo 2025. Nas páginas a seguir estão alguns momentos da festa e todos os vencedores da noite. ■

EMPRESA DO ANO

Marcopolo, pela vocação para o pioneirismo



Fotos: Bruna Nishihata

“Foi uma surpresa para nós! Trabalhamos muito este ano, conseguimos realmente dar volta numa situação de mercado bem complicada. Esse prêmio é merecido pelo trabalho dos executivos e de todo o nosso time, que não mediu esforços para batalhar, lutar pelo sucesso do orçamento, por atingir as metas. Gostaria de dedicar esse prêmio a toda nossa equipe de gestão, que realmente se superou neste ano de 2025”, comemorou James Bellini, presidente do Conselho da Marcopolo, ao lado de Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais de mercado interno e marketing.

PERSONALIDADE DO ANO

Emanuele Cappellano, por um futuro positivo



“De um lado claramente estou muito triste por deixar o Brasil, com certeza ficarei com muita saudade após mais de dez anos na América do Sul. Do outro lado é uma emoção grande poder levar para fora aquilo que aprendi aqui. O prêmio é uma grande satisfação. Temos trabalhado muito em desenhar aquilo que pode ser e deve ser o futuro da mobilidade, o desafio ainda é grande, é uma transformação em curso, mas nós identificamos aquilo que achamos ser o caminho certo, sustentável, acessível para os consumidores e que considera aquela que é a matriz energética do País, os pontos de força do Brasil. Então, eu tenho confiança de estar deixando um futuro positivo para Stellantis e para a indústria automotriz”, celebrou o executivo.

MONTADORA DE AUTOMÓVEIS E COMERCIAIS LEVES

Toyota, pioneira e líder em híbridos flex



Fotos: Bruna Nishihata

“É um importante reconhecimento, reflete este momento de investimento recorde no Brasil, aumento de capacidade de produção de motores, de veículos, novos veículos híbridos flex. E chega num momento importante, porque nos ajuda a superar essa situação que passamos agora recentemente em Porto Feliz, com a tempestade que atingiu a nossa planta. Estamos trabalhando intensamente para reconstruir com apoio muito forte da matriz, dos nossos fornecedores no Brasil e de todo o nosso corpo de trabalhadores da Toyota”, celebrou Roberto Braun, diretor de comunicação da Toyota do Brasil.

MONTADORA DE VEÍCULOS COMERCIAIS

Mercedes-Benz, com ônibus elétricos made in Brazil



“Estamos felizes porque a causa é a de veículos elétricos, uma bandeira que perseguimos e, de fato, estamos ampliando a linha de produção desses modelos, ampliando o portfólio e investindo forte nisso. Receber esta premiação, sem dúvida nenhuma, é uma coroação desse trabalho todo”, comemorou Curt Axthelm, gerente sênior de marketing do produto de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

FORNECEDORES DE AUTOPEÇAS, SISTEMAS E COMPONENTES

Knorr-Bremse e extrapesados mais seguros



Fotos: Bruna Nishihata

“É o reconhecimento de um trabalho duro, de trazer pioneirismo ao Brasil com o equipamento iTEBS® X, produzindo aqui um produto que foi desenvolvido pensando no mercado nacional. E mostra o compromisso da Knorr-Bremse com a inovação e com o mercado da América do Sul”, disse Rafael Pelizzari, diretor geral para operações na América do Sul da Knorr-Bremse.

FORNECEDOR DE POWERTRAIN

Horse e a produção nacional



“É uma honra para a Horse receber este prêmio. Somos uma empresa com dois anos de trajetória, investindo bastante no Brasil e produzindo novos motores de alta eficiência. Estou muito feliz por ter sido indicado pela AutoData como um dos finalistas e ter vencido”, festejou Giuliano Eichmann, diretor de operações da Horse Brasil.

CADEIA AUTOMOTIVA AMPLIADA

Marcopolo avança na descarbonização



Fotos: Bruna Nishihata

“Quero agradecer a todos que votaram, é um orgulho e uma satisfação estar aqui hoje recebendo este prêmio e agradecer à AutoData por proporcionar esse processo que nos traz muita alegria”, comemorou Ricardo Portolan, diretor de operações comerciais de mercado interno e marketing da Marcopolo.

INOVAÇÃO TECNOLÓGICA E ESG

Gerdau e o aço sustentável



“É um reconhecimento para todo mundo que trabalhou nessa parte de inovação e ESG, algo que permeia a companhia desde o seu início. Trabalhamos olhando para a sustentabilidade não só da comunidade onde estamos inseridos, mas também do meio ambiente. Este prêmio é um reconhecimento muito relevante para todos nós e fruto do trabalho de muitos anos. Tivemos esse cuidado e essa iniciativa ao longo das nossas decisões para garantir um crescimento sustentável do negócio”, disse Rafael Reifschneider, gerente geral de marketing e estratégia da Gerdau.

EXPORTADOR

Hyundai faz sucesso na Argentina



Fotos: Bruna Nishihata

“Estamos felizes porque de fato é o reconhecimento de muito trabalho, um trabalho árduo, de uma equipe enxuta, mas muito eficiente e para a gente também representa toda a confiança que a Hyundai colocou em um time inteiramente feminino”, comentou Janine Lopes, gerente de planejamento de vendas exportação da Hyundai Motor Brasil, ao lado de Juliana Sebek, analista sênior de exportação, e Claudia Rocha, especialista de exportação, distribuição e planejamento de vendas.

AUTOMÓVEL E PICAPES

Volkswagen Tera já nasceu ícone



“É o primeiro de muitos reconhecimentos deste carro que antes de chegar às concessionárias já era um ícone. Um modelo 100% desenvolvido no Brasil, criado por brasileiros, comercializado no Brasil e na América Latina, vai ser produzido também na África do Sul. Então é o nosso nome e a nossa tecnologia, o poder da nossa gente sendo espalhado no mundo.

O Tera representa uma nova fase da Volkswagen e em menos de quatro meses conseguiu ser o automóvel mais vendido do Brasil”, ressaltou com o troféu em mãos Karina Craveiros, supervisora de comunicação da Volkswagen Brasil e LAM, ao lado de Cristie Buchdid e Rafael Simões.

VEÍCULOS COMERCIAIS DE CARGA

VWCO Constellation 20.480, nova opção de extrapesado



Fotos: Bruna Nishihata

“Este prêmio nos enche de orgulho! É um veículo que foi lançado há menos de um ano e já conquista um importante reconhecimento do nosso público e dos nossos clientes. Então, para a gente é uma honra.

É um caminhão que atesta aos requisitos de inovação, qualidade e robustez da Volkswagen Caminhões e Ônibus”, disse Sergio Pugliesi, diretor de vendas da VWCO.

VEÍCULOS COMERCIAIS DE PASSAGEIROS

Scania K410, consumo inteligente



“O prêmio AutoData consagra a opinião também dos nossos clientes e, de fato, o 6x2, a configuração do K410, entrega essa proposta de performance e economia para o mercado. Este troféu é a coroação desse reconhecimento do público como um todo”, agradeceu Rogério Moro, gerente de negócios de vendas de soluções para mobilidade da Scania Brasil.

MONTADORA DE AUTOMÓVEIS E COMERCIAIS LEVES

Fotos: Bruna Nishihata



GENERAL MOTORS



STELLANTIS



TOYOTA



VOLKSWAGEN

MONTADORA DE VEÍCULOS COMERCIAIS



DAF



IVECO



MERCEDES-BENZ



VWCO

FORNECEDORES DE AUTOPEÇAS, SISTEMAS E COMPONENTES



BORGWARNER



KNORR-BREMSE



ZEN

FORNECEDOR DE POWERTRAIN

Fotos: Bruna Nishihata



FPT



HORSE



PHINIA

CADEIA AUTOMOTIVA AMPLIADA (INCLUINDO SERVIÇOS E MATÉRIAS-PRIMAS)



GRUPO SADA



MARCOPOLO



PIRELLI

INOVAÇÃO TECNOLÓGICA E ESG (MONTADORAS E FORNECEDORES)



GERDAU



RENAULT



VOLARE

EXPORTADOR (MONTADORAS E FORNECEDORES)

Fotos: Bruna Nishihata



HYUNDAI



VWCO



STELLANTIS

AUTOMÓVEIS E COMERCIAIS LEVES

Divulgação/Empresas



FIAT PULSE



GWM TANK



NISSAN KICKS



VW TERA

VEÍCULOS COMERCIAIS PESADOS

Divulgação/Empresas



IVECO S-WAY



SCANIA P 280



VWCO CONSTELLATION 20.480 4X2

ÔNIBUS

Divulgação/Empresas



MERCEDES-BENZ e0500UA



MERCEDES-BENZ OF 1621



SCANIA K410 6X2



VOLARE FLY 10



ArcelorMittal

Usibor[®] e Ductibor[®] ArcelorMittal.

Mais resistência e segurança
para proteger vidas.

Os desafios das ruas e estradas brasileiras exigem
mais do que aço comum. Exigem **Usibor[®]** e **Ductibor[®]**.

O **Usibor[®]** oferece alta resistência para partes anti-intrusão,
enquanto o **Ductibor[®]** absorve energia durante impactos extremos.
Juntos, formam uma proteção adicional gerando máxima
segurança com até 50% menos peso.

Já são mais de 25 veículos nacionais comprovando a **inovação**
e **eficiência** de quem lidera a produção de aços no país.

Afinal, quem sabe, sabe:
aço não é tudo igual.
Usibor[®] e **Ductibor[®]**
é só ArcelorMittal.

Saiba mais



PERSONALIDADE DO ANO

Fotos: Bruna Nishihata



CLÁUDIO SAHAD, SINDIPEÇAS



EMANUELE CAPPELLANO, STELLANTIS



EVANDRO MAGGIO, TOYOTA

FERNANDO ANTÔNIO GOMES MARTINS,
CONTINENTAL PARAFUSOS

GASTÓN DIAZ PEREZ, BOSCH

QUEM QUER LIDERAR A NOVA FASE DA INDÚSTRIA, QUE COMEÇA AGORA, PRECISA ESTAR AQUI.

O Brazil Automotive Guide, único e mais completo guia do setor automotivo brasileiro, é a principal porta de entrada para quem busca informações, oportunidades e parceiros no mercado automotivo nacional.



DIVULGUE SUA EMPRESA.

MOSTRE SUA FORÇA.

BRAZIL AUTOMOTIVE GUIDE — O PONTO DE PARTIDA DA NOVA CORRIDA AUTOMOTIVA.

**UM PRODUTO DA AUTODATA EDITORA, REFERÊNCIA EM
INFORMAÇÃO E INTELIGÊNCIA PARA O SETOR AUTOMOTIVO.**



Fotos: Bruna Nishihata







PRIMEIRO 100% NACIONAL

Resfri Ar inova mais uma vez e cria o RT8000, primeiro ar-condicionado de aplicação automotiva totalmente desenvolvido e produzido no Brasil

Quando se fala em climatização automotiva no Brasil, a Resfri Ar é referência. Líder do segmento e com quase três décadas de história, a empresa gaúcha acaba de escrever um novo capítulo de pioneirismo ao lançar o RT8000, primeiro ar-condicionado automotivo 100% nacional. O anúncio foi feito du-

rante a Convenção de Vendas, em outubro, que também serviu para capacitar os assistentes técnicos da rede autorizada para o uso do produto. A novidade simboliza um avanço técnico e industrial que promete redefinir o padrão de conforto, eficiência e sustentabilidade no setor.

Desenvolvido e fabricado integralmente no

país, o RT8000 traduz o amadurecimento da engenharia nacional. O projeto foi concebido pela equipe técnica da Resfri Ar para atender montadoras e motoristas que buscam desempenho, baixo consumo e durabilidade. “O RT8000 é um marco. Representa a consolidação da engenharia brasileira na climatização automotiva, com tecnologia e eficiência que nos colocam em outro patamar de competitividade”, afirma o diretor Roberto Cardoso.

Com o RT8000, a Resfri Ar reafirma sua posição de vanguarda em climatização automotiva elétrica. A empresa também se destaca por suas geladeiras automotivas e portáteis, que unem refrigeração e congelamento em soluções práticas e confiáveis. Mais do que um novo produto, o RT8000 simboliza a força da engenharia brasileira aplicada à mobilidade. Um ar-condicionado leve, eficiente e 100% nacional, que combina conforto, economia e tecnologia — e coloca o Brasil entre os protagonistas da climatização automotiva mundial.

A aposta na produção local traz ganhos diretos: redução de custos logísticos, reposição rápida de peças e suporte técnico imediato. Com fabricação 100% nacional, a empresa garante agilidade no atendimento e reforça o compromisso com o desenvolvimento industrial brasileiro.

Compacto, eficiente e silencioso

Com apenas 26 kg, o RT8000 chega nas versões 12V (6.500 BTU/h) e 24V (7.500 BTU/h), atendendo desde vans e caminhões leves até ônibus e máquinas agrícolas. O sistema conta com tecnologia Inverter, que ajusta automaticamente a rotação do motor conforme a necessidade de refrigeração. O resultado é temperatura estável, operação silenciosa e menor consumo de energia.

Outro destaque é a dupla motorização brushless, que amplia a durabilidade e emite ruído de apenas 37 dB, equivalente ao som de uma biblioteca. A eficiência energética também impressiona: com COP de 2,9, o RT8000 entrega quase três vezes mais refrigeração do que energia consumida — um diferencial expressivo no segmento.

Instalação simplificada e garantia de 2 anos

Durante o lançamento, a Resfri Ar apresentou a nova base multifuros, que passa a equipar o RT8000 e outros modelos da linha. O acessório, com padrão universal de fixação, permite instalação sem cortes no teto, oferecendo melhor acabamento, segurança e menor tempo de montagem. A inovação simplifica o trabalho de oficinas e revendas, valorizando o serviço prestado e reduzindo retrabalhos.

Para reforçar a confiança no novo produto, a Resfri Ar oferece garantia de dois anos, além de uma rede com mais de 90 assistências técnicas espalhadas pelo país. O pós-venda inclui atendimento 0800 e programas de capacitação para técnicos e instaladores. Durante a convenção, a empresa também anunciou condições comerciais especiais para revendas e vendas simultâneas para montadoras e aftermarket, ampliando oportunidades de negócios em todo o território nacional.



Indústria já pede continuação do Mover

Objetivo é localizar mais etapas da produção para avançar na descarbonização e seguir avançando com biocombustíveis

Por Soraia Abreu Pedrozo



S seja qual for o nome escolhido, Mover 2.0, Mover 2 ou qualquer outra denominação, fabricantes de veículos leves defendem a continuidade do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, para além do horizonte até 2028 de políticas desenhadas para o desenvolvimento do setor automotivo no País. O tema permeou algumas discussões durante painel do Seminário Brasil Eletrificação e Descarbonização, organizado

por AutoData em outubro.

Embora o Mover já tenha cumprido o papel de estimular a descarbonização dos transportes no País por meio de metas e incentivos à eficiência energética, eletrificação e uso de biocombustíveis, os participantes do evento ressaltaram ser importante que o governo já comece a pensar em prosseguimento e aprimoramento da iniciativa para promover a industrialização completa de modelos



eletrificados no País, como avaliou o vice-presidente de assuntos regulatórios da Stellantis América do Sul, João Irineu Medeiros: "O Brasil tem a oportunidade de prover a verticalização de muitas das tecnologias de eletrificação introduzidas a partir do Mover, o que trouxe melhorias nas plataformas veiculares".

O executivo citou que, somados, os programas Inovar-Auto, Rota 2030 e Mover promoveram, em dez anos, 35% de redução de emissões de CO₂ dos veículos, por meio de ganhos de eficiência energética: "É preciso agora pensar à frente para darmos mais um salto. Quando falamos de eletrificação todas as plataformas demandam baterias de lítio, motores elétricos, inversores, centrais eletrônicas, o que abre a possibilidade de localizar".

EVITAR SKD E CKD

Diretor de comunicação e porta-voz da área de ESG da Toyota, Roberto Braun completou reforçando a necessidade de se trazer ao Brasil a industrialização plena para que o setor não fique restrito a operações "como montagem SKD e CKD que não agregam valor no País, não promovem o adensamento da cadeia produtiva nem geram emprego e renda para a sociedade".

Fábio Rua, vice-presidente de relações governamentais da General Motors, apontou que se o Brasil deseja ser um competidor relevante na indústria automotiva é preciso olhar a cadeia de suprimentos,

com o compromisso para atrair cada vez mais investimentos: "A previsibilidade é fundamental, mas o Mover tem horizonte temporal curto. Das doze portarias somente seis foram publicadas. Ou seja: em quase dois anos não temos todas as regras definidas. Isto está fluindo, não afeta a execução dos investimentos, mas poderia acelerar decisões já tomadas que precisam ser estabelecidas".

Sobre a montagem em CKD e SKD Rua traçou paralelo com política adotada no México, que incentiva a produção local mas abre importação proporcional à fabricação, para que essas empresas completem o portfólio: "A cota de 10% a cada 100 mil veículos produzidos poderia ser pensada numa continuidade do Mover".

Medeiros pondera que este tipo de montagem tem seu valor quando não há a tecnologia local disponível e, sobre o México, ressaltou que o país conta com diversos acordos comerciais, diferentemente do Brasil.

Braun também contrapôs sublinhando a característica distinta do mercado brasileiro, uma vez que em torno de 90% da produção de veículos do México é endereçada ao mercado externo: "No Brasil só 15% da produção são exportados. Na Toyota, em condição diferenciada, de 35% a 40% são exportados".

POR MAIS MOBILIDADE ELÉTRICA

Com o objetivo de marcar ponto de inflexão nas políticas públicas dedicadas à eletrificação veicular no Brasil o MME,





Ministério de Minas e Energia, criou a Secretaria de Mobilidade Elétrica. Foi Ricardo Bastos, presidente da ABVE, Associação Brasileira do Veículo Elétrico, quem transmitiu a informação, destacando que a estrutura já foi oficialmente publicada.

A criação da secretaria responde a demanda histórica do setor e promete facilitar a interlocução da indústria com o governo, algo relevante diante da chegada massiva de montadoras com origem na China. A nova área deverá trabalhar em conjunto com o MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, para apoiar a cadeia nacional de fornecedores na absorção das novas tecnologias.

SOLUÇÕES BRASILEIRAS

A presença da Anfavea na COP 30, Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, em novembro, em Belém, PA, é vista como oportunidade de a indústria automotiva brasileira demonstrar o seu leque de opções de tecnologias em descarbonização, sobretudo com o uso de biocombustíveis, assinalou Henry Joseph Júnior, assessor especial da

presidência da entidade: "Alguns países ainda têm uma visão equivocada, de que o seu uso acaba por ocupar espaço de plantação de alimentos. O Brasil provou que é possível crescer o plantio de biocombustíveis e também de alimentos".

Na avaliação de executivos da Scania e BorgWarner o transporte brasileiro caminha para futuro no qual eletrificação, biometano e biodiesel coexistirão como alternativas complementares para a descarbonização.

Para Gustavo Bonini, diretor institucional da Scania Latin America, o plano precisa considerar as vocações regionais do País. No Centro-Oeste, rico em produção de soja, o biodiesel se destaca. No Interior paulista a cana-de-açúcar favorece a produção de biometano. Já nos grandes centros urbanos, onde a infraestrutura elétrica está consolidada, os elétricos ganham espaço.

A BorgWarner, que produz módulos de baterias para ônibus elétricos em Piracicaba, SP, planeja expandir sua atuação local. Marcelo Rezende, diretor de sistemas de baterias, disse que a companhia estuda trazer para o País também a fabri-

MAXION

MOVENDO O MUNDO COM SUSTENTABILIDADE



FORÇA SUSTENTÁVEL
Inclusão em 3 dos 4 índices de Sustentabilidade da B3 e medalha de prata EcoVadis.



MATÉRIA PRIMA VERDE
47% do alumínio e 8% do aço comprados são sustentáveis.



NET-ZERO
Nosso objetivo é alcançar zero emissões até 2040.



IMPACTO SOCIAL
1,2 milhão de reais destinados a causas sociais no Brasil.



Em um mundo desafiador, **mais que sustentabilidade, a Maxion conecta estratégia, ESG e governança para continuar transformando o mercado** com produtividade, transparência e solidez financeira. O compromisso com o que fazemos é a chave para continuar gerando valor para nossas pessoas e os nossos clientes.



Acesse o QR CODE e conheça mais sobre as nossas iniciativas no Relato Integrado 2024.





cação de baterias LFP, lítio-ferro-fosfato, tecnologia mais segura e com densidade energética comparável às atuais baterias NMC, níquel-manganês-cobalto: "Começaremos a fabricar esta bateria em 2026, ainda fora do País, e temos a intenção de trazer para cá a sua produção".

AVANÇO DOS BIOCOMBUSTÍVEIS

Não será por falta de opção ou de área para plantação que os biocombustíveis deixarão de avançar como alternativa energética. Enquanto se debate a viabilidade econômica da sua aplicação,

pesquisadores brasileiros avançam em novas frentes, encontrando novas fontes de produção de biomassa.

O professor e líder do laboratório de genômica e bioenergia da Unicamp, Gonçalo Pereira, destacou que uma das novas fontes está sendo desenvolvida pelo Projeto Brave no Semiárido Nordeste, para produção de etanol e biogás com o agave, planta que dá origem à tequila e ao sisal. Mas ele cita outras iniciativas em estudo, como o dendzeiro, conhecido pelo óleo de dendê, e a palmeira macaúba, que também crescem em áreas secas e têm grande potencial de produção de biodiesel e diesel HVO.

Para veículos pesados a solução é o biometano, que pode ser feito com qualquer resíduo, diz o professor: "Já temos ciência suficiente para produzir biogás em alta escala e potencial para entregar volume equivalente ao que sai de gasodutos que vêm da Bolívia".

HIDROGÊNIO COMO CAMINHO

Apontado como combustível do futuro, o hidrogênio começa a dar seus primeiros passos concretos no Brasil. GWM





e Hyundai revelaram planos ambiciosos para o mercado nacional, com foco nos veículos pesados.

A GWM trouxe ao Brasil, em julho, um caminhão elétrico de 39 toneladas alimentado por células de hidrogênio para testes de validação em condições brasileiras. Na China a divisão GWM Hydrogen já opera mais de 2 mil caminhões com esta tecnologia.

A Hyundai, por sua vez, acumula 27 anos de experiência no uso de hidrogênio para eletrificação. A companhia já comercializou 38 mil unidades do Nexso, um SUV a célula de combustível, além de operar frotas de caminhões e ônibus em diversos países.

Ambas as empresas enfatizam que o sucesso do hidrogênio no Brasil depende fundamentalmente de parcerias: "A ideia não é importar caminhões e células da China, mas buscar parcerias estratégicas no Brasil para pensar em desenvolver este mercado", afirmou Thiago Sugahara, gerente de ESG da GWM. A montadora assinou termo de engajamento com o governo do Estado de São Paulo e colabora em projetos com IPT, USP e Senai Cimatec.

Uma das apostas mais promissoras para o Brasil é o uso do etanol na produção de hidrogênio, disse Fernando Yamaguchi, supervisor sênior de desenvolvimento de negócios da Hyundai: "Seria por meio do aquecimento do etanol em altíssimas temperaturas, quebrando as moléculas para extrair o hidrogênio".

A empresa participa de projeto pioneiro que usa o etanol como fonte de hidrogênio de baixo carbono para abastecer veículos elétricos que usam células de combustível. O programa de testes é desenvolvido pela USP em parceria com o RCGI, Research Centre for Greenhouse Gas Innovation, Shell, Toyota, Raizen e Senai.

CARDÁPIO ABRANGENTE

Dos 48 milhões de veículos em circulação no Brasil quase metade deles tem mais de 11 anos de idade: são justamente os maiores emissores de gases poluentes e de efeito estufa, mas 79% são flex com motores bicombustível, e neste caso o simples uso de etanol, em vez da gasolina, já reduziria significativamente as emissões de CO₂. Considerando apenas os veículos leves, 45,6 milhões, hoje apenas 0,3% são eletrificados. Até 2040 eles serão 27,6% de uma frota estimada de 62,6 milhões, sendo 10% híbridos, 10% híbridos plug-in e 7,6% elétricos.

Estes são alguns dos achados de um recente estudo do Instituto MBCBrasil encomendado à LCA Consultores, que foi apresentado pelo presidente do conselho de administração da entidade, José Eduardo Luzzi: "O Brasil é um dos únicos países que oferece cardápio tão abrangente de soluções para descarbonizar. A favor temos a matriz elétrica 88% renovável, contra 30% da média global".

Na projeção para os veículos pesados o estudo aponta que a frota atual de 2,3 milhões de caminhões, 99% deles movidos a diesel, deverá chegar a 3,4 milhões até 2040: 85% seguem com motorização a combustão com uso combinado de diesel fóssil, biodiesel e HVO, 8% usarão gás natural e biometano e apenas 7% serão elétricos puros alimentados por módulos de baterias. Quanto aos ônibus, dos 398,3 mil que rodam hoje 395,3 mil são movidos a diesel. Em 2040 a projeção indica 503,7 mil veículos, 70% a combustão, 20% elétricos e 10% a gás.

[Com reportagens de André Barros e Lúcia Camargo Nunes]

Abrindo caminhos



Marelli Ride Dynamics aposta na excelência industrial e na tecnologia de ponta para prover a mobilidade do futuro

Com quase 75 anos de presença no Brasil, a Marelli Ride Dynamics é referência em tecnologia, qualidade e inovação no desenvolvimento de sistemas de suspensão e amortecedores. Pioneira no país, a unidade evoluiu continuamente para atender aos mais altos requisitos da indústria automotiva global, reafirmando o compromisso da Marelli com a mobilidade sustentável e o futuro da engenharia veicular.

A unidade de Ride Dynamics é especializada no design e na produção de sistemas de suspensão avançados, fornecendo soluções para os principais fabricantes automotivos do mundo. A empresa está

presente no Brasil com duas operações estratégicas. Em Lavras (MG), a fábrica de amortecedores combina processos produtivos de alta precisão com padrões internacionais de qualidade. Já em Mauá (SP), o centro de Pesquisa e Desenvolvimento reúne especialistas em engenharia e bancos de testes dedicados ao desenvolvimento e validação de novas tecnologias de amortecimento.

O portfólio da companhia, que é uma gigante global dentre os sistemistas, abrange desde amortecedores passivos tradicionais até sistemas eletrônicos avançados, sempre com foco em atender às diferentes demandas do mercado e às condições únicas das estradas brasileiras.

No início de 2026, a Marelli apresentará oficialmente a solução semiativa no Brasil. Em um país definido por longas distâncias e estradas diversas, a Marelli reafirma seu compromisso com o progresso da mobilidade. Da engenharia de precisão à experiência ao volante, cada avanço reflete o propósito que move a companhia: desenvolver tecnologias que tornam o transporte mais inteligente, seguro e sustentável.

Smart Single Valve e-Shocks: inovação em cada detalhe

Desenvolvidos dentro da plataforma LeanRide, os Smart Single Valve e-Shocks representam o ápice da integração entre hardware e software de chassis da Marelli. Com arquitetura desenvolvida com três tubos e pistão de tração de precisão, esses amortecedores oferecem até 200% de melhoria no desempenho de compressão em comparação aos sistemas tradicionais.

Além do desempenho, entregam conforto e segurança superiores, adaptando-se instantaneamente a qualquer tipo de terreno e reduzindo impactos e vibrações. O design flexível permite a instalação otimizada em diferentes plataformas veiculares, garantindo eficiência e versatilidade.

Tecnologia Semiativa

A introdução da tecnologia de amortecedores semiativos marca um novo capítulo na trajetória da Marelli Ride Dynamics. O sistema utiliza válvulas eletrônicas e integração com uma Unidade de Controle Eletrônico (ECU) para ajustar o amortecimento em tempo real. Essa capacidade de adaptação garante conforto, estabilidade e controle ideais, independentemente do terreno ou das condições de condução.

Ao reagir instantaneamente às variações da superfície, os amortecedores semiativos redefinem o equilíbrio entre segurança e conforto, elevando a experiência de condução e a percepção de qualidade em qualquer segmento de veículo.

Para os fabricantes de equipamentos originais (OEMs), a tecnologia semiativa oferece novas possibilidades. Com ela, é possível adaptar os veículos às diversas condições de rodagem do Brasil, alcançando padrões de dirigibilidade e conforto equivalentes aos mercados mais exigentes do mundo, sem a necessidade de grandes reformulações estruturais. A solução também fortalece o posicionamento das marcas ao incorporar tecnologias inteligentes e alinhadas às tendências globais de mobilidade conectada e eletrônica embarcada.

Smart Single Valve e-Shocks





Ramundo Paço/Divulgação COP 30

Setor automotivo na COP 30

Anfavea espera que a conferência dê visibilidade aos avanços da mobilidade sustentável no Brasil. Empresas e entidades vão em peso para Belém.

Por Lúcia Camargo Nunes

A COP 30, ou 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, realizada em Belém, PA, de 10 a 21 de novembro de 2025, reúne mais de 190 países e cerca de 50 mil pessoas para discutir os desafios e compromissos globais de descarbonização e transição energética. O evento, na visão de entidades e empresas do setor automotivo nacional, representa uma oportunidade única para o Brasil mostrar ao mundo seu protagonismo em soluções de mobilidade sustentável.

Com a participação de dezenas de suas empresas e entidades na COP 30 o setor automotivo brasileiro evidencia seu interesse econômico em participar da agenda climática global com soluções práticas para a descarbonização da mobilidade, que passam pela combinação de biocombustíveis, eletrificação e hidrogênio verde. Desta forma os fabricantes de veículos e sua cadeia produtiva contribuem para colocar o Brasil na posição de protagonista da transição energética para reduzir as emissões de carbono na atmosfera.

LULA DÁ O TOM

A transição energética foi tema de reunião de líderes de vários países, em 7 de novembro, que antecedeu a conferência. O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, apresentou na COP 30 uma proposta baseada em três princípios: ampliar o uso de energia renovável e elevar a eficiência até 2030, eliminar a pobreza energética e aumentar o uso de combustíveis sustentáveis até 2035, tudo convergindo para acelerar a descarbonização fóssil.

Lula ressaltou a urgência de reformar o sistema global de combustíveis fósseis, destacando que a maior parte das emissões de gases de efeito estufa vem da geração de energia, e que o modelo de desenvolvimento dos últimos 200 anos é insustentável.

O presidente posicionou o Brasil como referência em energia limpa, líder em renováveis e há décadas pioneiro no uso de biocombustíveis em veículos, além de mencionar avanços globais na expansão de energias solar e eólica. Contudo alertou que os progressos são lentos,

Transição energética na pauta: Lula lidera reunião na COP 30 em que propõe o aumento do uso de combustíveis renováveis.

com persistente dependência de fósseis e investimentos financeiros contrários à sustentabilidade.

O anfitrião da COP 30 também destacou a necessidade de combater a pobreza energética, evidenciando o impacto ambiental e social de medidas neste sentido, pois reforçou que a transição energética é uma oportunidade de transformação e crescimento econômico, especialmente para países em desenvolvimento. Lula propôs maior acesso às tecnologias verdes pelo Sul Global e questionou se a história do século 21 será marcada pela catástrofe climática ou por uma reconstrução inteligente.

VITRINE DE SOLUÇÕES SUSTENTÁVEIS

A Anfavea, associação que reúne os fabricantes de veículos instalados no Brasil, desempenha papel central na articulação do setor automotivo brasileiro para a COP 30. Henry Joseph Jr., diretor de sustentabilidade da entidade, resalta que a participação no evento aproveita um momento histórico: "Encaramos a COP por três aspectos: avaliar o futuro, influenciar lo



Rafael Niedermeyer/Divulgação COP 30



Navio movido a hidrogênio: iniciativa da GWM na COP 30.

esclarecimento das questões importantes como alimento versus biocombustível, e mostrar nossa indústria e potencial para o mundo".

A Anfavea participa da COP 30 sob o guarda-chuva da CNI, Confederação Nacional da Indústria, com uma extensa programação de apresentações e debates: realizará painéis no espaço da CNSeg, Confederação Nacional das Seguradoras, participará da Agrizone da Embrapa, e terá presença nos pavilhões do Brasil e da Jama, a associação de fabricantes de veículos do Japão. Além disso a entidade e outras doze organizações montarão um estande compartilhado na Blue Zone focado em tecnologias de descarbonização.

A Anfavea levou para o evento no Pará cinco montadoras co-patrocinadoras: Volkswagen Caminhões e Ônibus, Scania, General Motors, Stellantis e Toyota.

Um ponto central é o debate sobre "alimento versus biocombustível", crítica surgida na Europa contra a produção de agrocombustíveis. Joseph esclarece que essa visão não se sustenta na realidade brasileira: "O Brasil é exemplo disso. Conseguimos fazer biocombustível em larga escala sem prejudicar o cultivo de alimentos. A produção de etanol de milho na entressafra da soja aumentou a produção de ambos".

Joseph destaca a evolução das políticas públicas: "O Inovar-Auto não dava nada para biocombustíveis. No Rota 2030 conseguimos igualar esta tecnologia com outras. Agora, no Mover [Programa Mo-

bilidade Verde e Inovação], já tratamos emissões do poço à roda, dando vantagens para várias soluções".

Para o diretor da Anfavea o Brasil vive momento favorável para mostrar as vantagens de suas soluções para descarbonização da mobilidade: "Hoje há movimentação na Europa para mudar a visão sobre a eletrificação, que ainda depende muito de subsídios. Isto abrirá caminho para mostrar que temos alternativas mais baratas, efetivas e rápidas, com maior utilização de biocombustíveis".

Ele reconhece que a luta é constante: "Sei o quanto é difícil. A gente fala muito, mas são ouvidos de mercador. Mas isso não significa parar. A expectativa é termos o antes e o depois da COP 30".

DESCARBONIZAÇÃO DA MOBILIDADE

O recém-criado Instituto MBC Brasil, Mobilidade de Baixo Carbono para o Brasil, também está presente com agenda dedicada a transmitir informações sobre os

Caminhões e ônibus fazem caravana para a COP 30 abastecidos com biodiesel, com passagem por Brasília para mostrar a tecnologia ao presidente Lula



NOVA LINHA CITROËN



AIRCROSS E C3

AVENTURE-SE A RELAXAR.



SAIBA MAIS



PNEUS DE USO MISTO



MULTIMÍDIA 10"



NOVO INTERIOR



avanços das soluções de descarbonização no País e romper fronteiras, para internacionalizar este conhecimento e influenciar políticas públicas em diversos países.

O MBC Brasil participa de painéis na Blue Zone e na Green Zone, além de integrar o estande da Biocoalizador, intitulado Brazilian Sustainable Transportation, em conjunto com Abipeças, Abiogás, Abiove, AEA, Anfavea, Aprobio, Bioenergia Brasil, IQA, SAE Brasil, Ubrabio, Unica e Unem.

Presidente do conselho da entidade, José Eduardo Luzzi destaca: "Essa presença conjunta reforça que a descarbonização deve ser tratada de forma sistêmica, integrando setores".

Na Blue Zone o Instituto participou do painel Descarbonizando o Setor Transportes: Experiências Globais, com Marcopolo e Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. Na Green Zone a participação foi em painéis sobre integração industrial e clima, soluções para uma transição energética justa e diversificação do etanol, com Priscilla Cortezze, da Copersucar.

PESQUISA SOBRE TRANSIÇÃO

A SAE Brasil apresenta pesquisa inédita sobre como profissionais percebem e participam da transição energética. Coordenada por Camilo Adas, conselheiro da entidade, a pesquisa aponta porque a consciência de urgência não acelera a adoção de combustíveis renováveis: "As decisões ainda são guiadas por critérios econômicos, enquanto o impacto ambiental tem menor relevância", avalia.

Na pesquisa com cerca de 1 mil pessoas, a maioria engenheiros ligados aos setores automotivo e de combustíveis, os respondentes reconhecem o potencial brasileiro para liderar o processo de transição energética nos transportes, mas a percepção de atuação é tímida.

O Brasil se destaca pelo uso já disseminado de biocombustíveis quase neutros em carbono, considerados viáveis para transporte, mas na hora de abastecer seu veículo flex a pesquisa aponta que a maioria ainda prefere colocar só gasolina, por economia ou por considerar o combustível

fóssil melhor. Adas assinala: "A transição precisa ser tão global quanto possível, mas tão regional quanto necessária".

ARTICULAÇÃO MULTISSETORIAL

O setor de transportes integra o hub de Biocombustíveis e Elétricos do Pacto Global da ONU e foi representado no evento por CNT, SEST SENAT e ITL, promovendo mais de setenta painéis temáticos na Estação do Desenvolvimento, na Green Zone da COP 30, reunindo ministros dos Transportes, dos Portos e Aeroportos, e das Cidades, além de setor privado e sociedade civil.

Os debates incluíram mudanças climáticas, infraestrutura resiliente, justiça climática, transição energética, agenda ESG e mobilidade urbana. Serão lançados o Inventário CNT de Emissões de GEE do Setor de Transporte e a pesquisa Resiliência Climática.

O MoveInfra, que reúne os seis principais grupos de infraestrutura do País, formado por EcoRodovias, Hidrovias do Brasil, Motiva, Rumo, Santos Brasil e Ultracargo, promove quatro painéis na Blue Zone sobre infraestrutura resiliente e descarbonização, contando com patrocínios adicionais de Gol, ClickBus e Eletra.

GWM PATROCINA

Como patrocinadora oficial da COP 30 a GWM realizou, dias antes do evento, a entrega simbólica de cem veículos eletrificados, com presença do ministro Rui Costa e do embaixador da China, Zhu Qin-

GWM patrocina a COP e empresta carros híbridos para transporte de autoridades



Divulgação/GWM



Divulgação/Marcopolo



Ônibus eletrificados da Marcopolo: exposição mundial de soluções desenvolvidas no Brasil.

gqiao. Andy Zhang, presidente da GWM Brasil e México, e Ricardo Bastos, diretor de assuntos institucionais, conduziram a cerimônia.

Dentre os veículos cedidos para uso de chefes de Estado, organizadores e delegações oficiais estão o Wey 07, SUV híbrido plug-in de luxo, e os híbridos Tank 300 e Haval H6.

A GWM apresentou, também, uma inovação pioneira durante o evento: um barco movido a hidrogênio verde, resultado de parceria com Grupo Náutica, JAQ e Itaipu Parquetec, marcando estreia mundial da tecnologia GWM Hydrogen fora da indústria automotiva.

Zhang reuniu-se com o presidente Lula em 5 de novembro, debatendo desenvolvimento industrial, qualificação de mão-de-obra, nacionalização de componentes e posicionamento do Brasil como polo de inovação energética para América Latina. A fábrica de Iracemápolis, SP, chegará ao fim do ano com 1 mil trabalhadores.

HÍBRIDO FLEX E IMPACTO SOCIAL

A Toyota, pioneira na combinação da eletrificação com etanol em carros produzidos no Brasil desde 2019, participa da COP 30 para demonstrar esta solução ao mundo. A empresa apresenta dois protótipos: uma picape híbrida flex e um modelo a biometano, e cedeu frota de setenta veículos híbridos flex, abastecidos só com etanol, para o transporte de delegações internacionais.

"A COP 30 é oportunidade de troca. O Brasil tem experiência valiosa em biocombustíveis e inovação tecnológica", afirma Rafael Chang, CEO da Toyota América Latina e Caribe. A fabricante destaca que veículos flex e híbridos flex já evitaram a emissão de mais de 600 milhões de toneladas de CO₂. Ao mesmo tempo aponta que em apenas 1% das terras agricultáveis do País se produz etanol, e 98% da expansão dos canaviais ocorreu sobre pastagens degradadas.

O setor sucroalcooleiro emprega cerca de 3 milhões de pessoas, com salários 46% superiores à média agrícola, indica Chang: "A bioenergia é solução acessível para acelerar a transição. O exemplo brasileiro mostra que é possível conciliar desenvolvimento econômico, inclusão social e responsabilidade ambiental".

A Toyota teve agenda intensa de participações durante a COP 30: Yumi Otsuka, chefe global de sustentabilidade, participou do lançamento do Protocolo de Circularidade Global para Negócios no Pavilhão do Japão. Evandro Maggio, presidente da Toyota do Brasil, esteve no painel Anfavea CEOs Regionais, e Rafael Chang no painel Anfavea CEOs Internacionais. Roberto Braun, diretor de comunicação e presidente da Fundação Toyota, teve participação em diversos painéis ao longo da semana, incluindo temas como biocombustíveis, descarbonização do setor automotivo e pegada de carbono do veículo brasileiro.

ELÉTRICOS LEVADOS A DIESEL E GÁS

A General Motors enviou para Belém uma frota 100% elétrica composta por Blazer EV, Equinox EV e Spark EUV, por meio de parceria com a transportadora

Tegma, que levou os carros em caminhões híbridos que usam 70% de diesel e 30% de gás natural, reduzindo a pegada de carbono da operação em 3,5 toneladas de CO₂.

"A sustentabilidade precisa estar em toda a cadeia. A COP 30 é momento de agir, mostrando que é possível repensar a logística", afirma Fábio Rua, vice-presidente GM América do Sul. O Spark EUV foi exposto na Casa Brasil Belém 2025.

ROTA COM BIODIESEL

A Mercedes-Benz do Brasil participou da conferência no Pará com a iniciativa Rota Sustentável COP 30, em parceria com a Be8, produtora de biodiesel que abasteceu os caminhões com 100% de BeVant – biocombustível aditivado que pode ser utilizado em motores diesel sem nenhum tipo de adaptação.

O objetivo foi testar e comparar as emissões de gases de efeito estufa de veículos Euro 6 em dois caminhões Actros Evolution 2553 6x2 e dois ônibus rodoviários O 500 RSDD 8x2, abastecidos com diesel comercial B15 e com o BeVant.

Os veículos rodaram mais de 4 mil quilômetros por diferentes regiões do País, saindo de Passo Fundo, RS, sede da Be8, até Belém, passando por São Bernardo do Campo, SP, sede da Mercedes, e Brasília, DF, onde houve parada para demonstração da experiência ao presidente Lula e seu vice Geraldo Alckmin.

Durante os testes, realizados pelo Instituto Mauá de Tecnologia, foram avaliados os impactos ambientais da substituição do diesel por biodiesel, com resultados apoiados por parâmetros técnicos transparentes e auditáveis.

O caminhão abastecido com BeVant ficou exposto na Green Zone da COP 30 para visita de autoridades, especialistas e mídia internacional.

PROTAGONISMO EM ÔNIBUS

Com presença em 140 países a Marcopolo levou à conferência sua visão estratégica, afirma o CEO André Armaganjian: "A COP 30 é oportunidade única. Mobilidade sustentável envolve qualidade de vida urbana, eficiência e inclusão social. É jornada coletiva".

A empresa participa de painéis nas zonas Green e Blue sobre transição justa, descarbonização e biocombustíveis, integrando a coalizão CASE com Bradesco, Itaúsa, Itaú, Natura, Nestlé e Vale.

A Marcopolo conta com mais de 1 mil ônibus elétricos, híbridos e a gás operando globalmente, sendo 269 no Brasil. Destaque incluem o Attivi, primeiro 100% elétrico com chassi e carroceria próprios, e o Volare Attack 9 Híbrido, com lançamento previsto para 2026, o primeiro micro-ônibus elétrico híbrido plug-in com autonomia estendida por um motor flex etanol-gasolina fornecido pela Horse acoplado a gerador WEG que alimenta as baterias. ■



GM embarca carros elétricos para Belém: transporte com caminhões híbridos diesel-gás.

Premiada por levar o Brasil mais longe

AutoData reconhece a Hyundai
como a empresa exportadora do ano



 Desacelere. Seu bem maior é a vida.

Do trabalho em Piracicaba ao reconhecimento nacional, esse prêmio é resultado da dedicação de milhares de profissionais e parceiros. Juntos, seguimos levando a qualidade Hyundai e o nome do Brasil cada vez mais longe.



hyundai.com.br
    HyundaiBR



Garantia Hyundai de 5 anos: o período de 5 anos já contempla a garantia legal de 90 dias. Início da garantia de 5 anos na data da entrega do veículo ao primeiro proprietário. Uso particular: garantia de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de 5 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro. A garantia Hyundai de 5 anos está condicionada à observação pelo proprietário do plano das manutenções periódicas e demais condições determinadas no manual de garantia do veículo disponíveis no site www.hyundai.com.br, assim como no manual do proprietário. Imagens meramente ilustrativas. IBAMA: Desacelere. Seu bem maior é a vida.



Imagem gerada por Gemini

O futuro verde do pré-sal caipira

Do lixo aos avanços regulatórios: como o Brasil caminha na transição energética com biometano.

Por Lúcia Camargo Nunes

O biogás utilizado como combustível passa por momento de expansão e consolidação no Brasil. Pode-se dizer que o biometano é o pilar da transição energética, especialmente para caminhões e ônibus, e da nova economia verde quando o assunto é substituir combustíveis fósseis, sobretudo o diesel, produzir energia elétrica com baixíssima emissão de CO₂ e ainda ser utilizado em outros setores, como na indústria e no agronegócio.

O País registra crescimento médio anual de 19% em sua capacidade de produção de biogás desde 2019, época em que o biocombustível gasoso era praticamente inexistente. A rápida expansão reflete o amadurecimento e a evolução do setor. Até o primeiro semestre deste ano a capacidade produtiva de biometano autorizada pela ANP, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, cresceu 28%.

O biometano é crucial para a transição energética podendo substituir boa parte do diesel, atender integralmente à demanda de gás liquefeito de petróleo, GLP, utilizado em diversas atividades industriais, suprir 30% do consumo de energia elétrica e, como subproduto, ainda produz biofertilizantes para uma agricultura mais sustentável, segundo a ABiogás, Associação Brasileira do Biogás.

O gás é produzido a partir da decomposição de matéria orgânica, como resíduos agrícolas, esgoto ou lixo, e assim de passivo ambiental torna-se um ativo, pois ao ser capturado e utilizado como combustível evita-se que o metano gerado desses resíduos seja liberado para a atmosfera, pois é uma substância dez vezes mais nociva ao aquecimento global do que o CO₂.

A utilização de biometano poderia substituir mais de cinco vezes as importações de combustíveis fósseis, reduzir custos e emissões de carbono fóssil e pavimentar a independência energética do Brasil. De acordo com estudos feitos a partir do conceito do poço à roda o biometano reduz em até 96% as emissões de CO₂, o dióxido de carbono.

POTENCIAL NO PRESENTE E NO FUTURO

A infraestrutura atual conta com 79 unidades de purificação em operação no País e capacidade total de 1 milhão 830 mil m³/dia. No entanto o estudo Painel de Dados da ANP aponta que, até julho, existiam apenas dezesseis usinas autorizadas para comercialização no mercado regulado – outras 35 aguardavam autorização –, com capacidade instalada de 657 mil 766 m³/dia, enquanto que a produção informada era de 282 mil 866 m³/dia. Grande parte das plantas opera para autoconsumo, não participando do mercado formal. Ainda assim representa 43% da capacidade instalada, o que a EPE, Empresa de Pesquisa Energética, considera baixo.

Estudo recente da Copersucar mostra que a produção nacional pode crescer significativamente, para cerca de 2,3 milhões de m³/dia até 2027.

Projeções da ABiogás indicam que a capacidade de produção pode aumentar 351% até 2032, atingindo 8 milhões de m³/dia. As usinas instaladas de julho a setembro de 2025 elevam a capacidade para 989 mil 321 m³/dia, e as solicitações de autorizações em andamento podem adicionar mais 906 mil 293 m³/dia de capacidade, com expectativa de encerramento das obras até dezembro de 2027.

O MME, Ministério de Minas e Energia, projeta investimentos de R\$ 110 bilhões no setor de biocombustíveis até 2035 e o biometano puxa as iniciativas.

De acordo com a EPE há enorme potencial para o biometano e seu aproveitamento dependerá de análises locais ainda estão em curso. Segundo dados mais recentes o investimento adicional projetado para o biometano no setor de biocombustíveis



Divulgação/Tupy MWM

“Se utilizarmos todo o potencial de produção de biometano no Brasil seria possível substituir 70% do consumo de diesel e gerar 35% de energia elétrica consumida no País.”

Cristian Prates Malevic, head de descarbonização e energia da Tupy MWM



Antônio Almeida, da Cummins: “Além do impacto ambiental com o motor a gás conseguimos um impacto também na melhoria da operação do cliente”.

é de R\$ 4,3 bilhões, além do que já está registrado na ANP. Em particular, o setor sucroenergético projeta investimento de R\$ 2,4 bilhões em dezesseis unidades, com capacidade de 902 mil m³/dia.

“O potencial de biogás no Brasil é tão grande que temos uma expressão no mercado que é o ‘pré-sal caipira’”, conta Cristian Prates Malevic, head de descarbonização e energia da Tupy MWM. Segundo ele, se for usado todo o potencial de produção de biometano no Brasil, seria possível substituir 70% do consumo de diesel e geraria 35% de energia elétrica.

REGULAMENTAÇÃO INCENTIVA INVESTIMENTOS

O biometano vem atraindo fundos de investimento e investidores institucionais, que enxergam nele uma oportunidade de retorno financeiro e apoio à transição energética impulsionados pela maturidade regulatória e por perspectivas de mercado consumidor em expansão.

Destacam-se investimentos recentes, como os R\$ 600 milhões da gestora eB Capital na plataforma Bioo, e os R\$ 131,1 milhões aprovados pelo BNDES, com recursos do Fundo Clima, para projetos de produção e purificação de CO₂ verde.

A movimentação financeira é significativa, com aquisições como a da ENC Energy pela Gás Verde, por cerca de R\$ 600 milhões, e expectativa de investimentos de até R\$ 8 bilhões para extrair biogás de aterros sanitários até 2029.

Para facilitar e incentivar esses e novos aportes foi criado o Fundo Garantidor de Crédito do Biogás, uma iniciativa da Abiogás, que oferece garantias às instituições financeiras, aumentando a confiança dos investidores. Além do setor nacional há interesse internacional de investidores de Singapura, Suíça e Japão, que buscam oportunidades na produção de biometano e créditos de carbono.



Tupy MWM: aposta na conversão de caminhão diesel para uso de gás natural ou biometano.



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.
Disponível em: www.toyota.com.br



Família
HILUX

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

BENEFÍCIOS AMBIENTAIS E ECONÔMICOS

O biometano também pode substituir o gás natural de origem fóssil, reduzindo significativamente a emissão de gases de efeito estufa. Todo o tipo de biomassa pode ser utilizada como matéria-prima, como resíduos agroindustriais, incluindo subprodutos como vinhaça e torta de filtro das usinas de cana-de-açúcar, além de resíduos sólidos urbanos.

A aplicação do biometano é muito versátil. Por causa de estruturas já existentes de gasodutos e armazenamento, pode ser distribuído como combustível para veículos pesados, geração de energia elétrica e térmica em indústrias.

Estudos apontam que o biometano é mais barato que o diesel e gás natural, assim pode reduzir o custo total de propriedade de um veículo pesado em até 30%. Exemplo é o modelo da Volkswagen Caminhões e Ônibus que reduz em 90% as emissões de CO₂e, algo como 150 toneladas de CO₂e por ano em uma operação de 50 mil a 70 mil quilômetros. Além disso a utilização evita anualmente a emissão de poluentes de 35 mil litros de óleo diesel.

Apesar do grande potencial o setor enfrenta desafios, como a necessidade de celeridade dos investimentos e a criação de marcos regulatórios mais claros. Em resposta a ANP concluiu recentemente estudos para a regulamentação do biometano, que serviu de subsídio para a publicação do Decreto 12 614, de 5 de setembro de 2025. O documento cria o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano, que deverá instituir o CGOB, Certificado de Garantia de Origem do Biometano.

A partir de 2026 produtores e importadores terão de comprovar uma redução anual nas emissões de gases de efeito estufa, com uma meta inicial de 1% que pode chegar a 10% nos anos seguintes. Para cumprir estas metas as empresas poderão utilizar o biometano diretamente ou adquirir o CGOB, um documento eletrônico que comprova a produção e comercialização do combustível renovável.



Carlos Tavares, da FPT: investimento para o lançamento de motores a gás.

Divulgação/FPT

Essa regulamentação é vista pela União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia, Unica, como um avanço fundamental que consolida o Brasil na vanguarda da transição energética. O setor sucroenergético brasileiro é destacado por ter o maior potencial de produção de biometano a partir de subprodutos agroindustriais como a vinhaça e a torta de filtro.

Iniciativas públicas são um importante propulsor para a utilização do biometano. Um recente decreto da Prefeitura de São Paulo instituiu o Programa Bio SP, que estabelece regras para a compra de biometano e sua inclusão na frota de ônibus e veículos de coleta de lixo da cidade. A medida vai substituir gradualmente os veículos a diesel por modelos movidos a biometano ou eletricidade para acelerar a descarbonização da frota municipal.

DO CICLO DIESEL PARA BIOCOMBUSTÍVEIS

As empresas fabricantes de caminhões e de motores para estes veículos comerciais propõem abordagem multitecnológica para a transição energética. Para elas a solução não virá de uma única tecnologia mas, sim, de uma variedade de opções que sejam ambientalmente eficientes e economicamente viáveis.

A Tupy MWM está investindo em motores que operam com biometano, expandindo suas soluções para os setores de mobilidade, agronegócio e coleta de resíduos. A empresa concentra seus es-



Saiba mais

Prêmio
AUTO DATA
2025
Melhores
do setor
automotivo



Já conquistou o mundo.
Já conquistou o prêmio AutoData 2025.
Falta o que para conquistar sua garagem?

VW Tera. Vencedor na categoria: Automóveis e Picapes.



Desacelere. Seu bem maior é a vida.

forços em setores com grande potencial, como o sucroenergético, que processa a vinhaça e os resíduos da produção de etanol para gerar biometano que abastece seus próprios caminhões. Um exemplo é a parceria com a Usina Cocal, em São Paulo, que projeta substituir mais de 1 milhão de litros de diesel por biometano.

Na coleta de resíduos sólidos urbanos os aterros produzem o combustível a partir da decomposição do lixo para abastecer suas próprias frotas. Há também projetos no setor de proteína animal, no qual dejetos de aves e suínos são usados para a produção de biometano, como na parceria com a Cooperativa Prímato, no Paraná.

A MWM oferece a conversão de veículos a diesel para motores otto a biometano, um processo mais econômico do que a compra de caminhões novos. De acordo com Malevic "o custo de conversão representa, em média, dez vezes menos do que o custo de comprar um caminhão novo".

A MWM está em negociação para expandir seu modelo de negócio, oferecendo sua tecnologia para operação de motores a diesel com biometano diretamente para as OEM.



Chassi de ônibus a gás da Iveco com motor FPT: já em produção na Argentina com expectativa de vendas no Brasil.

Caminhão Constellation a gás da VWCO: coletor de lixo pode ser abastecido com biometano gerado no próprio aterro sanitário.

A empresa desenvolveu um novo motor extrapesado de 520 cv para caminhões e está em parceria com uma montadora que tem um ônibus a biometano em fase final de teste para o transporte público em São Paulo.

Com grande potencial para explorar os biocombustíveis na América Latina a FPT Industrial considera o biometano uma matriz energética crucial, diz Carlos Tavares, presidente para a América Latina: "Recentemente iniciamos a produção dos



motores a gás natural em Córdoba, na Argentina. O lançamento compõe nosso ciclo de investimentos de mais de R\$ 127 milhões em pesquisa e desenvolvimento na região e consolidamos a abordagem multienergética global da marca".

A produção local de motores, como os modelos N60 NG, N67 NG e Cursor 13 NG, que foram projetados para operar com gás natural e biometano, atendem ao padrão Proconve P8/Euro 6 e abrem oportunidades para outros mercados, posicionando a América Latina como polo exportador de motores com combustíveis alternativos.

Para o segmento de veículos comerciais a empresa desenvolveu um motor conceito gás-etanol, o F1C, que ainda está em fase de testes, com o objetivo de criar uma solução flexível que combine desempenho e durabilidade com fontes de energia sustentáveis. Das vantagens do etanol estão a diminuição dos custos operacionais e a menor oscilação de preço em comparação com os derivados de petróleo.

A Scania já explora o mercado de caminhões pesados a gás desde 2020, quando começou a produzir no Brasil os primeiros modelos com base em sua experiência na Europa. Nos últimos dois anos o biometano se consolidou como pilar fundamental na estratégia de descarbonização da empresa no País, que já vendeu cerca de 2 mil unidades a gás e lançou diversas versões de potência e configuração.

A Cummins é outra fabricante independente de motores ativamente envolvida no desenvolvimento e testes de soluções no Brasil, aproveitando sua experiência de mais de trinta anos com motores a gás nos Estados Unidos, Europa, China e Índia.

A empresa está em testes finais para um cliente de um motor a gás de 6,7 litros para aplicação em um caminhão de coleta de lixo urbano. De acordo com Antônio Almeida, diretor de vendas On-Highway da Cummins, "os resultados são bastante promissores, com melhoria no consumo e baixo ruído. Além do impacto ambiental conseguimos um impacto também na melhoria da operação do cliente".



Scania a gás: produção nacional desde 2020.

A Cummins pretende oferecer motores a gás de maior potência, como os de 15 litros com até 530 cv, para aplicações mais pesadas, como o transporte de grãos, madeira e cana-de-açúcar.

A plataforma Helm, sigla para o termo em inglês Higher Efficiency, Lower Emissions, Multiple Fuels, ou maior eficiência, menos emissões, múltiplos combustíveis, em livre tradução, pode proporcionar um motor multienergético que use diesel, gás biometano e hidrogênio apenas com a troca do cabeçote.

Apesar de a tecnologia para motores a biometano já ser comprovada globalmente a principal barreira no Brasil está na legislação, observa Almeida: "O governo precisa ter legislações robustas, que não mudem, que deem segurança para o investimento em novos equipamentos".

A infraestrutura existente de postos de GNV também precisa ser adaptada para caminhões maiores e é crucial conectar as redes de gás às regiões onde há maior produção de biometano. Este desafio logístico e regulatório contrasta com o enorme potencial inexplorado do País, onde apenas de 3% a 5% do biometano é aproveitado atualmente.

"A descarbonização passa por diversas tecnologias até chegar à emissão zero", observa Almeida. "Com certeza o gás é uma dessas rotas pois reduz as emissões, e o biometano pode cortar até 96%." ■

Liderança com propósito

Com um ano à frente do Banco Mercedes-Benz do Brasil, o brasileiro Leonardo Piccinini assume agora a liderança da operação latam, destacando-se por impulsionar o engajamento das equipes, fomentar novos negócios e alcançar excelentes resultados

A tualmente, o BMB passa por uma nova fase em sua gestão, sob o comando de um executivo brasileiro. Primeiro líder nascido por aqui a assumir a direção do Banco Mercedes-Benz, Leonardo Piccinini é hoje também o atual responsável pela operação da instituição na América Latina, envolvendo Brasil e Argentina, e membro do Comitê Executivo global da Daimler Truck Financial Services, braço financeiro da Daimler Truck, com sede na Alemanha. O executivo preside, ainda, a Mercedes-Benz Corretora de Seguros e a Mercedes-Benz Locações Caminhões e Ônibus.

Sua trajetória profissional e experiência internacional em mercados como Estados Unidos, Alemanha, Índia e Argentina o consolidaram como um líder capaz de navegar em cenários complexos e multiculturais, conduzindo equipes com clareza, propósito e resultados sustentáveis. Mais do que gerir processos, Piccinini se destaca por cultivar equipes engajadas, transformar culturas organizacionais e impulsionar negócios em diferentes contextos econômicos.

Leo, como prefere ser chamado, desenvolveu um estilo de gestão baseado no diálogo, na escuta ativa e na boa comunicação. A vivência internacional lhe conferiu resiliência e adaptabilidade, atributos indispensáveis em tempos de VUCA, sigla em inglês para Volatility, Uncertainty, Complexity e Ambiguity (Volatilidade, Incerteza, Complexidade e Ambigui-



dade). O conceito traduz os desafios de um cenário global em que mudanças são rápidas, imprevisíveis e exigem líderes preparados para decidir sob pressão e transformar incertezas em oportunidades.

Um líder que escuta antes de agir

Desde que assumiu o comando no Brasil, Leo tem se destacado pela capacidade de compreender profundamente as necessidades de clientes, parceiros e colaboradores, traduzindo as demandas em soluções práticas e relevantes. O primeiro passo do executivo ao assumir a liderança das empresas

foi percorrer o país para conversar com concessionários e clientes. Assim, implementou mudanças estruturais no relacionamento com a rede e adotou uma gestão baseada em escuta ativa, proximidade e aprendizado contínuo.

“Oferecemos soluções financeiras, de seguros e de locação. Para fazer a diferença, acredito que é essencial conhecer profundamente as realidades e expectativas. Realizei visitas a diversos clientes estratégicos, com o objetivo de escutá-los e identificar oportunidades de agregar valor por meio de nossos produtos e serviços. Paralelamente, intensifiquei o relacionamento com a rede de concessionários e com a fábrica, adotando uma abordagem baseada no diálogo aberto e na escuta ativa”, diz.

Internamente, destacam-se avanços importantes em agilidade e eficiência. A estrutura funcional do BMB, aliada a uma cultura organizacional baseada no diálogo aberto e na transparência, tem permitido respostas rápidas e assertivas às demandas emergenciais.

No aspecto cultural, o CEO promove dentro da instituição uma gestão pautada na comunicação como ferramenta estratégica. “Um fluxo de informações aberto e eficiente fortalece a confiança entre as equipes, estimula a inovação e acelera a tomada de decisões. Assim, procuro criar um ambiente, onde as pessoas tenham orgulho de trabalhar e façam suas atividades com bom-humor e otimismo”, diz.

Leo acredita também que a melhor agenda de liberdade é o desempenho. “Resultados consistentes geram autonomia, credibilidade e poder de escolha”, afirma.

É nesse ambiente de postura colaborativa que tem se construído soluções mais alinhadas às demandas do mercado, sempre com o cliente no centro das decisões.

“Liderar com empatia e estar preparado para desafios e transformações não é um discurso, é um exercício diário. É entender o que de fato importa para quem está na ponta, seja cliente, colaborador ou parceiro comercial. É assim que tomamos de-

cisões mais coerentes, com mais impacto e mais propósito”, resume.

Essa visão também se reflete em sua forma de viver. Simultaneamente ao profissional que transita entre fusos e estratégias, está alguém que busca equilíbrio, propósito e presença. Casado e pai de dois filhos, na sua jornada, Leo faz questão de envolver a família. “O legado que quero deixar para meus filhos, pelo meu exemplo, é o da importância do aprendizado contínuo, do respeito às diferenças e da resiliência diante dos desafios”.

A ascensão do executivo mostra como experiências de vida, somadas a talentos pessoais bem desenvolvidos, constroem lideranças preparadas para ocupar posições estratégicas cada vez mais relevantes. Em um mundo marcado pela volatilidade e pela complexidade, líderes que aliam visão estratégica, capacidade de conexão e otimismo genuíno são aqueles que conseguem não apenas reagir às mudanças, mas moldar o futuro.

Leo acredita profundamente na importância de criar um ambiente leve, onde as pessoas tenham orgulho de trabalhar. Ao longo de sua trajetória, sempre foi um verdadeiro embaixador de uma cultura baseada na leveza e no otimismo, mostrando que resultados consistentes podem- e devem- caminhar lado a lado com alegria, colaboração e propósito.

O Banco Mercedes-Benz está presente no Brasil desde 1996, atuando nos segmentos de veículos comerciais, caminhões, ônibus e linha Sprinter, e de automóveis de passeio. Com representação em uma rede de mais de 200 concessionários em todo o país, a instituição vai muito além de apoiar o varejo da marca, é líder em financiamentos em todos os segmentos em que opera e tem apresentado resultados consistentes, impulsionados pela integração regional e pelo fortalecimento de sua participação de mercado, especialmente ao apoiar as vendas de caminhões e ônibus da Daimler Truck. Dessa forma, vem ao longo do tempo contribuindo para a rentabilidade da operação e assegurando o alinhamento das estratégias locais aos objetivos globais do grupo.

Ariel Montenegro apresenta o Boreal: "Produto premium, um Renault em todos os aspectos, em um segmento bem disputado e no qual não estávamos".



Fotos: Divulgação/ Renault

Novo SUV traduz o que pretende ser a nova Renault no Brasil

Com o modelo médio a empresa expande sua presença e retorna à faixa mais sofisticada de mercado, onde havia deixado de competir

Por André Barros, de Campos do Jordão, SP

Priorizar o valor sobre o volume. Este é o cerne do plano Renaulution, plano de recuperação traçado em 2021 pelo ex-CEO Luca de Meo, que deixou a companhia em julho, para recolocar os negócios nos trilhos, após a conturbada saída de Carlos Ghosn. O franco-brasileiro tocava os negócios de forma diferente, especialmente nos mercados emergentes. É de onde vem o choque de cultura na operação brasileira que, nos últimos anos, privilegiou os volumes elevados de carros mais simples, todos derivados da linha romena Dacia.

Tudo mudou com o Kardian, lançado em março de 2024 e que soma pouco mais de 17 mil emplacamentos de janeiro a outubro, volume que pode ser considerado tímido dentro de seu segmento. Trata-se de um modelo com cara e jeito Renault, acabamento mais caprichado, mais tecnologia embarcada e um design que chama a atenção.

Mas o Boreal, segundo produto da nova safra destinada ao Brasil dentro do International Game Plan da Renault, que prevê o lançamento de oito modelos em mercados fora da Europa para fazer crescer a participação da marca nestes países, é, na visão de sua diretoria, ainda mais importante do que o Kardian.

CLIENTES DO ANDAR DE CIMA

Não que o SUV compacto não seja importante, mas ele não expandiu o alcance da Renault no mercado como se pretende com o Boreal. Trata-se de um SUV médio, do segmento C, dono de proporções maiores – tem 4m56 de comprimento, 2m70 de entre-eixos e 1m84 de largura, são 44 cm, 10 cm e 7 cm a mais, respectivamente, do que o Kardian. Assim a Renault volta a acenar para consumidores que, há anos no Brasil, deixaram a marca por não encontrar opções de maior valor agregado em seu portfólio. São ex-compradores de Scenic, Megane e Fluence, dentre outros modelos que no passado ocupavam o topo da linha da empresa.

Não será uma tarefa fácil porque o Boreal compete justamente em uma das mais acirradas faixas em disputa do mercado brasileiro: seu preço parte de R\$ 180 mil na versão de entrada Evolution, chega a quase R\$ 200 mil na intermediária Techno e encerra na topo de linha Iconic em R\$ 215 mil – embora a Renault não admita

com todas as letras, deixa transparecer que a opção mais cara deverá concentrar a maior demanda do mix.

Pois nesta faixa existem dezenas de SUVs, eletrificados ou não, de marcas tradicionais e de marcas entrantes. Por esta razão é difícil definir um alvo, embora os competidores naturais sejam Jeep Compass e Toyota Corolla Cross, além dos compradores de sedã que estão em busca de um novo segmento.

O trabalho do marketing, portanto, será desafiador, de acordo com o diretor Aldo Costa: "É um produto de conquista. O papel do Boreal é realmente trazer novos clientes, expandir o volume da marca. Sabemos que o plano Renault privilegia valor em vez de volume, mas volume é importante também. É um desafio conquistar este cliente, porque hoje não temos mais legitimidade neste segmento".

O diretor não abriu projeção de vendas e nem de mix. Garantiu, porém, que há capacidade da fábrica para abastecer o mercado brasileiro e demais da América Latina a partir do ano que vem, quando o Boreal começará a ser exportado.

UM RENAULT DE PRESENÇA

Com o Boreal a fabricante agrega ao seu portfólio local um verdadeiro Renault, como sublinha o presidente Ariel Montenegro: "Com ele passamos a ter um produto muito mais premium da marca no Brasil, reconectando as raízes da Renault global. É um Renault em todos os aspectos, em todos os ângulos, em toda a sua tecnologia, em todo o seu conteúdo, em um segmento bem disputado e no qual não estávamos".

O Boreal chama a atenção pelo seu design, criado pelo Renault Design Center Latam, instalado em São José dos Pinhais, PR, em colaboração com a matriz na França. É um carro bonito e que faz as pessoas virarem a cabeça para acompanhá-lo nas ruas. A equipe se esforçou, também, em dar uma perspectiva de carro grande ao visual do SUV, para mostrar que se trata de um modelo de segmento superior.



Todas as peças de estamparia, lanternas e para-choque são exclusivas para o modelo, segundo Daniel Nozaki, diretor do centro de design latino-americano. É um produto totalmente novo, criado sobre a plataforma RGMP, uma variação da CMF-B do Grupo Renault, que também serve como base do Kardian.

O Boreal é um carro com aspirações internacionais mas, assim como o Kardian, debutou primeiramente no mercado brasileiro. Ambos integram pacote de R\$ 4 bilhões de investimento no período 2022-2025, que se encerra com o lançamento do SUV do segmento C – e mais uma picape está em desenvolvimento, com base no conceito Niágara, para ser produzida na fábrica de Córdoba, Argentina.

A quantidade de tecnologia embarcada também sobe o Boreal de patamar, mesmo dentro do segmento. É inédito para um carro produzido no Brasil ter o Google Assistente embarcado: com ele todo o sistema multimídia está integrado ao carro, podendo ser possível, por meio da voz, ajustar a temperatura do ar-condicionado, trocar a estação do rádio e até mesmo solicitar a rota para o seu aplicativo preferido. Basta dizer "Ok, Google".

A segurança foi outra preocupação e o resultado são 24 sistemas avançados de assistência ao motorista, os ADAS, incorporados ao SUV. A junção das funções dá ao Boreal o nível 2 em condução autônoma, somando o ACC com stop & go ao sistema centralizador de faixa. Basta programar e deixar o Boreal te guiar – sempre mantendo a visão na estrada e as mãos no volante.

TREINAMENTO DA REDE

Como o nível do veículo subiu foi preciso, também, treinar a rede para voltar a vender modelos com maior nível de equipamentos e tecnologia, e atender aquele público que, nos últimos anos, deixou de visitar concessionárias Renault:

"Foi um treinamento com 100% da força de vendas", observa Costa. "Fizemos antes uma preparação com todas as equipes, on-line, para depois partir ao treinamento



presencial dedicado, com test drives e comparativos com concorrência."

Todo este treinamento, de acordo com o diretor de marketing, é validado depois com simulações: os próprios executivos da Renault visitam lojas com um vendedor treinado, após fazer toda a jornada digital – gerar contato, esperar retorno por whatsapp etc. – e assistem a uma apresentação do produto.

"Nossa preocupação é mais testar o processo do que o conhecimento do vendedor, com apresentação do produto, test drive, ativação dos ADAS e até o uso de uma playlist que valorize o sistema de som Harman Kardon que faz parte do Boreal" afirma Costa. "Depois simulamos a entrega, com todas as explicações ao cliente, ensinamos a usar o aplicativo My Renault, os serviços conectados. O Boreal pegará um cliente mais exigente, mais esclarecido, então o vendedor precisa estar preparado."

O Boreal começou a chegar à rede Renault no começo de novembro, após um mês de pré-venda: por R\$ 1 mil o cliente comprava o R-Pass, que dava direito a adquirir o modelo – o valor seria descontado na negociação – com condições exclusivas, como bônus na troca do usado e kit de boas-vindas. A Renault não divulga quantos foram vendidos na campanha mas Costa garante: "Ficou até um pouco acima das nossas expectativas".

NOVA FASE COM A GEELY

Enquanto os caminhões viajavam pelo Brasil para abastecer a rede Renault de Boreal a companhia dava mais um passo em sua parceria com a Geely no mercado local, agora mais firme: os chineses adquiriram 26,4% da Renault do Brasil e passaram a ter acesso à fábrica de São José dos Pinhais, além de contar com a distribuição e centro de peças, o que já havia sido acordado na primeira etapa da parceria, em fevereiro.

Agora a empresa já ganhou até um novo nome que espelha a sociedade: Renault Geely do Brasil. Ariel Montenegro é o presidente da operação local e passou a ter duas marcas sob sua responsabilidade. Modelos Geely serão produzidos no Paraná, que terá a plataforma GEA integrada.

É possível que modelos Renault sejam produzidos na plataforma Geely e vice-versa. Na Coreia do Sul, onde acordo semelhante foi fechado, isto já é feito com o Kolleos. As duas empresas são parceiras

também na Horse: cada uma detém 45% do capital da empresa dedicada a tecnologias de motores a combustão e sistemas híbridos. Os outros 10% são da petroleira estatal saudita Aramco.

Esta parceria indica que, embora a Renault esteja comprometida em expandir seu alcance para os degraus mais altos do mercado automotivo, existe também a preocupação em seguir cuidando da base.

"A Renault tem um DNA muito social", justifica Costa. "Temos o propósito de ser uma marca de entregar mobilidade para todos, de aproximar as pessoas. Com o Boreal buscamos atingir segmentos mais elevados, nos quais não estávamos participando mas já participamos no passado. Não quer dizer que deixaremos de olhar para outros segmentos de entrada, estamos só ampliando o nosso escopo. Hoje o mercado está crescendo mais nessa fatia de cima e a Renault agora tem produtos para ela."

Aldo Costa: "É um produto de conquista. O papel do Boreal é trazer novos clientes, expandir o volume da marca".



Bonito e tecnológico



Fotos: Divulgação/Renault

Visual do Boreal chama a atenção e foi desenvolvido com a liderança da equipe da América Latina. Modelo é completo e compete em faixa disputada do mercado.

Por André Barros, de Campos do Jordão, SP

Não vejo outra maneira de começar este texto sobre o Renault Boreal sem emitir uma opinião: o Boreal é um carro bonito. A equipe da América Latina do Renault Design Center caprichou no visual do SUV, que chama a atenção por onde passa, especialmente na cor azul metálica escolhida para o lançamento.

O desenvolvimento, segundo o diretor do centro de design local, Daniel Nozaki, foi feito em parceria com a equipe da França e liderado pela equipe local, que vem ganhando cada vez mais protagonismo na operação global, participando e liderando mais projetos.

"Toda vez que um carro novo é desenvolvido existe uma espécie de competição interna para ver quem será o líder do design. E temos ganhado algumas, incluindo carros de outros continentes", afirma

Nozaki. "Do Boreal tivemos a felicidade de ganhar e liderar."

Do primeiro rascunho até o carro chegar às concessionárias foram cerca de três anos. Segundo o diretor o desenho teve como inspiração o losango, logotipo da Renault: ele está presente em diversas partes da carroceria, nos vincos formados pela chapa estampada, e também na parte traseira, na dianteira, na lateral, na coluna C.

"O interior também: um dos easter eggs [com o losango] é uma peça de decoração, à frente do passageiro, no formato do logotipo", afirma, destacando que existem dezenas destes ovos de páscoa escondidos e espalhados pelo carro, algo que ocorre com frequência nos modelos mais recentes e é uma diversão das equipes de design.

Recentemente o Renault Design Center

Latam foi reinaugurado, pouco mais de dois anos após sua inauguração oficial. A razão foi que ele cresceu: quase dobrou de tamanho e passou a contar com novos e modernos equipamentos.

Nele se desenha um carro do zero. Ferramentas digitais, de modelagem, óculos 3D estão à disposição da equipe que Nozaki classifica como multicultural, por ter pessoas de diversos estados brasileiros e de outros países da região, como Argentina e Colômbia: "Isto dá o tempero latino-americano no design, que é muito valorizado na matriz".

O BOREAL

Montado sobre a plataforma RGMP, uma variação global da CM-F que também é usada no Kardian – e será também base para a picape que será produzida na Argentina em 2026 –, o Boreal é maior e mostra toda a versatilidade desta nova base de produção da Renault. Segundo Julio Oro, diretor de engenharia da fabricante, a plataforma permite carros de até 5 metros, o que dá uma ideia do que poderá ser a picape – o novo SUV médio tem 4m56 de comprimento.

O motor é o Horse TCe 1.3 turbomex em todas as versões, de 163 cv com etanol e 270 Nm de torque máximo. O conjunto conta ainda com a transmissão automática de dupla embreagem banhada a óleo, de seis velocidades, também fornecida pela Horse – a mesma já empregada no Kardian e também presente no novo Nissan Kicks, que é produzido em Resende, RJ,



Daniel Nozaki, diretor do centro de design da Renault América Latina, relata o trabalho de sua equipe no Boreal: traços locais estão ganhando gosto mundial.

em outra variação da plataforma CM-F. A alavanca do câmbio é igual à do Kardian, do tipo e-shifter e compacta.

Com consumo de 11,2 km/l na cidade e 13,6 km/l na estrada, aferido pelo Inmetro, o SUV conseguiu nota A no PBEV, Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular. Do segmento tem a melhor eficiência energética dentre os modelos a combustão, 1,79 MJ/km.

São cinco modos de condução calibrados: Eco, Comfort, Sport, Perso e o inédito Smart, que adapta automaticamente os parâmetros do veículo por meio de algoritmos, que respondem à melhor situação de condução do momento.

A BORDO DO SUV

A reportagem de **AutoData** experimentou o Boreal em um trajeto de pouco



mais de 200 quilômetros, indo e voltando de Guarulhos a Campos do Jordão, SP. O carro responde bem às acelerações e o modo Sport gera um bom desempenho, embora não economize no combustível. A posição de dirigir e os bancos garantem o conforto no trajeto e há espaço considerável para todos os ocupantes. O único senão ficou para o isolamento acústico: por vezes achei que a janela estava aberta com o barulho do vento.

Internamente o Boreal não deixa a desejar para o seu posicionamento premium: o acabamento é caprichado. O painel de bordo foi inspirado nos Renault elétricos e traz as duas telas presentes em quase todos os veículos lançados no mercado: uma, de 10 polegadas – 7 na versão de entrada, mais simples –, faz as vezes de quadro de instrumentos, posicionado em frente ao motorista, e a central multimídia fica abrigada na tela central sensível ao toque também de 10 polegadas.

Graças ao Google Assistente nativo o motorista pode ter espelhado no quadro de instrumentos os mapas de navegação do Google Maps ou Waze, evitando as olhadas para o lado. Outro diferencial são os 24 ADAS que, combinados, conseguem oferecer nível 2 de condução autônoma. Iluminação em LED interna permite 48 variações de cores, que obedecem ao modo de condução e configurações do usuário.

A Renault investiu também no sistema de som, Harman Kardon, que é fruto de uma parceria com o músico, compositor e produtor de música eletrônica francês Jean-Michel Jarre. Segundo a empresa ele orientou o projeto acústico, desde o layout dos alto-falantes até a afinação do software.

Generoso também é o porta-malas do Boreal, com 522 litros ou 1 mil 279 litros com os bancos traseiros rebatidos, na medição VDA.



Versões e preços do Boreal



EVOLUTION

R\$ 179 MIL 990

Itens de série: • Rodas de liga leve 18" • Faróis full LED e lanternas com luzes de direção dinâmicas, assinatura luminosa com welcome/good bye sequence • Ar-condicionado automático e digital dual zone com saída de ar traseira • Coluna de direção ajustável em altura e profundidade • Console central elevado com compartimento refrigerado, quatro portas USB Tipo-C, carregador de smartphone por indução, câmbio e-shifter e paddle-shift, freio de estacionamento eletrônico • Bancos e painéis de porta com acabamento premium preto e costura cinza • Quadro de instrumentos digital de 7" • Tela multimídia OpenR de 10" com espelhamento Android Auto e Apple CarPlay sem fio • 6 airbags • Pacote ADAS com limitador de velocidade (SL), controle de velocidade adaptativo inteligente (ACC), assistente de partida em rampa (HSA), sensores de estacionamento traseiro, câmara de ré (RVC), alerta de distância segura (DW+FCW), frenagem automática de emergência frontal e em curvas (AEB JA), sensor de fadiga (DDAW), alerta de permanência em faixa (LDW), assistente de

permanência em faixa (LKA), assistente de permanência em faixa em tráfego contrário (E-LKA OC +RE), reconhecimento de placas de velocidade (TSR) • Banco traseiro bi-partido 60:40 com sistema easy break • Sistema de som Arkamys com seis alto-falantes • Chave presencial do tipo cartão e acesso Hands-Free.

TECHNO

R\$ 199 MIL 990

Todos os itens da versão Evolution mais: • Rodas de liga leve 18" design "mountain" na cor preta • Barras de teto longitudinais • Antena shark • Faróis de neblina • Quadro de instrumentos digital 10" com replicação de mapa • Tela multimídia OpenR de 10" com Google Assistente, integração My Renault app, manutenção conectada • Multi-sense com comando rotatório e 5 modos de condução Eco, Sport, Comfort, Perso e Smart • Luz ambiente com 48 cores • Bancos do motorista e passageiro com ajuste elétrico e ajuste lombar • Sensores de estacionamento dianteiro e lateral • ADAS adicionais com alerta de ponto cego (BSW), alerta de saída segura dos ocupantes (OSE), alerta de tráfego cruzado traseiro (RCTA), assistente de permanência em faixa com intervenção para ponto cego (E-LKA OT).

ICONIC

R\$ 214 MIL 990

Todos os itens da versão Techno mais: • Rodas de liga leve 19" design river diamantadas • Teto solar panorâmico elétrico • Teto biton preto • Bancos dianteiros com ajuste elétrico e lombar, com funções massagem e memória para motorista • Sistema de som premium Harman Kardon com 10 alto-falantes • Bancos e painéis de porta com acabamento premium deep blue • Porta traseira do porta-malas elétrica com função hands-free • ADAS adicionais farol alto inteligente (AHL), câmara 360° com visão 3D (AVM), assistente de estacionamento semiautônomo (HFP), active driver assist (LA) e assistente de parada de emergência (ESA).

O primeiro carro brasileiro com sistema Google



Fotos: Divulgação/Renault

Boreal sobe o nível de tecnologias veiculares embarcadas no Brasil

Por André Barros, de Campos do Jordão, SP

Nas linhas da Renault em São José dos Pinhais, PR, já é produzido o primeiro veículo brasileiro equipado com o Google Automotive Service. Fazendo proveito de sua moderna plataforma global RGMP, que oferece arquitetura elétrica e eletrônica de última geração compatível com regulamentações atuais e futuras, a empresa desenvolveu junto com a big tech a integração do sistema multimídia com diversas funções do Boreal, acionadas também por voz.

As palavras OK Google abrem inúmeras possibilidades para motoristas e ocupantes do SUV, sem mexer as mãos: abrir um aplicativo, solicitar uma rota de navegação, ajustar o ar-condicionado, trocar a estação do rádio, fazer uma chamada... É só pedir.

Um assistente como este do Google não é exatamente novidade para o consumidor brasileiro, que já encontra isto, e de outras desenvolvedoras, em alguns modelos importados: o que difere é o fato

de ser um modelo made in Brazil. Com a integração do sistema Google no veículo os mapas do Google Maps, ou do Waze, são replicados na tela do quadro de instrumentos, o que permite aos motoristas acompanhar o trajeto sem virar os olhos para o lado.

A Renault destaca que o Boreal consegue mexer até mesmo com a casa conectada, com integração do Google Home.

No entanto, quem preferir, pode continuar usando o sistema Apple CarPlay ou Android Auto, que conecta sem fio o smartphone.

MUITOS APLICATIVOS

O sistema Google funciona como um smartphone Android. São mais de uma centena de aplicativos, desde rádios e tocadores de música, como o Spotify e Amazon Music, às plataformas de vídeo streaming, como Prime Video e HBO Max – sempre respeitando a legislação: vídeos não são exibidos com o veículo em movimento. Até um navegador de internet nativo foi instalado, assim como joguinhos.

Todo o sistema pode ser atualizado pela nuvem, com o carro conectado à

internet. A conectividade do Boreal segue com alertas para manutenção e monitoramento do veículo por meio do aplicativo My Renault, que estreou no Kardian. Da tela de seu smartphone o motorista pode checar a quilometragem, autonomia, nível de combustível, localização do veículo e acionar remotamente buzina e faróis.

HUMAN FIRST PROGRAM

Como o Kardian o Boreal está integrado ao programa Human First da Renault, criado em 2023 com o objetivo de garantir segurança a todos os usuários da via, não se limitando aos ocupantes, segundo o diretor de marketing Aldo Costa: "Expandimos o programa para além dos usuários. Temos relação com órgãos públicos para poder trabalhar nos elementos de segurança, buscamos atuar na parte social também levando educação sobre segurança no trânsito na sociedade. Temos trabalho até com os bombeiros".

No Boreal, especificamente, o programa é traduzido com a presença de até 24 sistemas avançados de assistência ao motoristas, o ADAS, além dos seis airbags presentes em todas as versões. ■

Os ADAS do Boreal

1. Active driver assist, que combina controle de velocidade adaptativo ACC, com anda-e-para, ao assistente de centralização de faixa LC
2. Controle de velocidade adaptativo com Stop &Go, ACC
3. Alerta de distância Segura, DW+FCW
4. Alerta de permanência em faixa, LDW
5. Assistente de permanência em faixa, LKA
6. Assistente de permanência em faixa em tráfego contrário, E-LKA OC +RE
7. Alerta de ponto cego, BSW
8. Alerta de saída segura dos ocupantes, OSE
9. Alerta de tráfego cruzado traseiro, RCTA
10. Assistente de estacionamento semiautônomo, HFP
11. Assistente de parada de emergência, ESA
12. Assistente de partida em rampa, HSA
13. Assistente de permanência em faixa com intervenção para ponto cego, E-LKA OT
14. Câmara 360°, AVM
15. Câmara de ré, RVC
16. Farol alto inteligente, AHL
17. Frenagem automática de emergência, AEBS
18. Frenagem automática de emergência frontal e em curvas, AEB JA
19. Limitador de velocidade, SL
20. Reconhecimento de placas de velocidade, TSR
21. Sensores de estacionamento dianteiros
22. Sensores de estacionamento laterais
23. Sensores de estacionamento traseiros
24. Sensor de fadiga, DDAW



Fotos: Divulgação/ Renault

Trabalho feito por centenas de mãos

Desenvolvimento do Boreal foi liderado pela equipe brasileira mas contou com ajuda de outras engenharias da Renault

Por André Barros, de Campos do Jordão, SP

Um trabalho conjunto. Centenas de pessoas se debruçaram sobre a plataforma RGMP para, juntas, trabalharem no desenvolvimento do Boreal, o mais tecnológico Renault a sair de uma linha de montagem da empresa na América do Sul. A liderança do projeto, como conta o diretor de engenharia, Julio Oro, foi da equipe brasileira, mas participaram engenheiros da França, Colômbia, Argentina e Romênia, dentre outros.

Segundo ele o projeto veio em um momento ideal: ao mesmo tempo em

que cresceu a tecnologia embarcada nos veículos evoluiu também a capacidade da engenharia local para desenvolvê-los.

"Nos pegou em um nível de maturidade excelente. Mais do que nunca, na Renault, quase tudo foi desenvolvido localmente, porque temos esta capacidade."

Oro destacou também o apoio dos fornecedores: "Um projeto não se faz só no computador. Muita gente dá suporte, foram mais de trezentas pessoas. Na hora de desenvolver a multimídia trabalhamos com a LG. Quando vamos mexer no

cluster vem o auxílio da Visteon. Tem a Bosch, são muitos os fornecedores parceiros que têm tecnologias disponíveis e de quem juntamos os elementos para formar o carro”.

Tanta gente junta também gera mais trabalho, observa o diretor: “O sensor vem de um fornecedor, o radar de outro e tudo isto precisa conversar. O nosso trabalho é assegurar a conversa: temos de desenvolver, testar e validar, sem que sejam criados problemas ou novas dificuldades”.

O Boreal é construído sobre a plataforma RGMP, uma derivação da CMF-B usada pela Aliança Renault-Nissan-Mitsubishi. Oro diz que foram promovidas modificações: “A CMF-B não trazia tudo o que precisávamos para os projetos da região. É uma plataforma com outra estrutura, não é igual à da Europa”.

A RGMP estreou no Brasil com o Renault Kardian, lançado em 2024. Outra variação da CMF-B também está presente em uma fábrica local: a High Spec, que serve como base da nova geração do Nissan Kicks produzido em Resende, RJ, e, futuramente, no Kait, o primeiro SUV Nissan que terá o País como base global de produção.

NOVAS PEÇAS E COMPARTILHAMENTO

Embora as partes estampadas que compõem o design do Boreal sejam totalmente inéditas, desenvolvidas especialmente para o SUV, muitas peças mecânicas são compartilhadas com outros modelos, de acordo com o diretor de engenharia: “Especialmente os itens de plataforma são compartilhados. Mas temos também peças novas, porque como o carro é mais pesado, mais potente do que o Kardian, não podemos compartilhar”.

A parte do powertrain difere pelo fato de o motor do Kardian ser o TCe 1.3, produzido pela Horse, e o Kardian usar o 1.0, ambos com tecnologia flex. A plataforma RGMP permite, no entanto, que sejam instalados sistemas híbridos nos dois modelos – algo que a Renault não confirma neles especificamente, mas já

admite estar em desenvolvimento para a operação local.

Em torno de 850 peças são exclusivas para o Boreal, das quais mais de seiscentas fabricadas no Brasil. São setenta os fornecedores locais e mais trinta de fora do País. Alguns estreiam com a Renault no SUV – no total a montadora recebe peças de mais de 350 fornecedores na América do Sul, 215 deles no Brasil.

O índice de nacionalização chega a 65% neste início: “A localização com foco em competitividade é um tema estratégico para a Renault”, diz Marluce Borges, vice-presidente de compras da Renault Geely do Brasil. “Estamos sempre em busca de novas oportunidades com os nossos parceiros”.

A executiva destaca, especialmente, os módulos eletrônicos: são 25 no Boreal e boa parte do sistema é importada: “Temos muitas oportunidades de localizar”.

MUDANÇAS NA FÁBRICA

Os 24 sistemas ADAS incorporados ao Boreal demandaram as principais mudanças na fábrica de São José dos Pinhais, PR, para produzir o modelo, explica o diretor de fabricação Carlos Carrinho: “Instalamos antenas e novos equipamentos para montar e testar os serviços conectados. Na área de carroceria implementamos um novo processo de solda para a fabricação de portas, porta-malas e capô”.

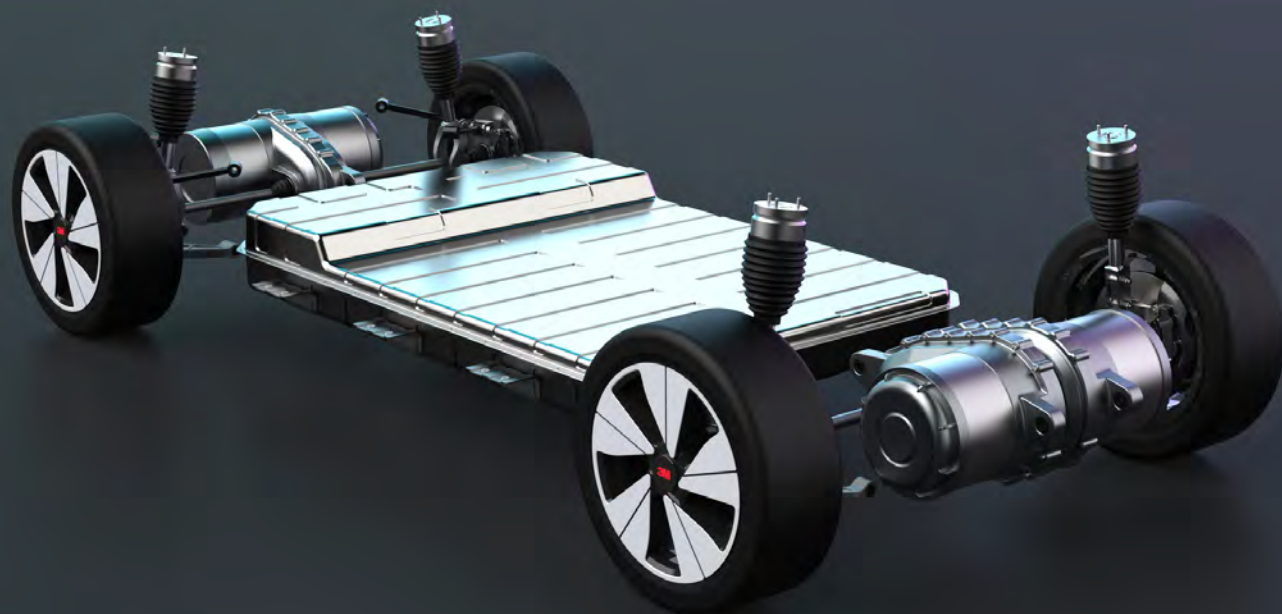
O Boreal traz em seu catálogo a opção de teto solar panorâmico, o que demandou, na área de pintura, um novo processo e tecnologia, de acordo com o diretor.

A produção em série começou em outubro e a fábrica está em processo gradual de aumento de cadência. As concessionárias estão recebendo o modelo desde o começo de novembro e os primeiros serão entregues aos clientes em 21 de novembro, junto com a abertura do Salão do Automóvel.

A fábrica da Renault Geely no Paraná emprega 3,1 mil pessoas na área de produção e deve, em breve, ganhar mais modificações para que os modelos da marca chinesa também sejam produzidos ali. ■



O diretor de engenharia Julio Oro e o Boreal: a mais nova cria de seu departamento envolveu mais de trezentas pessoas e 350 fornecedores. “Quase tudo foi desenvolvido localmente porque temos capacidade.”



3M assume a liderança

Como a 3M vem ajudando a destravar a cadeia de valor da eletrificação no Brasil, oferecendo aos clientes a logística da sustentabilidade ao combinar ciência dos materiais, manufatura inteligente e metas de ESG

A eletrificação no Brasil é um jogo complexo que vai muito além de substituir um motor a combustão por um elétrico. Trata-se de uma reengenharia completa, que envolve desde o chão de fábrica até as rotas logísticas, passando pelo gerenciamento térmico e pela reciclabilidade dos materiais. Nesse cenário desafiador, cada grama de CO₂ evitado faz diferença.

Como parceira estratégica das montadoras, a 3M se posiciona como o elo essencial que conecta

ciência dos materiais, manufatura inteligente e metas de ESG. Suas soluções para a eletrificação da mobilidade cobrem toda a jornada de desenvolvimento: baterias, isolamento elétrico, redução de peso, barreiras térmicas, adesivos estruturais e automação. Tudo é projetado para agregar eficiência e desempenho à nova era da mobilidade.

A 3M enxerga o futuro da eletrificação no Brasil guiado pela eficiência e pelo design responsável. Desde a redução de peso até o gerenciamento térmico e o ciclo de vida das baterias, a empresa

se coloca como um elo estratégico na logística da sustentabilidade automotiva.

Eficiência com propósito

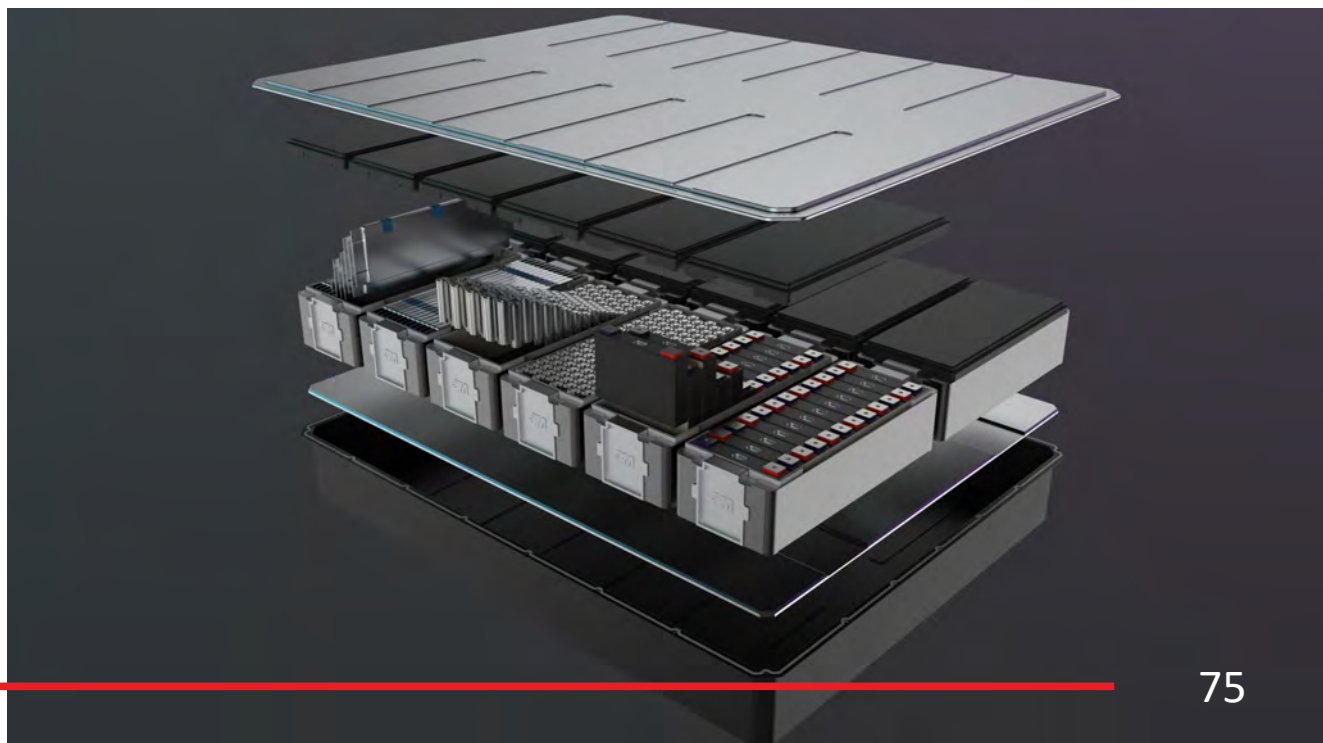
Entre os produtos destacados pela empresa, as 3M™ Glass Bubbles se sobressaem. Elas ajudam a reduzir o peso de componentes plásticos e compósitos. A leveza de peças veiculares pode resultar em maior autonomia para veículos elétricos e economia de combustível nos modelos a combustão. Menor massa significa mais eficiência, uma lógica que impacta diretamente a matriz energética do Brasil.

As barreiras contra thermal runaway, como as séries 3M™ Thermal Barrier 600/700, ajudam a lidar com a propagação térmica e podem retardar a transferência de calor de uma célula para outra. Além disso, materiais como o 3M™ Battery Enhancement 1807S ajudam a manter a temperatura ideal de operação da bateria, contribuindo para sua eficiência. O resultado é a possibilidade de projetar baterias com maior autonomia. Já a série 3M™ Cell Expansion Foam SJCEF oferece amortecimento nos módulos de bateria.



E quando o assunto é circularidade, a 3M conta com adesivos e soluções de debonding que permitem montagem e desmontagem inteligentes dos módulos. A reutilização futura desses materiais, viabilizada pelos produtos da 3M, favorece a reciclabilidade, alinhada diretamente às metas de ESG.

Há mais: tecnologias como o sistema 3M™ Finesse-it™ Robotic Paint Repair, por exemplo, aumentam a padronização e reduzem operações altamente manuais nas linhas de montagem. Isso representa um salto em produtividade.



EX2 chega batendo forte na concorrência

Candidato a ser produzido no Brasil, na fábrica da sócia Renault, hatch elétrico de entrada da marca chinesa começou a ser vendido por R\$ 120 mil

Por André Barros

O Geely EX2, hatch compacto 100% elétrico que será o motor de expansão da marca chinesa como produto de entrada no mercado brasileiro, começou a ser vendido em novembro em ação promocional de lançamento por R\$ 120 mil, em sua versão Pro, o que coloca o modelo em concorrência direta e vantajosa sobre a BYD, sua principal rival no País. A versão topo de linha Max, que agrega sistemas de assistência ao motorista, os ADAS, e rodas de liga leve, tem preço promocional de R\$ 135,1 mil.

O lançamento da Geely concorre diretamente com os dois compactos de entrada da BYD no País, Dolphin Mini e Dolphin, com a vantagem de ter o preço quase igual ao do primeiro – que parte de R\$ 119 mil – mas o porte maior, que se assemelha mais ao segundo.

O EX2 tem 2m65 de entre-eixos, 4m13 de comprimento e a autonomia das baterias de lítio-ferro-fosfato, de 39,4 kWh, é de até 289 quilômetros, segundo medição no padrão Inmetro/PBEV. O BYD Dolphin tem porte e características muito parecidas: 2m70 de entre-eixos e 4m12 de comprimento, com autonomia de 291 quilômetros, mas o preço parte de quase R\$ 180 mil.



Divulgação/Geely



Após a ação promocional de lançamento, destinada a um "lote generoso", segundo o Jefferson Antunes, chefe de produto da Geely, os preços subirão para R\$ 123,8 mil e R\$ 136,8 mil, respectivamente para as versões Pro e Max. Não há prazo definido para o reajuste.

AMBIÇÃO MODERADA

Embora chegue batendo forte na concorrência com seu modelo de entrada, ao menos por enquanto os volumes esperados de vendas do EX2 no Brasil não deverão ser tão grandes quanto o dos concorrentes da BYD: de janeiro a outubro foram vendidos 12,1 mil Dolphin e 25,7 mil Dolphin Mini. A ambição da Geely é moderada pelo tamanho ainda pequeno da rede, formada por 23 concessionárias, enquanto a BYD já superou as duzentas no País.

Antunes garantiu, porém, que a empresa está pronta para atender à demanda do

mercado, incluindo também o SUV elétrico EX5, lançado em julho no Brasil. E a rede também tende a crescer substancialmente com a sociedade com a Renault, que inclui o compartilhamento de algumas das mais de 260 concessionárias que a marca já tem estabelecidas no Brasil.

O EX2 tem vocação para altos volumes: na China, onde é chamado de Geome Xingyuan, em um ano, tornou-se o modelo mais vendido do maior mercado do mundo. São mais de 50 mil unidades mensais.

Devido ao seu porte e preço o EX2 é sério candidato a ser produzido no Brasil, dentro do acordo em que a Geely comprou 26,4% da operação brasileira da Renault, com direito a compartilhar rede e usar a fábrica de São José dos Pinhais, PR. O planejamento industrial da nova empresa foi anunciado em 17 de novembro.

QUALIDADES

O Geely EX2 oferece espaço interno de modelos maiores, apesar das dimensões externas compactas. Graças à plataforma GEA da fabricante, os passageiros traseiros, até três, têm mais conforto com o piso totalmente plano, com mais espaço para as pernas e assento mais anatômico.

Como motor acomodado no eixo traseiro – configuração inédita nesta categoria – o porta-malas acomoda 375 litros de volume para bagagens, chegando a 1 mil 320 litros com os bancos traseiros bipartidos rebatidos. Com o deslocamento da motorização para a traseira também sobrou espaço para um compartimento de malas embaixo do capô dianteiro, de 70 litros.

O motor elétrico do EX2 tem 116 cv e 150 Nm de torque máximo, o equivalente a 15,3 kgfm, o que segundo a Geely confere ao modelo o melhor desempenho de aceleração dentre os elétricos de entrada – de acordo com medições da fabricante o carro se desloca de zero a 100 km/h em 10,2 segundos. O sistema de segurança das baterias conta com resfriamento líquido e suporta carregamento rápido, alcançando de 30% a 80% de carga em 21 minutos em carregadores do tipo DC de até 70 kW.



Divulgação/Leapmotor

Com C10 Stellantis inicia estratégia de eletrificação à chinesa

SUV elétrico de grande porte importado de sócio na China é o primeiro lançamento da marca no Brasil, ainda sem definição de produção nacional

Por André Barros, de Campinas, SP

Mais uma marca chinesa de veículos eletrificados começou a tentar a sorte no Brasil, desta vez pelas mãos da Stellantis, que tem participação na Leapmotor na China e representa a fabricante em mercados internacionais. A Leap, como está sendo chamada, chega para somar mais um nome à faixa de mercado disputada por uma dezena de conterrâneas que já representam cerca de 10% dos emplacamentos no mercado brasileiro. Em um segmento que cresce mês a mês

habitado por diversos SUVs eletrificados, o C10 foi lançado no início de novembro com ambições ainda tímidas.

O SUV de grande porte elétrico começou a ser vendido em duas opções: BEV, alimentado exclusivamente por baterias, por R\$ 190 mil, e por quase R\$ 200 mil pode-se levar para a garagem o primeiro REEV vendido no País – a sigla Range Extended Electric Vehicle denomina veículos com tração 100% elétrica com autonomia estendida por um motor a combustão que serve de gerador para as

baterias que mantêm a tração elétrica por todo o tempo e um motor a combustão para recarregar as baterias; é, portanto, um híbrido plug-in que só usa o modo elétrico e pode ser recarregado na tomada ou pelo motor-gerador.

O portfólio da Leap no Brasil será formado apenas por modelos eletrificados



e, ao menos neste primeiro momento, somente SUVs. Já está agendada para janeiro a chegada do segundo carro da marca, o B10, um SUV elétrico médio.

SEM GRANDES AMBICÕES

A mais nova marca da Stellantis no País vem com menos sede ao pote, comparado com algumas de suas conterrâneas que chegaram com portfólio que se multiplica a cada mês e meta ambiciosa de abertura de concessionárias. O plano é crescer devagar, de forma sustentável, como explica Fernando Varela, responsável pela Leap na América do Sul: "O primeiro passo é estabelecer a rede, com 36 lojas de grupos que já trabalham com outras marcas da Stellantis. Desejamos um crescimento saudável. Conforme for crescendo o portfólio a rede poderá crescer também".

Varela é bem mais econômico com relação aos próximos passos da Leap na região. Não nega e nem confirma possibilidade de produção local, mas deixa claro que é algo inerente aos planos da Stellantis. Confirmou, sem dar números, mais lançamentos além do C10 e B10 e a expansão, em 2026, para outros mercados na região – a estreia foi no Chile e no Brasil. No mais, a resposta segue a mesma: "No momento certo informaremos".

Um dia antes do lançamento Herlander Zola, em sua primeira entrevista como presidente da Stellantis América do Sul, afirmou que as tecnologias da Leapmotor poderão ser tropicalizadas. Ele deixou claro que, embora não tenha martelo batido a respeito, produzir modelos da plataforma Leap no Brasil está nos planos da companhia: "Eu me empenharei para ter esta aprovação. Mas, por enquanto, não há nada decidido".

GRANDE, ELÉTRICO E ECONÔMICO

As duas versões do C10, tanto a híbrida plug-in REEV como a 100% elétrica, abrem os trabalhos da Leapmotor no mercado brasileiro com produtos bem completos, com ampla oferta de tecnologia e sistemas inteligentes de segurança, bem ao estilo chinês que o consumidor local vem se

acostumando, sempre com preços competitivos em seu segmento.

Os R\$ 190 mil pedidos pelo BEV e os R\$ 200 mil pelo REEV são valores considerados agressivos para um SUV com 4m74 de comprimento, 2m82 de entre-eixos e 1m90 de largura. O C10 BEV deve competir com o BYD Yuan Plus, o GAC Aion V e o Geely EX5, enquanto o REEV encara híbridos plug-in e como BYD Song Plus, GWM Haval H6 PHEV19 e o Jaecoo J7.

Montado sobre a plataforma Leap, na China, o C10 BEV tem 218 cavalos e o REEV tem 215, ambos com 320 Nm de torque imediato. A autonomia? 338 quilômetros na versão 100% elétrica em medição do Inmetro, e mais de 950 quilômetros na WLTP com o híbrido de autonomia estendida.

Não à toa a marca usa o termo ultra-híbrido para se referir ao REEV. Trata-se de um veículo com tração traseira 100% elétrica, equipado com motor-gerador 1.5 a gasolina que funciona apenas para carregar as baterias e estende a autonomia. A recarga das baterias também pode ser feita em recarregadores.

Em percurso de 200 quilômetros nas rodovias paulistas a reportagem fez uma mescla: foi com o modo de direção 100% elétrico, sem ligar o motor. Retornou com o modo a combustão, com o motor fazendo o trabalho de alimentar a bateria. Na chegada paramos em um posto de combustível para ver quanto de gasolina tinha sido consumido: 1 litro.

VISUAL ENXUTO, SEM BOTÕES

Com linhas visuais bastante enxutas, sem arcos, o C10 BEV difere do C10 REEV apenas pela ausência da tampa do tanque de combustível do lado direito. De resto os dois são iguais.

No melhor estilo chinês o visual interno do C10 é bastante minimalista, são poucos os botões, algo que pode incomodar alguns – bem, ao menos a este repórter incomodou.

Para mexer no espelho retrovisor, nos bancos do motorista e do passageiro, no controle do ar-condicionado, dentre outras

funções, é preciso explorar a tela central de 14,6 polegadas com comandos sensíveis ao toque. É intuitiva, personalizável, mas pode ser perigoso dependendo da ocasião, pois desvia a atenção. O ponto positivo é que existem dois botões no volante que podem ser usados como atalho para as funções que o cliente desejar. É possível também comandar tudo por meio de aplicativo no smartphone.

Outra tela posicionada à frente do motorista abriga o quadro de instrumentos digital, com monitoramento de autonomia, velocidade e o que mais o cliente desejar personalizar. E, internamente, isto é tudo.

O C10 dá a possibilidade de instalar aplicativos de navegação e música, tem internet nativa e oferece um bom pacote ADAS, com assistente de centralização na faixa, piloto automático inteligente, detecção de colisão e frenagem automática de emergência.

Por fora o destaque está para a roda de 20 polegadas e a assinatura traseira em LED que percorre toda a tampa do porta-malas. O C10 chama a atenção pelo seu porte.

B10 EM JANEIRO

No começo de 2026 chega ao Brasil o segundo Leapmotor, o SUV médio B10, apenas em versão BEV, 100% elétrica. O preço já foi divulgado: R\$ 173 mil. O motor elétrico tem 218 cavalos com 240 Nm de torque. A fabricante oferece quatro anos de garantia para ambos os modelos. ■

Leap B10: SUV elétrico médio chega em janeiro.



Somos a maior recicladora de sucata ferrosa da América Latina.

Todos os anos, transformamos 11 milhões de toneladas de sucata em aço, o que representa 71% de todo aço produzido pela Gerdau. Para cada tonelada de sucata reciclada em nossa operação, evitamos a emissão de 1,5 toneladas de CO2 no meio ambiente*.

A Gerdau recicla sem fim e devolve para a sociedade um futuro mais sustentável.



GERDAU

O futuro se molda

*Fonte: World Steel Association





O SUV médio híbrido Omoda 5 HEV e o híbrido plug-in de grande porte Omoda 7 SHS: portfólio da O&J dobra no País.

Divulgação/O&J

Portfólio dobrado e plano de produção em 2026

Aumento de oferta de produtos com mais dois SUVs importados, Omoda 5 HEV e Omoda 7 SHS, e investimento em marketing antecede instalação de linha de montagem no Brasil, ainda sem fórmula definida

Por André Barros

Enquanto ainda se estuda a melhor forma de nacionalizar seus carros no Brasil, com expectativa confirmada de iniciar operações de montagem no segundo semestre de 2026, os executivos da chinesa Omoda Jaecoo, divisão de duas marcas gêmeas do Grupo Chery, tratam de aumentar o portfólio de produtos importados à venda no País, ampliar rapidamente a rede de concessionárias e investir em marketing.

Estreante este ano no mercado brasileiro, com vendas iniciadas em abril de seus dois primeiros SUVs, o Jaecoo 7 híbrido plug-in e o Omoda E5 elétrico, a empresa já vendeu cerca de 5 mil veículos em poucos meses, mas o resultado ainda ficou abaixo do esperado pelos diretores da fabricante, que esperam agora aumentar a velocidade de crescimento no País com o dobro da oferta: desde o fim de outubro chegaram mais dois SUVs eletrificados

importados da China, os Omoda 5 HEV híbrido e 7 SHS híbrido plug-in.

Os dois novos modelos chegam acompanhados de um robusto plano de ampliação de rede, que em breve deve quase que dobrar o número de pontos no País: já são cinquenta concessionárias abertas e outras 47 já foram nomeadas e estão em obras.

Ao mesmo tempo seguem crescendo os investimentos pesados em marketing, que além de anúncios dos produtos em horário nobre da TV agora serão apoiados por campanha estrelada por Bruna Marquezine, que recebeu alguns milhões de reais para tornar-se embaixadora das marcas gêmeas. A expectativa é de colocar a O&J na cabeça do brasileiro.

A combinação de linha de produtos aumentada para quatro modelos, rede ampliada e mais marketing se alia a outro fator fundamental para fazer as vendas crescerem: preços mais atrativos que, naturalmente, fazem esperar por volumes mais robustos.

Omoda 5 HEV: agora o SUV médio híbrido de entrada da O&J no Brasil.



Segundo Peng Hu, responsável pela O&J no Brasil, o objetivo é alcançar venda de 2,5 mil unidades por mês, o que fará a empresa fechar o ano com cerca de 10 mil emplacamentos. Para 2026 a meta é chegar a 50 mil já considerando a montagem nacional de alguns modelos. "Teremos três novidades, o portfólio crescerá e já temos um sistema híbrido flex em desenvolvimento."

OMODA 5 HEV

O híbrido Omoda 5 é um SUV médio que agora faz o papel de carro de entrada da O&J no País. Com preço inicial de R\$ 160 mil, versão Luxury, e de R\$ 185 mil na topo de gama Prestige, o modelo tende a brigar com SUVs a combustão de marcas consagradas, como o Jeep Compass, e até elétricos como o Chevrolet Spark – este também chinês. As dimensões são de 4m44 de comprimento, 1m82 de largura e entre-eixos de 2m61.

O Omoda 5 tem powertrain híbrido que integra um motor 1.5 TGDl, turbinado com injeção direta de gasolina, com o elétrico que, juntos, somam potência combinada de 224 cavalos. A autonomia prometida supera os 1 mil quilômetros com apenas um tanque de gasolina, porque a tração elétrica é priorizada trabalha na maior parte do tempo.

Por dentro o minimalismo do produto chinês traz a incômoda ausência de botões e enormes telas, uma é o quadro de instrumentos em frente ao motorista e a outra é a central multimídia, que juntas somam quase 25 polegadas. Todas as funções do veículo são acessadas pelas telas.

Também comum dentre os chineses o SUV oferece catorze tipos de ADAS, sigla em inglês para sistemas avançados de assistência ao motorista, como controle de cruzeiro adaptativo ACC em todas as velocidades, frenagem automática de emergência e monitor de ponto cego.

OMODA 7 SHS

O sistema híbrido plug-in do Omoda 7 foi batizado SHS, ou Super Hybrid System. Combina o mesmo motor 1.5 TGDl com um

elétrico que juntos alcançam 279 cavalos, com alta eficiência – em testes da empresa o SUV rodou mais de 1,4 mil quilômetros com um tanque de gasolina.

Um dos diferenciais do Omoda 7 é a enorme tela central flutuante, que pode ser colocada no centro do painel ou do lado do passageiro, movimentada por um trilho. São 15,6 polegadas. O quadro de instrumentos, de 9 polegadas, fornece as informações ao motorista.

O Omoda 7 SHS tem preços e porte de SUV grande, com 4m66 de comprimento, 1m86 de largura e entre-eixos de 2m72. A versão Luxury sai por R\$ 255 mil e a Prestige por R\$ 280 mil.

PRODUÇÃO NACIONAL EM 2026

Algumas opções estão em análise pela diretoria da Omoda Jaecoo para iniciar sua produção local de veículos, desde construir uma fábrica do zero, algo que demoraria de dois a três anos, até fazer a operação dentro de um parceiro –

Omoda 7 SHS: híbrido plug-in de grande porte e autonomia de até 1,4 mil quilômetros.



como ocorre com a empresa controladora Chery, que desde 2017 tem sociedade meio a meio com o Grupo Caoa e monta seus carros no Brasil na fábrica do sócio brasileiro em Anápolis, GO.

Por enquanto nenhuma opção está descartada e nem confirmada, segundo o CEO Shawn Xu, que também é vice-presidente da Chery International. Embora sem nenhuma confirmação disto, ainda podem estar nos planos a utilização da fábrica que a Chery construiu em Jacareí, SP, e está fechada desde 2022, mas para isto deve haver negociação com o sócio Caoa, que detém 50% de participação nas instalações.

Xu evitou enumerar as opções em análise e deixou em aberto diversas possibilidades, incluindo a compra de fábricas desativadas ou a montagem provisória dos veículos em um parceiro em paralelo à construção de uma nova unidade.

A operação deverá ser iniciada com a montagem de kits importados CKD ou SKD, respectivamente de carros completamente desmontados ou semimontados, mas a intenção é desenvolver um parque de fornecedores brasileiros, garantiu o executivo, que por mais de uma vez afirmou: "Com os nossos planos para o Brasil ter produção local é necessário". E deu um prazo: "Queremos iniciar até a metade do ano que vem".

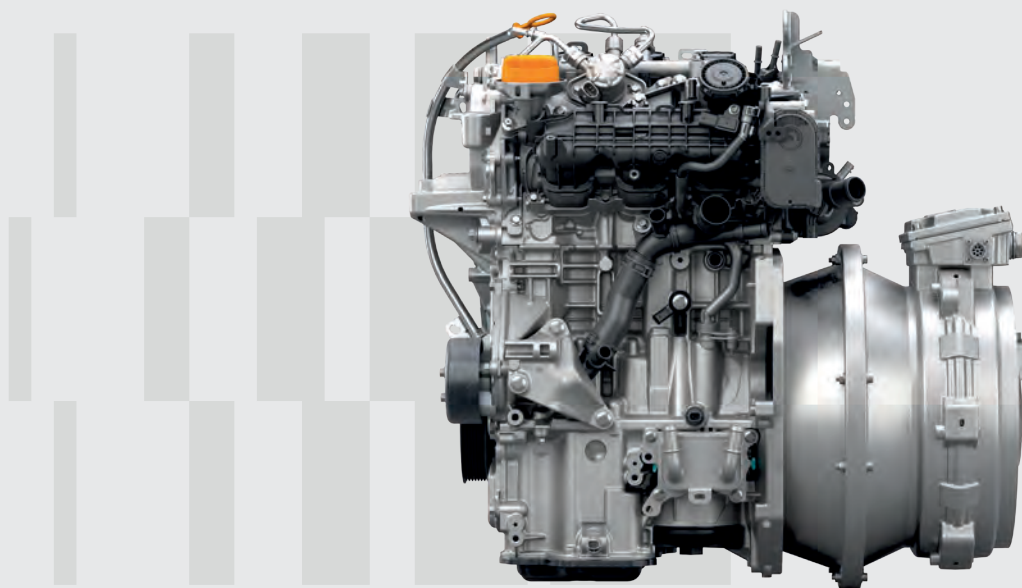
O plano é que o modelo híbrido flex em desenvolvimento seja lançado no mercado brasileiro no segundo semestre de 2026 – quem sabe junto com a produção local. A Omoda Jaecoo terá também modelos movidos a motor a combustão interna à venda: "Entendemos que no Brasil os motores a combustão terão vida longa", justificou Peng Hu, responsável pela operação da O&J no País.

O objetivo da Omoda Jaecoo no mercado brasileiro é bastante ambicioso: Xu espera que as marcas gêmeas integrem o Top 10 do ranking de vendas nos próximos três anos. E reforça: "Não entraremos e sairemos do País. Nosso objetivo aqui é de longo prazo. Por esta razão é mandatório ter uma fábrica aqui". ■



FORNECEDOR DE POWERTRAIN DO ANO

A Horse Powertrain tem o orgulho de ser a vencedora do Prêmio AutoData como Fornecedor de Powertrain do ano. Apoiando nossos clientes no caminho para as emissões zero, projetamos e fabricamos o Range Extender Flex Fuel em nossa fábrica em Curitiba, aqui no Brasil.



horse-powertrain.com

salesglobal@horse-powertrain.com

WR-V fecha buraco e ativa dois turnos

Novo carro agora tem visual de SUV e porte igual ao do HR-V, mas preço menor. Lançamento aumenta ritmo de produção na fábrica de Itirapina.

Por André Barros



Divulgação/Honda

Havia um buraco na amplitude de preços no portfólio brasileiro da Honda. Da versão topo de linha do sedã City à mais barata do SUV HR-V existia espaço para mais um modelo, em lacuna outrora ocupada pela primeira geração do WR-V montado sobre a mesma plataforma do Fit, mas ambos deixaram de ser produzidos em 2022 com a reestruturação da gama da fabricante no País. Agora este terreno vazio está sendo ocupado novamente, mas por nova geração do WR-V.

Quando o presidente Arata Ichinose anunciou os R\$ 4,2 bilhões de investi-

mentos da Honda no Brasil, até 2030, ao vice-presidente da República e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin, em abril de 2024, o retorno do WR-V já tinha sido confirmado. O que não se esperava é que ele chegaria com porte aumentado, o mesmo do HR-V, ainda que com preço posicionado abaixo.

São 4m32 de comprimento. É apenas 2 cm menor do que o HR-V, com 4 cm a mais no entre-eixos de 2m65. O porta-malas, porém, acomoda 458 litros, bem mais do que os 354 do SUV lançado há dez anos.

A nova linha é formada por apenas duas versões, EX e EXL, ambas equipadas so-

mente com o motor 1.5 flex aspirado de 126 cv com transmissão automática CVT. Bem equipado desde a opção de entrada, com central multimídia, ar-condicionado digital, câmara de ré e o pacote Honda Sensing de assistência ao motorista, o novo WR-V parte de R\$ 145 mil. Para incluir faróis de neblina de LED, bancos e volantes revestidos em couro, carregador de celular por indução, o preço aumenta para R\$ 150 mil.

PORTE IGUAL, PÚBLICO DIFERENTE

Os preços do WR-V, portanto, ocupam agora a faixa de mercado que vai do topo do City Sedan EXL até a entrada do HR-V EX – desconsiderada aqui a versão Touring, mais esportiva e cara. Para Ariel Mógor, gerente de marketing e relações públicas da Honda, o porte não é o principal, pois o WR-V mira público diferente do HR-V.

“O WR-V será o primeiro SUV de muitos brasileiros”, aposta, completando que a estratégia de marketing direciona os esforços para jovens, casais sem filhos ou com filhos novos, que usam o carro para viajar. “Por isto o porta-malas maior, por exemplo. O cliente do WR-V fará um uso diferente daquele do HR-V.”

Mógor admite que pode haver alguma canibalização dos dois SUVs, mas minimiza. O WR-V é considerado pela Honda um novo carro, que amplia o portfólio e trará novos clientes à marca.

TRÊS TURNOS EM ITIRAPINA

Para colocar o WR-V no mercado a Honda promoveu a contratação de 350 trabalhadores nas suas fábricas em Itirapina e Sumaré, SP. Na primeira, onde o modelo é produzido, foram acrescentados 250 funcionários que serão integrados até dezembro, para completar dois turnos completos de trabalho. Assim a capacidade produtiva será ampliada em cerca de 20 mil unidades, para 125 mil carros/ano já em 2026.

Esta é a estimativa que a Honda faz que o novo modelo trará de acréscimo à produção nacional. De janeiro a setembro, sem o WR-V, foram comercializados 74,6 mil carros da marca, dos quais 45,3 mil foram do HR-V, também montado em Itirapina.



Em torno de 10% do volume fabricado lá tem como destino outros mercados, que também receberão o novo SUV. O total de produção estimado para este ano, já com o novo carro em linha, é de 105 mil unidades.

Segundo o diretor comercial Marcelo Langrafe a chegada do WR-V promove a maior mudança na planta de Itirapina, inaugurada em 2019: “Temos uma fábrica nova e moderna. Além dos novos funcionários instalamos mais equipamentos, mas o grande reforço foi mesmo a força de trabalho. Passamos agora a operar em dois turnos completos”.

Em Itirapina agora são produzidos três linhas de produtos: os City sedã e hatch, WR-V e HR-V. Para apoiar o aumento da produção a Honda também contratou mais cem trabalhadores em Sumaré, onde produz motores e outros componentes.

A operação de ambas as fábricas no Interior paulista é abastecida com energia limpa, gerada no parque eólico de Xangri-Lá, RS.

Parte relevante do investimento de R\$ 4,2 bilhões da Honda no Brasil até 2030 foi aplicada no WR-V, construído sobre a mesma plataforma do City e do HR-V. Outra parte dos recursos está sendo aplicada no desenvolvimento da tecnologia híbrida flex.

Sem revelar datas Langrafe disse que o trabalho vem sendo conduzido e chegará ao mercado “na hora certa”. Em paralelo a Honda expande sua rede de concessionárias, hoje com 210 casas: “Estamos abrindo lojas onde identificamos demanda”. ■



Toyota contribui com o debate sobre descarbonização durante a COP30

Empresa levou ao evento soluções reais para transição energética na mobilidade, com biocombustíveis e eletrificação.

Na COP30, em Belém (PA), que aconteceu entre 10 e 21 de novembro, a Toyota do Brasil apresentou ao mundo soluções práticas de como eletrificação e biocombustíveis podem caminhar juntos na transição para uma mobilidade de baixo carbono. A marca levou dois protótipos desenvolvidos no país — uma picape híbrida flex e um modelo movido a biometano — que demonstram o potencial

do Brasil em unir tecnologia, sustentabilidade e acessibilidade. Além disso, uma frota de 70 veículos híbridos flex, produzidos localmente e abastecidos exclusivamente com etanol, foram utilizados no transporte das delegações internacionais.

Durante o evento, a Toyota também participou de painéis e debates que destacaram o papel dos biocombustíveis como solução imediata para a descarbonização da mobilidade global.

O papel dos biocombustíveis

A Toyota adota uma estratégia de múltiplas rotas rumo à neutralidade de carbono, adaptando suas soluções às realidades locais. No Brasil, o etanol é um dos pilares dessa jornada – uma tecnologia madura, segura e amplamente disponível. O uso de veículos flex e híbridos flex já evitou a emissão de mais de 600 milhões de toneladas de CO₂ equivalente no país. A produção utiliza apenas 1% das terras destinadas à agricultura, e 98% da expansão dos canaviais ocorreu sobre pastagens degradadas, recuperando solos e otimizando o uso da terra.

Além do impacto ambiental positivo, o setor de biocombustíveis gera 3 milhões de empregos diretos e indiretos, com salários 46% acima da média agrícola, e contribui com US\$ 1.000 anuais ao PIB per capita dos municípios produtores. A bioeletricidade da cana também leva energia a comunidades rurais, fortalecendo a infraestrutura local.

Pesquisas mostram que o cultivo de cana e a produção de etanol não competem com a produção de alimentos, podendo coexistir de forma sustentável.

Fundação Toyota do Brasil: impacto social e conservação ambiental

A Fundação Toyota do Brasil participou da COP30 promovendo painéis e encontros em seu estande no Pavilhão Brasileiro, na Green Zone ,



que reforçaram a importância da colaboração entre empresas, agentes do terceiro setor e instituições de pesquisa.

O destaque da programação foi o lançamento de um estudo técnico- Factsheet, desenvolvido pela Professora Glaucia Mendes Souza (Universidade de São Paulo), Professor Luiz Augusto Horta Nogueira (Universidade Federal de Itajubá) e Raffaella Rossetto (Instituto Agrônomo de Campinas), que reforça a importância dos biocombustíveis e o uso eficiente da terra – como a produção de etanol – para que a mobilidade sustentável possa coexistir com a proteção dos biomas, reforçando o protagonismo brasileiro na construção de soluções concretas rumo à neutralidade de carbono.

“Acreditamos que a transição para uma economia de baixo carbono depende de soluções que unam ciência, tecnologia e inclusão social. Ao apoiar estudos como este, a Fundação Toyota do Brasil reforça seu compromisso em impulsionar caminhos viáveis para uma mobilidade mais sustentável, que respeite os biomas e valorize o protagonismo brasileiro na construção de um futuro ambientalmente responsável”, afirma Roberto Braun, presidente da Fundação Toyota do Brasil.





Contrato assinado: Volkswagen abre linha de R\$ 2,3 bilhões do BNDES para financiar eletrificação, sistemas de direção, conectividade e exportações.

Volkswagen usa R\$ 2,3 bi do BNDES para eletrificação

Todos os modelos da marca terão versões híbridas a partir de 2026 com a injeção de recursos no plano de R\$ 20 bilhões em investimentos na América do Sul

Por André Barros, de São Bernardo do Campo, SP

No último dia de outubro a Volkswagen confirmou que, a partir de 2026, todo veículo de seu portfólio desenvolvido no Brasil, para os mercados sul-americanos, terá uma versão eletrificada, com opção de três diferentes sistemas híbridos: leve, autorrecarregável fechado ou recarregável plug-in. A principal novidade é que a eletrificação será financiada com recursos do BNDES, que aprovou linha de crédito de R\$ 2,3 bilhões que serão injetados no plano de investimentos da fabricante que está em curso, de R\$ 20 bilhões para a América do Sul no período 2022-2028.

Além de produzir versões híbridas flex, com motores bicomposto etanol-gasolina, sobre a plataforma MQB27, que já foi introduzida em todas as fábricas brasileiras da Volkswagen, a companhia também anunciou que produzirá na fábrica Anchieta, em São Bernardo do Campo, SP, um novo veículo sobre a nova plataforma MQB37, que na Europa já serve de base a modelos como o SUV T-Roc.

O anúncio foi feito em cerimônia na fábrica Anchieta que marcou a assinatura

da linha de crédito pelo presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, e por Alexander Seitz, chairman executivo da Volkswagen América do Sul, com a presença também de Geraldo Alckmin, vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Uallace Moreira, secretário de Desenvolvimento Industrial do MDIC, e Ciro Possobom, presidente da Volkswagen do Brasil, dentre outras autoridades e executivos da empresa.

AVANÇO INDUSTRIAL

"O aporte de R\$ 2,3 bilhões do BNDES acelera a transição energética e tecnológica da Volkswagen do Brasil e fortalece a nossa engenharia", disse Possobom. "Tem início uma nova era de eletrificação: a partir de 2026 todo novo Volkswagen desenvolvido e fabricado na América do Sul terá versões eletrificadas em todas as modalidades possíveis."

Mercadante destacou a estratégia da atual gestão para incentivar a industrialização de novas tecnologias no País: "O apoio do BNDES à inovação de empresas brasileiras está no cerne da política industrial do governo do presidente Lula. Uma indústria mais inovadora, capaz de desenvolver tecnologias aliadas à descarbonização no setor automotivo é uma indústria que olha para o futuro. E o futuro é a transição energética".

Além da eletrificação os recursos da linha de financiamento também serão usados para o desenvolvimento no País de sistemas avançados de assistência ao motorista, os ADAS, conectividade e no fomento às exportações. Segundo Possobom todas as tecnologias híbridas, leves, fechadas e plug-in, estarão disponíveis no portfólio da Volkswagen a partir de 2026: "Teremos uma solução completa, democratizando a eletrificação e o acesso a tecnologias avançadas de segurança, conectividade e inteligência artificial".

Os elétricos, por ora, não fazem parte do planejamento de manufatura local da Volkswagen. Alexander Seitz justificou que o Brasil difere dos demais mercados: "Aqui temos o flex, ao contrário de Estados

Unidos, Europa e China. Entendemos que os elétricos não são a solução primária para o País".

MAIS TECNOLOGIA E EXPORTAÇÃO

O plano investimento de R\$ 20 bilhões da Volkswagen para a América do Sul está atrelado a integração dos novos sistemas de propulsão, direção e conectividade em todos os 21 lançamentos previstos até 2028 – oito já estão nas concessionárias da marca no País, com os renovados T-Cross, Amarok, Nivus, Nivus GTS, Golf GTI, Jetta GLI, Taos e o primeiro inédito da nova safra, o SUV compacto de entrada Tera, lançado no meio deste ano e que, em setembro, foi o carro mais vendido do País.

Segundo a Volkswagen o objetivo é expandir o alcance dos sistemas avançados de condução, chegando a modelos da base do portfólio, como já acontece com o Tera. O mesmo acontecerá com funções de conectividade e inteligência artificial, que também serão introduzidas em maior número de veículos da marca.

Existem também recursos provenientes da linha Exim Pré-Embarque do BNDES, com o objetivo de impulsionar as exportações da Volkswagen, que somam mais de 4,4 milhões de veículos já embarcados para 147 países desde 1970. Em 2025 os embarques, de janeiro a setembro, avançaram 43% sobre o mesmo período do ano passado.

Ciro Possobom anuncia novidades do plano de investimento: financiamento do BNDES, versões híbridas de todos os modelos, sistemas ADAS e nova plataforma MQB37 na Anchieta





Divulgação/Ford

Ford coloca mais US\$ 170 milhões na Argentina

Investimento adicional será aplicado para produzir versão híbrida plug-in da picape Ranger e se soma a US\$ 40 milhões anunciados em julho

Por Redação AutoData

A Ford adicionou US\$ 170 milhões ao seu ciclo de investimento na Argentina para produzir uma versão híbrida plug-in da picape Ranger na sua fábrica de Pacheco. A previsão de início da produção é 2027. Será o primeiro veículo eletrificado produzido pela empresa na América do Sul.

O novo aporte se soma aos US\$ 40 milhões adicionais anunciados em julho, que foram aplicados em nova ampliação do ritmo de produção da Ranger na fábrica argentina, que em novembro de 2024 já tinha sido expandido em 15%, para 70 mil unidades/ano, e agora terá novo salto para 80 mil/ano já este ano, abrigando novas versões entrarão no portfólio.

A Ranger completou 30 anos de produção na Argentina e caminha para registrar recorde de produção em 2025, somando 76 mil unidades, volume 30% superior ao do ano anterior e 45% acima do ano de seu lançamento. Cerca de metade das picapes produzidas são exportadas ao Brasil e o restante é dividido entre os mercados da Argentina, Chile, Peru, Colômbia, Paraguai e Uruguai.

"A resposta dos clientes superou nossas expectativas mais otimistas e nos impulsionou a dar um passo a mais para abastecer a demanda local e regional", destacou Martín Galdeano, presidente da Ford América do Sul.

Com os dois novos aportes o ciclo total de investimentos da Ford na Argentina, desde 2023, chega a US\$ 870 milhões. Os recursos foram aplicados no lançamento da nova geração da Ranger, uma nova linha de produção de motores diesel e a introdução de versões com cabine simples.

O CEO global da Ford, Jim Farley, fez o anúncio do novo investimento em visita à Argentina, no fim de outubro. Galdeano declarou que a versão híbrida da Ranger consolida fábrica de Pacheco como centro regional de produção de um amplo portfólio de picapes: "Faz parte da nossa estratégia de dar poder de escolha aos clientes, com liberdade de optar pelo tipo de propulsão que melhor se adapta às suas preferências". ■



AUTOMOTIVE

*Moldando o Futuro
da Mobilidade*



Processo HPDC (High Pressure Die Casting)

Processo por Gravidade

PRODUTOS



Bloco de motor



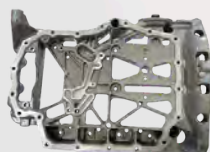
Cabeçote



Tampa do cabeçote



Carcaça de transmissão



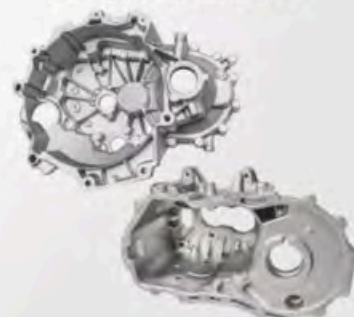
Carter



Ladder frame



Flywheel



Carcaça de câmbio

Do presente ao futuro da mobilidade: nossas soluções em fundição de alumínio atendem toda a indústria automotiva e acompanham as novas tecnologias, dos motores a combustão aos híbridos e elétricos.

Eletra monta chassi próprio de ônibus elétrico



Divulgação/Eletra

Empresa investe R\$ 40 milhões em nova linha, amplia produção e lança serviço de consultoria para clientes

Por André Barros

Pioneira e líder em vendas de chassis elétricos de ônibus no mercado brasileiro, a Eletra anunciou investimento adicional de R\$ 40 milhões para a expansão da produção e na abertura de uma linha de montagem de chassis em sua fábrica de São Bernardo do Campo, SP. Ao lado do galpão onde hoje são eletrificados os ônibus encarroçados, na última fase do processo, serão montados chassis próprios Eletra. A mudança mexerá com a

forma de a empresa fazer negócios.

Segundo Lêda Oliveira, diretora comercial da Eletra, a empresa passa a ser efetivamente uma montadora de chassis de ônibus elétricos. Atualmente o processo de produção na fábrica termina com a montagem dos sistemas elétricos do ônibus já pronto, após o chassis produzido por uma das parceiras, as vizinhas Mercedes-Benz e Scania, ser encarroçado pela Caio em Botucatu, SP.

Com o desenvolvimento do chassi próprio a Eletra passa a ter mais flexibilidade, especialmente na hora de definir o preço: "A Mercedes-Benz continua sendo nossa parceira e fornecerá a plataforma do chassi com os componentes mecânicos, elétricos e eletrônicos. Em nossa linha de montagem faremos o processo de eletrificação, adicionando os componentes da WEG, como motor elétrico, inversor e bateria. Depois ele parte para o encarroçamento", explica Iêda Oliveira.

Desta forma a Eletra melhora as condições de negociação com os clientes, pois poderá ela própria faturar os chassis, ou até os ônibus completos aos operadores de transporte. Hoje este processo é feito pela encarroçadora, que finaliza o processo na fábrica do ABCD Paulista. Com o aporte a unidade ampliará sua capacidade de produção de 1,8 mil para 3 mil chassis elétricos por ano.

DE OLHO NA EXPORTAÇÃO

Em uma próxima etapa, disse a executiva, o chassi chegará da Mercedes-Benz apenas com os componentes mecânicos, "pois pretendemos integrar todos os componentes elétricos e eletrônicos, instalando, também, sistemas como o ABS e controle de estabilidade, por exemplo".

A tecnologia é a mesma aplicada nos



ônibus elétricos já produzidos pela Eletra. A WEG, de Jaraguá do Sul, SC, continua fornecendo o motor elétrico, inversor e os módulos de bateria – todos produzidos no Brasil. Outros parceiros deverão ser integrados no futuro.

Um dos focos da Eletra é o mercado de ônibus elétricos da América Latina, contou sua presidente **Milena Romano**. Hoje empresas asiáticas têm dominado as vendas na região, mas estão surgindo relatos de críticas a respeito da qualidade, em contraponto ao preço mais baixo. A intenção da companhia é concorrer com eles, cobrando um pouco mais mas oferecendo mais qualidade.

Neste começo de operação duas opções de chassis estão sendo montados, que podem originar desde um midiônibus de 11,5 metros, passando pelos básicos de 12 m, padrões de 12 m a 13 m, e articulados de 20 m a 23 m. Todos com piso baixo e autonomia de 250 a 350 quilômetros.

Dos 1,3 mil ônibus elétricos em circulação no Brasil, segundo a empresa, 844 foram produzidos pela Eletra, somando chassis elétricos a bateria e trólebus.

CONSULTORIA

Em conjunto com a nova operação a montadora de ônibus elétricos também ampliou seus negócios neste mercado com a Eletra Consult, serviço de consultoria para a organização de frota de ônibus elétricos. A ideia é ajudar o cliente desde antes da compra do veículo, avaliando, em conjunto, qual seria o modelo ideal para a sua operação.

Segundo Iêda Oliveira o plano é oferecer ajuda 24 horas para o cliente: "No caso dos carregadores os problemas costumam surgir de madrugada, que é quando os ônibus estão sendo recarregados. Então precisamos estar o tempo todo disponíveis".

Com a Eletra Consult todo o processo terá assistência, desde a compra do veículo, passando pela busca por linhas de financiamento, até a estruturação da rede elétrica para recarga na garagem e atendimento pós-venda. ■

Chassi elétrico montado pela Eletra: desenvolvimento próprio.



Para onde vão os investimentos

Ao todo 13 fabricantes de veículos leves anunciaram 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 do inédito SUV compacto Sonic; 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 Itapetininga, 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



RS **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



RS **5,5** bilhões
2024-2032

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

NISSAN



RS **2,8** bilhões
2023-2025

Renovação de portfólio de produtos; lançamento de dois novos SUVs, a nova geração do Kicks em 2025 e o inédito compacto Kait em 2026; produção de motor 1.0 turbo.

RENAULT



RS **4,3** bilhões
2022-2025

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

STELLANTIS



RS **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 RS 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; RS 14 bilhões para Betim, MG, para desenvolvimento de novos produtos e tecnologias e modernização da fábrica; RS 3 bilhões para Porto Real, RJ, onde será produzido ao lado dos Citroën mais um carro inédito na planta, o Jeep Avenger; RS 2 bilhões para Córdoba, Argentina, para produção das picape médias Titano e Ram Dakota, e um novo motor.

TOYOTA



RS **11,5** bilhões
2025-2030

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



RS **20** bilhões
2022-2028

Lançamento de 21 veículos importados e nacionais, cinco inéditos desenvolvidos no Brasil; em 2026 todos os carros desenvolvidos no País terão versões híbridas flex leves, fechadas ou plug-in; fábrica de São José dos Pinhais, PR, recebe RS 3 bilhões para nova picape média-compacta e sedã Virtus; três fábricas paulistas vão receber RS 13 bilhões: Anchieta fabricará dois novos modelos e receberá plataforma MQB37, Taubaté já produz o SUV Tera e São Carlos fará motor a combustão para híbridos; Argentina recebe US\$ 580 milhões para 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

Sucedo 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

VOLVO

R\$ **1,5** bilhão
2022-2025

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

VWCO



Caminhões
Ônibus

R\$ **2** bilhões
2021-2025

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



KNORR-BREMSE

VENCE O PRÊMIO AUTODATA 2025!

A Knorr-Bremse Brasil se sagrou vencedora do **Prêmio Autodata 2025 – Os Melhores do Setor Automotivo**, na categoria **Fornecedores de Autopeças, Sistemas e Componentes**, com o **iTEBS®X**! Agradecemos a todos que contribuíram para mais essa conquista! Esse reconhecimento reforça a nossa trajetória de **inovação, qualidade e compromisso com o futuro da mobilidade**, consolidando a Knorr-Bremse Brasil como referência no setor.



Da esquerda para direita: Humberto Torrecillas (Diretor de Engenharia), Antônio Silva (Gerente de Vendas - Divisão Trailer) e Rafael Pelizzari (Diretor Geral)



Módulo iTEBS® X

pneumáticos, monitorando em tempo real a pressão dos freios em cada eixo e o comportamento dinâmico do veículo.

O produto vencedor:

iTEBS®X, sucesso desde seu lançamento!

Lançado oficialmente no Brasil em **Outubro de 2024**, com produção nacional, o **iTEBS®X**, integra **confiabilidade, segurança e sustentabilidade**. O iTEBS®X é um sistema eletrônico de controle de freios (EBS) que **reúne em um único módulo**, tecnologias como ABS (antibloqueio das rodas) e RSP (controle de estabilidade). A solução combina **comandos eletrônicos e**





Divulgação/Stellantis

Vetore é fornecedor do ano da Stellantis na América do Sul

Borealis e Sila também disputaram o prêmio em evento que homenageou os 54 melhores fornecedores globais da companhia

Redação AutoData

Durante a premiação global de fornecedores da Stellantis realizada em Paris, França, a Vetore, fabricante de componentes de powertrain de Quatro Barras, PR, foi a vencedora da quinta edição do Prêmio Fornecedor do Ano América do Sul. Também disputou o

prêmio na região a Borealis, produtora de peças plásticas de Itatiba, SP. A Sila, que fornece conjuntos de acelerador e freio sediada em Betim, MG, figurou dentre as empresas homenageadas. A multinacional brasileira Maxion, que fabrica rodas em diversas fábricas no Brasil e

outros países, também esteve entre as empresas reconhecidas da cadeia global de suprimentos do grupo.

"Hoje celebramos um fornecedor que realmente fez a diferença. Parabéns à Vetore pelo reconhecimento e pela parceria contínua em prol da excelência. O seu desempenho reflete a força e a competência da nossa base local de parceiros, que contribuem de forma decisiva para o sucesso da Stellantis na região e no mundo", destacou a vice-presidente sênior de compras da Stellantis América do Sul, Dulcineia Brant, que também ressaltou a importância da cadeia de suprimentos para o bom desempenho das diversas linhas de produção do grupo na região: "A América do Sul desempenha papel vital na construção de muitos dos nossos veículos e marcas".

A Vetore foi reconhecida pelo seu modelo de atuação local-local, que trouxe ganhos relevantes para a operação sul-americana da Stellantis, com desen-

volvimentos importantes que apoiaram a expansão da capacidade produtiva e também por investimentos em automação, tecnologia e qualidade.

PREMIAÇÃO GLOBAL

No mesmo evento, no fim de outubro, realizado no país sede da Peugeot, Citroën e DS, três marcas do portfólio de quinze da empresa a Stellantis homenageou o seus 54 melhores fornecedores globais, sendo Borealis, Maxion, Sila e Vetore os únicos quatro representantes reconhecidos pelas operações na América do Sul. Destes vinte foram destacados como Fornecedor do Ano, selecionados por um grupo global multidisciplinar da companhia, que usou como base critérios como desempenho, inovação e alinhamento aos valores corporativos e da rede global de fornecimento.

Conduzida por Monica Genovese, chefe global de compras da Stellantis, a cerimônia reuniu duzentos representantes de fabricantes de componentes e sistemas do mundo todo: "Parabéns a todos os fornecedores reconhecidos este ano. Sua dedicação e excelência definem o padrão de toda a nossa comunidade de cadeia de suprimentos".

Foram feitas apresentações revelando planos futuros para produtos, posicionamento das marcas, experiência do cliente e as iniciativas de qualidade da companhia.

O CEO Antonio Filosa finalizou: "O evento de hoje foi mais do que um reconhecimento: representa um realinhamento que atende às necessidades em constante evolução dos nossos clientes e da nossa indústria. Junto com nossos fornecedores e parceiros estamos fortalecendo as bases para a inovação, a sustentabilidade e a excelência operacional. Esta colaboração é essencial à medida que enfrentamos um mercado em rápida transformação e nos preparamos para o futuro da mobilidade".

Prêmio Fornecedor do Ano Stellantis 2025

Premiados

ArcelorMittal | Borealis | Caravan Facility | CATL | Continental Battery Systems | DN Automotive | FinDreams Battery | Forvia | Hunter Express | Kirchhoff Automotive | Feng Mei New Energy | Onsemi | PPG | Sakthi Auto | SGTM | Simoldes | Sumitomo | Vetore | Walbridge | Yesun

Homenageados

Adient | Benteler | BEPO | Clarios | CNAIC | Denso | Endurance | Essenway | Flex n Gate | Gallicchio Stampi | Greentech | Hi-Lex | Hon Hai Precision | Kalyani Techno Forge | HiRain | Maxion | MIND | Nitto Denko | NORM | Polydesign | Quaker Houghton | Rayhoo | Sila | SNOP Groupe | TATA Magna | Terrafame | Tianma | Tiberina | Transfesa | Transimeksa | Treves | Verzani & Sandrini | Washington Penn Plastics | YAPP

Ram Rampage vai à Europa após emplacar 50 mil no Brasil



Divulgação/Stellantis

A Stellantis iniciou a exportação da Rampage para o mercado europeu, após a picape média-compacta somar mais de 50 mil unidades vendidas só no Brasil em pouco mais de dois anos após seu lançamento. É a primeira Ram desenvolvida e produzida fora da América do Norte, fabricada em Goiana, PE. A chegada da Rampage à Europa marca uma nova fase de expansão global da Ram: o segundo modelo da marca projetado e feito fora das linhas norte-americanas, a picape média Dakota, já está em produção na fábrica de Córdoba, Argentina, será lançada no Brasil em 2026 e também deverá ser exportada a diversos países.

Tera já é 2º Volkswagen mais exportado e 2º mais vendido em outubro

Apenas quatro meses após o lançamento o Tera já assumiu o posto de segundo carro mais exportado pela Volkswagen no Brasil, somando 22,4 mil unidades já embarcadas até outubro – mês em que também foi o segundo veículo leve mais vendido do Brasil, com mais de 10 mil emplacamentos. O modelo já é enviado a dezoito países da América Latina. O principal destino foi a Argentina, que recebeu 9,1 mil unidades, seguida pelo México com 8,9 mil, Chile 1,2 mil e Colômbia 1,1 mil. O Tera só ficou atrás do Polo, o veículo mais exportado pela Volkswagen em dez meses, com 31,6 mil unidades.



Divulgação/VW

Nissan já exportou 100 mil carros de Resende



Divulgação/Nissan

A Nissan celebrou o marco de 100 mil carros exportados da fábrica de Resende, RJ. O veículo que alcançou o número foi um SUV compacto Kicks Play Sense, com câmbio manual, enviado à Argentina, país que recebeu mais da metade deste volume ao longo de onze anos. O restante foi embarcado para Bolívia, Chile, Costa Rica, Panamá, Paraguai, Peru e Uruguai. O primeiro automóvel produzido na Nissan para exportação foi o hatch March, enviado para Bolívia e Paraguai. Os modelos e versões mais exportados são o March S, Versa Sense, Kicks Play Advance e o novo Kicks Advance. Hoje são exportados o novo Kicks e o Kicks Play. A partir do ano que vem Resende passará a produzir novo SUV Kait que será exportado para mais de vinte países.

Maxion amplia produção de rodas no Brasil e na Argentina

Motivada pelo crescimento das vendas de automóveis nos países do Mercosul, a lochpe-Maxion anunciou que a Maxion Wheels está expandindo a produção de rodas de alumínio para veículos leves

na América do Sul. A empresa informou que vai relocalizar maquinário de fábricas no Exterior para o Brasil e também comprou participação acionária de 50,1% na Polimetal, na Argentina.

Sonic é o nome do SUV-cupê que GM produzirá em Gravataí

Chevrolet Sonic é o nome do novo SUV-cupê que a General Motors produzirá em Gravataí, RS, em 2026. A unidade passa por transformações para começar a produzir o novo modelo. A fábrica instalada no Rio Grande do Sul é considerada estratégica por ser responsável pela produção dos carros de maior volume da empresa no País, como o Onix e o Onix Plus, além de servir como polo exportador para a América Latina.



Divulgação/GM

Kait será o novo SUV compacto da Nissan em Resende

Foi divulgado o nome do veículo que será produzido pela Nissan em Resende, RJ: o SUV compacto Kait, com lançamento previsto para o primeiro semestre de 2026. Trata-se do segundo modelo previsto no atual ciclo de investimento de R\$ 2,8 bilhões no Brasil no período 2023-2025, que já originou a nova geração do Kicks, em produção desde junho deste ano. O Kait deverá ser o Nissan mais exportado a partir do Brasil, com previsão de chegar a mais de vinte países.

Stellantis já produziu 600 mil Compass em Pernambuco

O Jeep Compass chegou a 600 mil unidades produzidas na fábrica de Goiana, PE, desde outubro de 2016. O SUV foi o segundo Jeep fabricado em Pernambuco, após o Renegade. A segunda geração do modelo é equipada desde a versão de entrada com motor 1.3 turbo de 185 cv e câmbio automático. De janeiro a outubro o Jeep Compass registrou 48,7 mil unidades emplacadas, o modelo mais vendido da marca no Brasil.

BYD monta 363 Dolphin Mini em primeiro mês na Bahia...

A BYD informa que montou 363 Dolphin Mini no primeiro mês de operação da fábrica de Camaçari, BA, inaugurada em outubro. A unidade já abastece as duzentas concessionárias da marca no País com o modelo elétrico compacto. Também serão montados em breve na Bahia, com kits semimontados importados da China, o sedã King e o SUV Song Pro, ambos híbridos plug-in. O primeiro lote de 55 Dolphin Mini montados no Brasil foi embarcado em caminhões-cegonha duas semanas após a inauguração da linha de montagem com destino a concessionárias do Grupo Águia Branca, em Brasília, DF, em uma viagem de 1,4 mil quilômetros.



Divulgação/BYD

...E apresenta chassi de ônibus desenvolvido no Brasil

A BYD apresentou seu novo chassi de ônibus elétrico Midi, o BC10LE, desenvolvido no Brasil para modelos compactos, para atender demandas de transporte urbano em regiões centrais, com alto fluxo de veículos, e em ruas estreitas. O chassi elétrico é equipado com as baterias Blade, de LFP, lítio-ferro-fosfato, e os seus módulos serão montados no Brasil, em Manaus, AM, a partir de 2026.



Divulgação/BYD

Mahle amplia capacidades de centro técnico em Jundiaí

A Mahle ampliou as operações e a capacidade técnica do seu Centro de Engenharia de Filtros das Américas, localizado no Centro Tecnológico de Jundiaí, SP. O espaço agora dispõe de novos laboratórios de validação, bancadas de teste e áreas dedicadas ao desenvolvimento de soluções de filtração e com-

ponentes de motores. Desta forma a unidade agora pode desenvolver desde a formulação de materiais até a validação em condições de mercado, ganhando maior autonomia para projetos globais. A expansão deve impulsionar parcerias com montadoras e fornecedores.

Cummins produzirá novo eixo em Osasco



Divulgação/Cummins

A Cummins produzirá um novo eixo na unidade de Osasco, SP, a partir de 2027: o MT17XHE, resultado de sete anos de desenvolvimento global e com produção já iniciada na Europa desde 2020. O eixo trator será fabricado em versão atualizada, uma segunda geração do projeto. Segundo a Cummins o modelo tandem é o mais moderno, eficiente e tem a maior capacidade de carga da categoria já produzido pela companhia no Brasil, destinado a cavalos-mecânicos rodoviários 6x4, sem redução no cubo, para aplicações de longas distâncias, com promessa de reduzir perdas de energia da transmissão ao eixo. No primeiro trimestre de 2026 serão realizados testes de campo com montadoras parceiras. O plano prevê, até 2030, atingir índice de 40% a 50% de conteúdo local.

ZF já produziu 1 milhão de freios de estacionamento elétricos em Limeira

A ZF anunciou o marco de 1 milhão de unidades do EPB, eletric parking brake, ou freio de estacionamento elétrico, fabricados desde 2022 em Limeira, SP. A linha de produção segue padrões da Indústria 4.0 com processos automatizados e digitalizados, robôs colaborativos e sistemas de rastreabilidade e análise de dados em tempo real. A tecnologia automatiza a função do freio de estacionamento, substituindo a tradicional alavanca por um botão, e é reconhecida por elevar os padrões de segurança e conforto nos veículos.



Divulgação/ZF

Instituto Hercílio Randon registra 290 patentes

O IHR, Instituto Hercílio Randon, realizou 290 registros de patentes no INPI, Instituto Nacional da Propriedade Industrial, nos últimos anos, o que o coloca entre os maiores depositantes de instituições privadas do Brasil. Em parceria com as divisões do grupo Randoncorp o IHR conduz mais de quarenta projetos relacionados ao avanço da mobilidade e da indústria nacional. Com o desenvolvimento de tecnologias disruptivas, a instituição emprega no-

venta pesquisadores distribuídos em três unidades: Caxias do Sul e Farroupilha, RS, e Florianópolis, SC. Dentre as muitas iniciativas desenvolvidas estão o e-Sys, sistema de tração elétrica auxiliar para semirreboques e caminhões híbridos, o Randon Solar, para geração de energia por painéis fotovoltaicos instalado no topo de carretas-baú e a plataforma Randon Smart, que integra sensores inteligentes e sistemas de telemetria.



CIDADES SUSTENTÁVEIS PRECISAM
DE SOLUÇÕES INTELIGENTES.

Para descarbonizar o
transporte, a solução é
Attivi Integral,
ônibus elétrico
100% Marcopolo.

O transporte urbano descarbonizado e eficiente tem nome:
Attivi Integral. Desenvolvido pela Marcopolo com tecnologia
de ponta, ele impulsiona a mobilidade com **zero emissões,**
segurança e baixo ruído e é uma alternativa real para a
sustentabilidade no dia a dia das cidades.



100% tecnologia
brasileira



Autonomia de
até 250 km



Zero
emissões

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**

Conheça
mais sobre
a energia da
inovação:



onibus.marcopolo.com.br
@onibusmarcopolo

Chinesa SAIC estreia no Brasil com a MG

A MG, Morris Garage, marca centenária de origem britânica hoje pertencente ao grupo chinês SAIC, iniciou em novembro sua operação comercial no mercado brasileiro. Para a estreia foram escolhidos três elétricos: o esportivo Cyberster, o hatchback MG4 e o SUV MGS5. A ambição inicial no Brasil é de vender cerca de 8,5 mil veículos por mês. Dez concessionárias já estão abertas e receberam lote inicial de cinquenta carros, e até dezembro serão 24 lojas. Em 2026 a previsão é somar rede de setenta pontos no País. A empresa já estuda parcerias para investir na produção local, a depender da receptividade dos brasileiros por seus modelos.



Divulgação/MG

Marca de SUVs do Grupo Chery, Jetour iniciará vendas no País

A Jetour é a mais nova chinesa a estruturar operação no Brasil. A marca de SUVs do Grupo Chery inicia as vendas no primeiro trimestre de 2026, com três modelos híbridos plug-in: o S06, mais urbano, e os T1 e T2 com aparência de jipão. A marca começará com quarenta concessionárias. Como quase toda debutante no País chegou anunciando que pretende produzir por aqui, com a intenção de desenvolver sistemas híbridos flex. O plano é ter quinze novos centros de montagem KD [veículos importados desmontados] fora da China até 2030 e o Brasil está inserido nesta estratégia.



Divulgação/Grupo Chery

Nova Maverick híbrida chega por R\$ 240 mil



Divulgação/Ford

As concessionárias Ford iniciaram em novembro as vendas da versão híbrida da Maverick – o modelo reestilizado só com motor a gasolina já tinha chegado ao Brasil no primeiro trimestre. A picape média-compacta eletrificada chega por R\$ 240 mil, mesmo valor da Tremor, topo de linha do portfólio a combustão. Com tração 4x4 integral a opção híbrida tem motor turbo 2.5 e um novo motor elétrico que entrega 35% mais de torque e transmissão eCVT com calibração aprimorada. O resultado é autonomia de mais de 800 quilômetros com tanque de 52 litros de gasolina.

GWM lança o Wey 07



Divulgação/GWM

Chegou às concessionárias GWM no fim de outubro o SUV híbrido plug-in Wey 07, que acomoda seis ocupantes. Em versão única o modelo da marca de luxo do grupo chinês é vendido por R\$ 429 mil, equipado com um motor 1.5 turbo a gasolina e dois elétricos, que juntos geram 517 cv e 820 Nm de torque. A transmissão automática de quatro marchas foi desenvolvida pela companhia chinesa. O Wey 07 tem 5m15 de comprimento, 1m98 de largura, 1m80 de altura e entre-eixos de 3m. Seu porta-malas tem 239 litros.



UMA CONQUISTA FEITA POR PESSOAS

A Scania conquistou mais um importante reconhecimento do setor automotivo, o modelo K410 6x2 foi o vencedor na categoria Veículos: Ônibus, do Prêmio AutoData 2025.

Por trás de cada conquista, há talentos, dedicação e espírito de equipe. O prêmio que recebemos é o reconhecimento de um trabalho construído por muitas mãos, profissionais que acreditam no propósito, inovam todos os dias e transformam desafios em resultados.

Esse é o verdadeiro valor do nosso sucesso: pessoas.

SCANIA



Divulgação/Adefa

ADEFA: RODRIGO PÉREZ GRAZIANO

A Adefa, associação que reúne os fabricantes de veículos instalados na Argentina, tem novo presidente: Rodrigo Pérez Graziano, presidente da Peugeot Citroën no país e diretor de assuntos públicos da Stellantis para Argentina, Chile, Uruguai, Região Andina e América Central, foi eleito em novembro para a liderança da entidade no biênio 2025/2026, sucedendo a Martín Zuppi, também da Stellantis. Os vice-presidentes desta gestão serão Marcellus Puig, da Volkswagen, e Leonardo Pomeranchik, da General Motors, e o secretário será Ricardo Cardozo, da Iveco. O novo Conselho de Administração, constituído em assembleia, traz os seguintes representantes: Zuppi, Stellantis; Martín Galdeano, Ford; Takashi Fujisaki, Honda; Raúl Barcesat, Mercedes-Benz Caminhões; Ricardo Flammini, Nissan; Daniel Herrero, Prestige Auto; Pablo Sibilla, Renault; Sebastián Figueroa, Scania; e Gustavo Salinas, Toyota.



Divulgação/Volvo

**VOLVO: ALFREDO SANTANA + ALEXANDRE PARKER**

Alfredo Santana, diretor jurídico do Grupo Volvo América Latina, assumiu também a direção de relações institucionais da fabricante instalada em Curitiba, PR, para todas as áreas da empresa: caminhões, ônibus, equipamentos de construção, motores e serviços financeiros. Santana substituirá a Alexandre Parker, que encerrará seu ciclo profissional na Volvo em fevereiro, após 38 anos na empresa, nos quais participou de processos como engenharia de ônibus e caminhões, suporte a encarroçadores, serviços e coordenação de projetos, liderando áreas de legislação, homologação e responsabilidade corporativa. Já Santana, há onze anos na empresa, tem larga vivência à frente de áreas jurídicas e de relações institucionais. Já trabalhou em empresas como Sony Brasil, Moto Honda da Amazônia e Umicore Brasil. Ele também ocupará uma das cadeiras de vice-presidente da Anfavea, como representante Volvo junto à entidade – hoje representada por Parker. Graduado em direito pela Universidade Guarulhos é especializado em direito da economia e empresarial pela FGV e em gestão estratégica de negócios pelo Ibmec.



Divulgação/Abidip

ABDIB: RICARDO ALÍPIO DA COSTA

Ricardo Alípio da Costa, advogado e especialista em direito aduaneiro, foi reeleito para mandato de dois anos como presidente da Abidip, Associação Brasileira dos Importadores e Distribuidores de Pneus. O dirigente é graduado em direito pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná, tem especialização em direito e negócios internacionais pela Universidade Federal de Santa Catarina e mestrado em economia e meio ambiente pela Universidade Positivo. As prioridades da nova gestão são a unificação das classificações dos pneus das categorias C e LT, o aperfeiçoamento das regras antidumping e a inclusão dos pneus fornecidos como equipamento original às montadoras na política de logística reversa. Além disso, Costa terá como desafio fortalecer as ações de sustentabilidade e ampliar o quadro associativo, que hoje conta com mais de seiscentas empresas no mercado brasileiro sendo que, destas, apenas quarenta são associadas.



Divulgação/Hyundai

HYUNDAI: EBRU SEMIZER

A Hyundai contratou Ebru Semizer para ser sua diretora de marketing no Brasil. A executiva, que passa a liderar as ações de marca e de varejo da fabricante no mercado brasileiro, trabalhou por quase dezenove anos na Mercedes-Benz, dos quais três anos na Turquia, seu país natal, e o restante em São Bernardo do Campo, SP, onde foi responsável por marketing e experiência do cliente. Na fabricante de caminhões e ônibus Semizer encabeçou o movimento A Voz Delas, que busca integrar motoristas mulheres ao mundo dos pesados e pensar maneiras de oferecer-lhes maior segurança, conforto e equidade. Em 2022 ajudou a tirar do papel o caminhão Estrela Delas, o primeiro feito por e para mulheres, que em 2024 entrou no portfólio da montadora. Formada em administração de empresas pela Universidade de Mármara, em Istambul, Turquia, a executiva tem especialização em liderança pela ESMT Berlin, Alemanha, pós-graduação em marketing pela USP e cursos em inovação e inteligência artificial pelo MIT, Estados Unidos.



Divulgação/Volkswagen

VOLKSWAGEN: LEONARDO TOSELLO

Desde outubro Leonardo Tosello é o novo diretor de vendas da Volkswagen do Brasil, sucedendo a Fernando Silva, que agora ocupa o posto de vice-presidente de vendas e marketing. Graduado em administração e com especializações em negócios e gestão pela FGV SP, pela FDC BH e pela University of Chicago Booth School of Business, Tosello acumula trajetória de 25 anos no setor automotivo. Ingressou na Volkswagen em 2004 e, nos últimos doze anos, seu trabalho foi dedicado à área comercial.



Divulgação/Nissan

NISSAN: RODOLFO POSSUELO

Rodolfo Possuelo, responsável pelo pós-venda da Nissan América Latina, passou a acumular a direção de pós-venda para o Brasil. Ele retorna à função que assumiu em 2017, quando foi contratado. Possuelo liderou também a área de satisfação dos clientes e desenvolvimento de rede e depois foi diretor de vendas. Em 2022 foi alçado a diretor comercial. Em 2024 assumiu a diretoria de pós-vendas na América Latina, a partir do escritório da empresa em São Paulo. Formado em administração pela Universidade de Brasília, tem MBA em marketing pela Fundação Getúlio Vargas e acumula quase trinta anos de experiência na indústria automotiva.



Divulgação/Volvo

VOLVO CARS: BRUNO PINELLI

A Volvo Cars promoveu Bruno Pinelli a seu novo diretor de vendas no Brasil. O executivo chegou à empresa em 2024, como gerente de vendas, e em pouco tempo foi promovido. Pinelli, que soma mais de vinte anos de experiência profissional, trabalhou por onze anos na Peugeot e, depois, passou pelo segmento de duas rodas, em empresas como Harley-Davidson e a indiana Bajaj.



Divulgação/BMW

BMW MOTORRAD: FREDERIC STIK

Frederic Stik será o novo diretor da BMW Motorrad na América Latina a partir de 1º de janeiro de 2026. O anúncio foi feito por Kevin Philips, diretor para a região Américas: até o fim do ano o executivo seguirá no seu porto atual, o de diretor da BMW Motorrad na Europa. Stik ingressou no Grupo BMW em 2003 como diretor de vendas especiais e veículos usados e passou por outros cargos até 2015, quando foi para a divisão de motocicletas, na qual assumiu posições como diretor geral da BMW Motorrad França.



Divulgação/Iveco

IVECO BUS: MAURÍCIO YAMAMOTO

Maurício Yamamoto é o novo responsável pela operação da Iveco Bus na América Latina. Ele soma mais de vinte anos de experiência no setor automotivo, a maior parte na divisão de ônibus do Grupo Daimler em países como Brasil, Japão, Alemanha, México e Colômbia. Yamamoto é formado em engenharia mecânica pela Escola Politécnica da USP, com MBA na FGV e especialização em tecnologia e inovação pelo MIT, nos Estados Unidos. O executivo reportará diretamente a Cláudio Passerini, presidente da unidade de negócio de ônibus do Grupo Iveco na região.



Divulgação/Artecola

ARTECOLA: SÉRGIO LUIS PATZLAFF

A Artecola Brasil, empresa de soluções adesivas e chapas plásticas termomoldáveis, tem novo gerente geral: Sérgio Luis Patzlaff. O executivo ficará baseado em Campo Bom, RS. Patzlaff tem trajetória nas áreas comercial e de operações, além de experiência em vendas para a indústria e mercado de reposição de autopeças. Tem passagens por Tintas Renner, Copesul/Braskem, Interquímica e Datwyler Brasil/Bins Artefatos de Borrachas. Técnico em química pela Fundação Liberato e engenheiro de produção mecânica pela Unisinos, também cursou MBAs em gestão comercial e financeira controladoria pela FGV.



Divulgação/Clarios

CLARIOS: CARLOS DELGADILLO

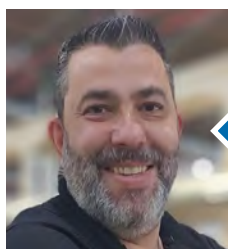
Carlos Delgadillo é o novo diretor comercial da Clarios para Brasil e Cone Sul. Ele assume a liderança do negócio de reposição da fabricante de baterias na região, após trabalhar como diretor geral da empresa para a Região Andina e diretor de estratégia, vendas e marketing na Colômbia e países vizinhos. Há onze anos na Clarios o executivo tem passagens por empresas de outros setores, como Maderkit e Organización Carvajal.



Divulgação/Ituran

ITURAN: ALEXANDRE CARRIZO

A Ituran, fornecedora de serviços e sistemas de rastreamento e veicular, anunciou Alexandre Carrizo como seu novo diretor corporativo. O executivo, que ocupava a função de gerente comercial de varejo, financeiras e operações, passa a chefiar a unidade Ituran Empresas, responsável por soluções corporativas. No lugar de Carrizo assume Thiago Moisés, no departamento comercial e seguradoras. Com mais de vinte anos de experiência, Carrizo construiu carreira nos setores de seguro automotivo, telemetria, montadoras, consórcios e financeiras. Ele é graduado em gestão comercial pela FAAP.



Divulgação/Freto

FRETO: RODRIGO MONTEIRO VICENTE

A administradora digital de fretes Freto contratou Rodrigo Monteiro Vicente como seu novo diretor financeiro. Graduado em administração pela PUC SP, com bacharelado em ciências contábeis pela UNIP e MBA pelo Ibmecc Business School, Vicente acumula mais de duas décadas de experiência na área financeira, passando por Leschaco Brasil e KPMG e assumido o cargo de CFO da One Moving & Logistics.



Divulgação/Cantu

CANTU: MILER LUGLIO BOCHI

A importadora e distribuidora de pneus Cantu anunciou Miler Luglio Bochi como seu novo diretor de soluções sustentáveis e engenharia de produção. Bochi tem mais de vinte anos de experiência no setor de pneus. Seu dia-a-dia na Cantu será focado em modernizar processos produtivos e implementar práticas mais sustentáveis.

O DESAFIO VEM DA ESTRADA, MAS O RECONHECIMENTO VEM DE TODOS.



Volkswagen Caminhões e Ônibus.
Vencedora do Prêmio Autodata 2025
com o VW Constellation 20.480 como
melhor Veículo Comercial de Carga.



Quer conhecer mais detalhes
do VW Constellation 20.480?
Visite uma de nossas
concessionárias ou acesse
www.vwco.com.br



Volkswagen Caminhões e Ônibus



@vwcaminhoe



Volkswagen Caminhões e Ônibus



Caminhões
Ônibus

“Se os homens que fazem guerra estivessem aqui perceberiam que é muito mais barato colocar US\$ 1,3 trilhão para enfrentar um problema que mata do que gastar US\$ 2,7 trilhões com guerras, como fizeram no ano passado.”

O presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva, em 10 de novembro, em seu discurso na abertura da COP 30, a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, realizada em Belém, PA.

“É preciso limitar a presença de lobistas de combustíveis fósseis na COP e assegurar transparência, participação pública e diálogo significativo com a sociedade civil.”

Trecho de documento assinado por 51 relatores especiais da ONU que pede a adoção urgente e eficaz dos acordos do clima de forma justa e inclusiva.

“Nós não aprendemos nada com a pandemia. Deveríamos ter nos preparado. Temos este péssimo hábito de deixar para estudar um dia antes da prova. Se continuarmos buscando soluções na véspera dos apagões não sairemos desta situação.”

Valter Pieracciani, sócio-diretor da Piera, consultoria em gestão da inovação, em entrevista à Agência AutoData no fim de outubro, sobre a possível nova falta de semicondutores que ameaçava paralisar a produção de veículos no Brasil, como aconteceu após a pandemia de covid, em 2021 e 2022.

“As regulamentações enfraqueceram a indústria europeia. Elas precisam ser modificadas, em larga escala e rapidamente. As recentes interrupções na cadeia de suprimentos expuseram essa vulnerabilidade. Precisamos reconstruir uma cadeia de valor europeia forte, autônoma e competitiva. Isso levará uma década.”

Antonio Filosa, CEO do Grupo Stellantis, em entrevista à TV francesa TF1 no início de novembro, explicitando o descontentamento da indústria automotiva com relação à legislação da União Europeia que prevê o banimento de motores a combustão e obriga as empresas para fabricar carros elétricos que consumidores não querem ou não podem comprar.

2,1 bilhões

Toneladas de CO2 emitidas pelo Brasil em 2024, segundo dados do SEEG. O volume é 16,7% menor do que as 2,6 bilhões de toneladas de 2023, a redução mais acentuada desde 2009, mas ainda acima da meta de 1,3 bilhão em 2025.

700 milhões

Toneladas equivalentes de CO2 que o Brasil deixou de emitir na atmosfera desde a criação do Pró-Álcool, em 1975, com o uso de etanol em veículos, seja o hidratado E100 ou anidro na mistura obrigatória com a gasolina, hoje de 30%.

250 milhões

Soma de refugiados do clima nos últimos dez anos, pessoas que foram afetadas por eventos como elevação do nível do mar, enchentes, furacões e calor extremo, segundo relatório da Acnur, Agência das Nações Unidas para Refugiados.

US\$ 5,3 tri

Valor do investimento anual em energias renováveis necessário para atingir a meta de emissões líquidas de CO2 zero até 2050, segundo calcula a IEA. O montante investido atualmente é de insuficientes US\$ 1,9 trilhão por ano.

PRODUTORA MULTIMÍDIA

PRODUÇÃO DE VÍDEOS

Animação 2D, EaD
e Institucional alldigitalfilmes.com.br

TRANSMISSÃO AO VIVO

Eventos, Online
e Presencial



ESTÚDIO DE VÍDEO

PODCAST

AUTODATA

OS PATROCINADORES DESTA EDIÇÃO

