

AUTO DATA



From the Top
Orlando Merluzzi,
do MCB

FUTURO DO DIESEL PARA PESADOS

Combustível fóssil
ainda prevalece

AUTOTECHS GANHAM FORÇA

A digitalização dos
serviços automotivos

O VW TERA POR INTEIRO

Novo SUV tem
grandes ambições

AÇO E ALUMÍNIO TAXADOS NOS EUA

Medidas respingam
nas autopeças

CAMINHÕES NA LADEIRA DOS JUROS

Encarecimento do crédito e dos custos rebaixa
perspectivas de vendas em 2025



Desacelere. Seu bem maior é a vida.

A Volkswagen Caminhão
de liderança e o Luan, m
Ele sabe bem o que a



Cliente Volkswagen reconhece quem

Entrega + Valor
para o seu negócio.



Acesse o QR Code e conheça
a linha de caminhões que entrega
mais valor para o seu negócio.

s e Ônibus tem 21 anos
ais de 20 discos de ouro.
gente está sentindo.



Nós agradecemos a parceria e a confiança de todos os
clientes na conquista do 21º ano de Liderança de Vendas.



Volkswagen Caminhões e Ônibus



Volkswagen Caminhões e Ônibus



@vwcaminhoes



Caminhões
Ônibus

MERCADO
CAMINHÕES
18

Alta dos juros nos financiamentos começa a afetar as vendas, principalmente dos modelos mais caros

24
ESTUDO
FUTURO DO DIESEL

Power Systems Research avalia alternativas e aponta que combustível fóssil prevalecerá por muitos anos

PÓS-VENDA DIGITALIZADO
AUTOTECHS GANHAM FORÇA
32

Plataformas e aplicativos avançam na digitalização dos serviços automotivos e atraem mais investimentos

36
TAXAÇÃO
ÃO E ALUMÍNIO

Aplicação de tarifa de 25% nos Estados Unidos afeta também exportações e importações de autopeças



Divulgação/VW

40
PRÉ-LANÇAMENTO
VW TERÁ MOSTRA A CARA

Fabricante quer que novo SUV compacto seja um novo ícone da marca no País, como foram Gol e Fusca

LANÇAMENTO
TIGGO 7 E 8 HÍBRIDOS PLUG-IN
44

Caoa Chery aumenta a oferta de modelos eletrificados recarregáveis na tomada com importação da China

46
DESENVOLVIMENTO
BOSCH REFORÇA INVESTIMENTOS

Companhia capta R\$ 520 milhões para novos projetos de mobilidade e sistemas de agricultura inteligente

INVESTIMENTOS
LEVES E PESADOS
50

Todos os aportes divulgados por fabricantes de veículos no Brasil, que somam mais de R\$ 114 bilhões

54
ANFAVEA
SUCESSÃO PROFISSIONAL

Igor Calvet será o primeiro presidente executivo da associação de fabricantes de veículos, sem ligação com associadas

RECUPERAÇÃO
KEKO VOLTA A CRESCER
58

Fabricante de acessórios encerra recuperação judicial com faturamento 170% maior e novo investimento

62
PLÁSTICO
RECICLAGEM PARA AUTOPEÇAS

Indústria no Brasil aumenta o uso de resinas plásticas recicladas para produção de componentes automotivos

6
LENTES

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

10
FROM THE TOP

Orlando Merluzzi fala sobre os avanços das propostas do MCB, o Acordo para Mobilidade de Baixo Carbono no Brasil.

66
GENTE & NEGÓCIOS

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

72
FIM DE PAPO

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

Vida mais difícil

Por Pedro Kutney, editor

A pesar de toda a torcida contra, especialmente do tal mercado, o crescimento econômico do Brasil ainda resiste às previsões pessimistas. O ano começou embalado: no início da segunda quinzena de março a cotação do dólar caiu ao nível mais baixo desde novembro, o Ibovespa, principal índice da bolsa de valores, registrou a maior alta desde outubro, e o IBC-Br, índice de atividade econômica calculado pelo Banco Central, considerado uma prévia do PIB, fechou janeiro em expansão de 0,9% sobre dezembro, muito acima do esperado 0,2%, apontando elevação de 3,6% nos últimos doze meses.

Para a indústria automotiva essa dinâmica se refletiu em vendas de veículos 9% maiores no primeiro bimestre, com 356,2 mil emplacamentos, o maior número para o período desde 2020, e a produção dos dois primeiros meses do ano cresceu 15%, para 392,9 mil unidades, o maior volume desde 2021, impulsionado por alta de 55% nas exportações.

A vida, porém, parece que ficará mais difícil. Economistas que erraram para baixo todas as previsões – mais parecidas com torcida – nos últimos dois anos estão confiantes que, desta vez, vão acertar os prognósticos de um ano pior, ajudados pelo Banco Central que não para de subir o juro básico Selic, que pode chegar a 15% ao ano em 2025.

Se não dá muito resultado para reduzir a inflação a estratégia do BC já surte efeito no custo dos financiamentos, que no caso da compra de veículos fechou janeiro na média de 29,5% ao ano, o maior nível da história, mesmo com a inadimplência em patamar muito baixo.

O resultado dessa dinâmica já pode ser sentido no segmento de veículos mais sensível ao desempenho do PIB: as vendas de caminhões, que terminaram 2024 em forte expansão, continuada no primeiro bimestre. Alguns fabricantes já começam a sentir o recuo dos clientes diante de financiamentos muito caros, como mostra a reportagem de capa desta **AutoData**.

Ainda nesta edição mostramos que a vida dos exportadores brasileiros de aço e alumínio também está mais difícil com a adoção de sobretaxação nos Estados Unidos. A tarifa de 25% deve atingir por tabela alguns derivados como autopeças, prejudicando exportações e importações de componentes, causando inflação industrial no comércio bilateral.

Apesar de ventos contrários ninguém nega que o País tem potencial para evoluir, especialmente na chamada economia de baixo carbono, como demonstram dois exemplos nesta edição: o avanço da reciclagem de plástico para produção de autopeças e as muitas alternativas ao diesel para caminhões e ônibus existentes no Brasil, elencados por estudo exclusivo da Power Systems Research preparado para **AutoData**. São leituras para tornar os pensamentos mais otimistas em um ambiente cada vez mais hostil.

autodata.com.br



autodataseminarios



autodataseminarios



AutoDataEditora



autodata-editora



AUTODATA

Diretor de Redação Leandro Alves **Conselho Editorial** Isidore Nahoum, Leandro Alves, Márcio Stéfani, Pedro Stéfani, Vicente Alessi, filho **Redação** Pedro Kutney, editor **Colaboraram nesta edição** André Barros, Lucia Camargo Nunes, Soraia Abreu Pedrozo **Projeto gráfico/arte** Romeu Bassi Neto **Fotografia** DR/divulgação **Capa** Foto WR7/Shutterstock **Comercial e publicidade** tel. PABX 11

3202 2727: André Martins, Luiz Gidas **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

PIONEIRISMO

Igor Calvet, profissional acima de qualquer suspeita, foi escolhido pelas empresas associadas à antiga foderosa Anfavea seu primeiro presidente executivo. Depois de algumas trapalhadas estranhas à gênese da entidade, Calvet teve sua posse marcada para meados de abril, como é hábito, e não antecipada para a sexta-feira, 14 de março, como desejavam alguns impetuosos autocráticos indecifráveis. Mas tudo deve ser festa pois a entidade dos fabricantes de veículos deu um sério passo no rumo de sua própria transparência: das grandes, das que importam, é, certamente, uma das pioneiras a dar passo tão crucial.

PIONEIRISMO 2

Realmente não conheço os bastidores deste processo nem se houve algum embate de titãs para que o status quo permanecesse intocável. Pois, é verdade, ser o presidente da Anfavea é razão de puro orgulho profissional como um general detentor de todas as estrelas. Mas parece-me que prevaleceu o ponto de vista de uma maioria de presidentes de empresas associadas de que ter executivo seu na presidência da entidade seria, de verdade, mais um problema para a empresa do que uma solução, uma certa sensação de pagar salários e bônus para que a concorrência deles se aproveitem.

PIONEIRISMO 3

Espero que Igor Calvet consiga liderar uma verdadeira transformação interna na Anfavea, altamente profissional e, ao mesmo tempo, distante de pequenos interesses mesquinhos. E não, à imagem de O Leopardo, de Lampedusa, para dar voz ativa ao príncipe de Falconiere: fazer tudo mudar para, afinal, ficar tudo no mesmo lugar. O setor fabricante de veículos requer uma associação forte para enfrentar futuro que segue pleno de interrogações.

SABIA?

Quem informa é a ABDIB, a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base: 2024 foi o ano em que o Brasil bateu todos os seus recordes históricos em investimentos, públicos e privados, na infraestrutura do País: R\$ 259,3 bilhões. Trata-se do maior valor desde 2010.

SABIA 2?

Em janeiro o setor industrial brasileiro alcançou seu oitavo mês consecutivo de resultado positivo. Na comparação com janeiro de 2024 o crescimento foi de 1,4%, puxado principalmente pela expansão de 6,9% em máquinas e equipamentos e de 3% na produção de veículos. A indústria de calçados avançou 9,3%, os produtos farmacêuticos 4,8%, borrachas e materiais plásticos 3,7% e móveis 6,8%.

SABIA? 3

No âmbito do G20, dos maiores países desenvolvidos do mundo, o crescimento do PIB do Brasil, em 2024, de 3,4%, foi o quarto maior, de acordo com levantamento da Austin Rating. À sua frente vieram Índia, 6,7%, Indonésia, 5%, e China, 5%. O crescimento do PIB brasileiro superou a média global, 3,2%, e a média de crescimento de todos os países do G7, de 1,7%.



Por Vicente Alessi, filho

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

SABIA? 4

De acordo com o IBGE este crescimento do PIB, de 3,4%, é o melhor do Brasil desde 2021, 4,8%. Foi puxado por serviços, 3,7%, e pela indústria, 3,3%. A agropecuária caiu 3,2% em função do clima e da menor produção de grãos.

SABIA 5?

O PIB total somou R\$ 11,7 trilhões e o per capita teve alta real de 3%, chegando a R\$ 55 mil 247. A expansão do consumo das famílias chegou a 4,8%, gerada por melhorias no mercado de trabalho e pelo aumento no crédito. A taxa de investimento ascendeu para 17% do PIB contra 16,4% do ano anterior.

SABIA 6?

Sobre a perspectiva do avanço do PIB em 2025 divergem o boletim Focus, do Banco Central, e a Secretaria de Política Econômica do Ministério da Fazenda: o primeiro indica crescimento de 2,01% e o segundo de 2,3%.

SABIA 7?

Nos últimos dois anos a expansão do PIB foi de quase 7%, destaca a colunista Míriam Leitão no O Globo.

SABIA 8?

De acordo com o diário O Globo "o que sai do orçamento para cada beneficiário do regime previdenciário das Forças Armadas, R\$ 162 mil 481, é 18,6 vezes o custo individual de cada aposentado ou pensionista do INSS, R\$ 8 mil 702, que reúne os benefícios dos trabalhadores do setor privado. Com relação aos servidores civis federais, R\$ 75 mil 497, o valor dos militares é o dobro".

SABIA 9?

O Perspectivas Populacionais das Nações Unidas informou que 132 milhões de bebês nasceram em 2024 em todo o mundo, coisa de 15 mil por hora. Esta informação demográfica é importante no processo de se tentar desenhar populações dos países e sua força de trabalho ao longo dos anos. O Brasil ocupou o décimo lugar dos Dez Mais, com 297 nascimentos/hora. A relação é a seguinte: Índia, 2 mil 651/hora, China, 1 mil 16, Nigéria, 857, Paquistão, 786, Indonésia, 512, República Democrática do Congo, 499, Etiópia, 469, Estados Unidos, 418, e Bangladesh, 398.

SABIA? 10

A FAO, a Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura, ainda não consolidou os dados totais de 2024 com relação aos maiores países exportadores de alimentos, na forma de frutas, cereais, carnes, queijos, ovos e azeites. Mas os dados de 2023 mostram que o Brasil é o maior deles, com 179 milhões 974 mil 358 toneladas exportadas. Vêm a seguir, até o décimo lugar, Estados Unidos, 150 milhões 393 mil 685 t, Canadá, 63 milhões 419 mil 200 t, Ucrânia, 60 milhões 385 mil 558 t, Austrália, 56 milhões 799 mil 805 t, Rússia, 53 milhões 740 mil 56 t, Argentina, 42 milhões 865 mil 724 t, França, 42 milhões 813 mil 700 t, Holanda, 36 milhões 598 mil 12 t, e Indonésia, 35 milhões 623 mil 918 t. Os dez seguintes são Alemanha, Índia, China, Polônia, Tailândia, Bélgica, Turquia, Espanha, Romênia e Malásia.

2025 MEGATENDÊNCIAS

O FUTURO DA INDÚSTRIA E DA ECONOMIA
BRASILEIRA COMEÇA AQUI

08 e 09
de ABRIL

CENTRO DE CONVENÇÕES DA UNIVERSIDADE SENAC,
AV. ENG. EUSÉBIO STEVAUX, 823, SANTO AMARO, SÃO PAULO/SP

O ano de 2025 marca o início de uma transformação sem precedentes para o setor automotivo e para a indústria brasileira como um todo. No Congresso Megatendências 2025, Os Desafios do Novo Brasil, líderes da manufatura, da energia e da mobilidade, além de especialistas e convidados internacionais, estarão juntos para mapear os caminhos inadiáveis da inovação, da descarbonização e do crescimento sustentável.

AUTODATA
• SEMINÁRIOS •

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

PATROCINADORES



Presenças confirmadas:



RUBENS BARBOSA,
ex-embaixador e CEO
do instituto de relações
internacionais e comércio
exterior

CHRISTOPHER PODGORSKI,
CEO e presidente da
Scania Latin America



GASTÓN DIAZ PEREZ,
presidente da Bosch América
Latina

MÁRCIO DE LIMA LEITE,
presidente da Anfavea



CLÁUDIO SAHAD,
presidente do Sindipeças

Este é o primeiro grande encontro presencial do setor automotivo do ano – e a oportunidade essencial para entender o futuro da economia e da competitividade do Brasil no cenário global.

NÃO FIQUE DE FORA!

PABLO DI SI,
consultor e conselheiro
empresarial



Transição viável e justa

Orlando Merluzzi milita no setor automotivo há quase quarenta anos: já passou por Ford, Volkswagen Caminhões e Ônibus, Volvo, Iveco e é sócio principal da MA8, consultoria especializada em governança e gestão, que tem dentre seus clientes diversas empresas da indústria automotiva. Foi por causa dessa militância que, em 2023, foi convidado a coordenar a construção do MBCB, abreviação para o longo e ambicioso nome do Acordo de Cooperação Mobilidade de Baixo Carbono para o Brasil, uma

coalisão de 28 empresas e entidades que engloba todos os elos da cadeia automotiva, incluindo produtores de etanol e biometano, fornecedores de autopeças, fabricantes de veículos leves e pesados, além da engenharia que faz tudo acontecer.

Como gestor operacional do MBCB Merluzzi chegou para transformar as boas intenções da organização em ações e propostas de políticas públicas e privadas para uma transição energética viável e justa, que combina as novas tecnologias de propulsão elétrica

com o potencial brasileiro de produção de biocombustíveis "para aproveitar o que já temos e proteger o parque industrial do País, com descarbonização que gera emprego e renda".

Nesta entrevista Merluzzi conta como o MBCB influencia as políticas públicas de descarbonização das emissões dos meios de transporte, com foco na "neointustrialização bioelétrica" que, segundo ele, deverá transformar o Brasil em protagonista da mobilidade de baixo carbono sem desindustrialização.



Clique aqui para assistir à versão em videocast desta entrevista

Como surgiu o MBCB e o que esta iniciativa é hoje?

O MBCB, Mobilidade de Baixo Carbono para o Brasil, nasceu da necessidade de empresas, entidades e associações representantes de setores geradores de PIB, emprego e renda, alinharem políticas públicas com o propósito da descarbonização: a redução da pegada de carbono. Havia risco muito grande de o Brasil adotar uma agenda imprópria. As novas tecnologias adotadas na América do Norte, Europa e Ásia são importantes, o País não pode ficar distante disso, mas nós temos de privilegiar, beneficiar e respeitar nossa economia e nosso conhe-

cimento. Eu estou falando em especial dos biocombustíveis. O MBCB nasceu justamente para propor políticas que promovem a descarbonização e evitam a desindustrialização, para proteger o parque industrial e a economia. E como fazer isso? Por meio de comunicação e conscientização e conscientização de agentes, influenciadores, legisladores e a imprensa.

Quem participa do MBCB e como é o trabalho da organização?

O MBCB é uma coalisão de empresas e entidades que cobrem a cadeia da mobilidade de ponta a ponta. Fazem



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨





“Já há consciência de qual é a melhor rota para o Brasil. A melhor combinação é a dos biocombustíveis com as novas tecnologias de motorização e de eletrificação.”

parte da iniciativa todos os produtores de biocombustíveis do setor sucroenergético, incluindo biogás e biometano, o Sindipeças, que representa mais de quinhentas indústrias [fornecedoras de componentes e sistemas], bem como alguns sistemistas que participam de forma independente. As montadoras estão representadas em todos os seus segmentos: fabricantes veículos leves, pesados e máquinas. Da engenharia temos representação de AEA, SAE e IPT, este o mais novo membro do grupo. Os trabalhadores também estão conosco por meio da IndustriAll Brasil, criada pela CUT e pela Força Sindical, porque eles comungam do mesmo propósito [de evitar a desindustrialização]. E temos o Conarem que representa uma aliança de retíficas de motores, oficinas independentes e distribuidoras no atacado de peças. Este grupo se reúne regularmente. Temos um conselho de administração e comitês técnicos, de relações institucionais, de veículos leves e pesados, de comunicação e marketing, jurídico e o mais novo agora é o comitê que vai atuar em temas relacionados à COP 30 [30ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas,

de 10 a 21 de novembro em Belém, PA]. Estes comitês fazem reuniões frequentes, cada um com seu coordenador. É assim que trabalhamos.

O MBCB divulga que sua principal missão é promover a descarbonização viável e a transição energética justa. Como atingir este objetivo?

Viável é fazer o País acompanhar e participar de tudo o que está acontecendo no mundo sem se afastar das novas tecnologias, ao mesmo tempo em que valoriza toda a potência dos biocombustíveis que temos aqui, não só etanol e biometano, mas também as melhores condições para a produção do biodiesel, HVO, hidrogênio verde e SAF [bioquerosene de aviação]. Então a descarbonização viável é a que respeita e não prejudica o que já temos. E a transição energética justa é aquela que promove oportunidades de negócio com geração de emprego e renda.

O MBCB aponta a neoindustrialização bioelétrica como forma de reduzir emissões dos veículos e dar competitividade à indústria automotiva do País. Esta evolução está acontecendo de fato?

Está. Já temos políticas públicas que fomentam pesquisas e desenvolvimento de novas tecnologias com uso de biocombustíveis. Foram aprovadas recentemente legislações e programas como o Mover [Mobilidade Verde e Inovação], o Combustível do Futuro e o Paten [Programa de Aceleração da Transição Energética]. Existem também linhas de crédito da Finep e do BNDES para apoiar esta evolução. Temos no País uma onda de desenvolvimento de biocombustíveis.



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨

No Norte e Nordeste, por exemplo, estão sendo desenvolvidas novas fontes de etanol e outros biocombustíveis a partir de plantas regionais, como palma, macaúba, agave, além da biomassa marinha. Ao mesmo tempo desenvolvemos tecnologias de motorização e eletrificação que se conectam com os biocombustíveis. Tem muita coisa acontecendo e nos próximos anos o Brasil terá condições muito favoráveis para ser um grande protagonista [da bioeletrificação].

O MBCB defende a neutralidade de rotas tecnológicas para reduzir as emissões do setor de transportes, ao contrário de Europa e China que apostam todas as fichas no veículo elétrico. Por que esta não é a melhor solução para o Brasil?

Um dos propósitos do MBCB é a descarbonização por meio de todas as rotas tecnológicas. A eletrificação é inevitável mas ela é parte da solução, não existe uma única bala de prata para descarbonizar. A tecnologia dos veículos elétricos é fantástica, mas precisa evoluir para atingir nível de maturidade, porque a tecnologia ainda está em desenvolvimento, o que vemos hoje não é o que teremos daqui a dez anos. E não é só a tecnologia do pro-

duto em si mas a dificuldade para tornar viável a infraestrutura [de recarga]. Mas com todos os problemas da eletrificação eu diria que se Europa e China tivessem cana-de-açúcar e etanol ninguém estaria falando de veículos elétricos.

Já faz um ano que o MBCB reuniu autoridades públicas de alto peso em Brasília e representantes de seus participantes para apresentar um dos primeiros frutos de seu trabalho: o estudo Trajetórias Tecnológicas mais Eficientes para a Descarbonização da Mobilidade no Brasil, encomendado às consultorias LCA e MTempo Capital. As informações deste documento influenciam políticas do governo?

Este é um documento muito importante. O professor Luciano Coutinho desenvolveu um modelo de projeção que permitiu medir os impactos socioeconômicos das novas rotas tecnológicas. Muito já se sabia sobre as emissões de CO₂ de cada tecnologia e de cada combustível, mas não se tinha um estudo que apresentasse o impacto socioeconômico disto. E até hoje este é o único estudo vigente com esta visão que está à disposição – inclusive no site do MBCB. Com isto impactamos legisladores, fizemos eventos de apresentação para que todos pudessem compreender o impacto das decisões que eles viessem a tomar, o que poderia acontecer na indústria, na economia, na sociedade, na geração de emprego e renda e também na perda de renda, porque quando você transfere atividades para outros países deixa de gerar emprego e renda no País. Então, sim, este estudo impactou e continua impactando bastante decisões e análises.

“O MBCB nasceu para propor políticas que promovem a descarbonização e evitam a desindustrialização, para proteger o parque industrial e a economia do País.”



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas

“Descarbonização viável é fazer o País acompanhar e participar de tudo o que está acontecendo no mundo, sem se afastar das novas tecnologias, ao mesmo tempo em que valoriza toda a potência dos biocombustíveis que temos aqui. E transição energética justa é aquela que promove oportunidades de novos negócios com geração de emprego e renda.”

Um dos achados mais impactantes deste estudo é mostrar que, nos próximos trinta anos, se o País incentivar a produção dos chamados carros bioelétricos, os híbridos alimentados com etanol ou outros biocombustíveis, a indústria teria um aumento de faturamento de R\$ 2,4 trilhões e o PIB ganharia R\$ 878 bilhões. Por outro lado também mostra perdas de R\$ 5 trilhões nas receitas e retração de quase R\$ 2 trilhões no PIB caso a opção fosse por veículos elétricos a bateria. O Brasil caminha no sentido de aproveitar as vantagens do veículo bioelétrico e evitar as perdas do 100% elétrico?

Sim porque já há consciência de qual é a melhor rota para o Brasil. Um estudo recente apresentado pela Anfavea, que projeta as rotas tecnológicas e demandas futuras de energia, de mobilidade, como as coisas aconteceriam, mostra que a melhor combinação é a dos biocombustíveis com as novas tecnologias de motorização e de eletrificação. Quando se combinam as duas coisas se tem o melhor cenário em qualquer situação. O nosso estudo também mostra isto. As perdas que ele apresenta estão relacio-

nadas a uma agenda desalinhada com nossa realidade, como alguns projetos de lei, na gaveta mas ainda vivos, que obrigam o Brasil a produzir somente carros elétricos a partir de um determinado momento. Isto é um perigo, uma irresponsabilidade, quem faz isso evoluir no ambiente legislativo seguramente não sabe o que está fazendo, porque não compreende o impacto negativo de perda de empregos e de receitas, com a transferência de renda para outros lugares. Quero deixar claro: o carro elétrico é uma tecnologia espetacular e nós contamos com ela como parte da solução para a descarbonização, mas não é a única. Vamos fomentar aquilo que o nosso ambiente permite.

Até porque o Brasil ainda não produz o principal componente de um carro elétrico, que é a bateria...

Nós podemos produzir módulos e packs de baterias no Brasil e agregar valor com os sistemas de gestão e arrefecimento, mas as células continuarão sendo produzidas na Ásia, porque 90% dos cátodos, ânodos, eletrólitos são produzidos



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

HIGH-TECH ✨
INDUSTRIAL FASTENERS

50 YEARS
est.1974

FASTENED TO THE FUTURE

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



lá. Não temos como produzir aqui, não compensa, não tem escala. Alguns dos elementos nobres das baterias, como níquel, cobre, terras raras, cobalto, podem até ser extraídos aqui, mas a mineração custa caro e não se abre uma mina da noite para o dia com todos os impedimentos de meio ambiente que temos. E o processamento todo é feito na China, que domina 90% da cadeia de produção de baterias. Isto é o que chamamos de transferência de renda. Não é por aí, o Brasil não tem a condição de fazer investimentos tão elevados.

No Brasil os carros flex, que são mais de 80% dos veículos em circulação, ainda usam mais gasolina do que etanol e o diesel domina completamente a energia dos caminhões e ônibus. Este cenário mostra que o País não está usando todo o potencial bioenergético que tem. O que fazer para destravar esse potencial?

Primeiro separar emoção da razão. É uma questão de conscientização. Temos uma frota de cerca de 40 milhões de veículos e a maior parte deles é flex. Então nós já temos a solução para descarbonizar quase todos, é só usar etanol e conscientizar a população sobre isto. Os setores desenvolvidos têm de bater nessa tecla, a mídia especializada também.

Hoje o Acordo de Cooperação Mobilidade Baixo Carbono para o Brasil reúne 28 participantes, mas a Anfavea, entidade que reúne os fabricantes de veículos, não está na lista. Existe alguma divergência?

Nenhuma divergência. A Anfavea é nossa irmã e as portas estão abertas. Eles serão muito bem-vindos a hora que quiserem participar. Temos princípios e propósitos



“Com todos os problemas que a eletrificação apresenta eu diria que se Europa e China tivessem cana-de-açúcar e etanol ninguém estaria falando de veículos elétricos.”



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.



Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨



“A eletrificação é inevitável mas ela é parte da solução, não existe uma única bala de prata para descarbonizar. A tecnologia dos veículos elétricos é fantástica, mas precisa evoluir para atingir nível de maturidade, porque a tecnologia ainda está em desenvolvimento, o que vemos hoje não é o teremos daqui a dez anos.”

confluentes. Existem montadoras que estão no MBCB, representando todos os segmentos. Então não existe nenhum conflito, pelo contrário.

Na lista de participantes do MBCB estão três fabricantes de veículos leves – um deles inclusive é a BYD que importa da China carros elétricos e híbridos plug-in para o Brasil –, também há um fabricante de caminhões e ônibus, um de máquinas agrícolas e de construção, dois de motores diesel, cinco sistemistas fornecedores de autopeças, além de associação da categoria que é o Sindipeças. Existe intenção de atrair mais participantes da cadeia automotiva?

Sem dúvida, estamos em expansão. Todos os segmentos já estão bem representados no MBCB, desde o produtor de biocombustível, passando pelas autopeças e montadoras, pelos trabalha-

dores, pela engenharia. Este é o grupo mais diverso com um mesmo propósito no País. E há outros com que estamos conversando e que farão parte em breve.

Quais são as próximas iniciativas do MBCB? Existe um plano de ação?

O MBCB concluiu sua primeira fase com a aprovação da lei Combustível do Futuro. Pudemos trabalhar no projeto para que todas as rotas de descarbonização fossem contempladas. É sem dúvida a política mais moderna e avançada neste segmento no mundo. Agora vamos para a segunda fase, que é colocar em prática o que está no papel. A lei requer regulamentações. Então temos uma agenda regulatória para cada um dos itens que estão lá, o que demanda trabalho de grupos e de muita gente no governo, que aliás está muito empenhado nisso. Mas o que vem nessa segunda fase vai além das regulamentações, também é o planejamento para atender às demandas que virão. Pela projeção do estudo da Anfavea precisaremos nos próximos quinze ou vinte anos de mais 45% de etanol, o dobro de biodiesel, mais 50 terawatt hora de fornecimento de eletricidade, 11 milhões de m3 por dia de biogás e biometano, de hidrogênio, de 550 mil a 650 mil carregadores para veículos elétricos – temos só 10 mil a 12 mil hoje. Como tudo isso vai acontecer? Precisa produzir e distribuir energia. Isso requer um plano, identificar as demandas e buscar quem pode investir, como serão feitos os investimentos, quais políticas públicas serão necessárias para que tudo aconteça e não fique só no papel. Essa é a boa parte da fase 2 de ações do MBCB, que agora está sendo colocado em prática. ■



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✦



Divulgação/Volvo

Juro alto é vento contra em vendas de caminhões

Ano começou com crescimento mas alguns fabricantes já sentem recuo dos clientes

Por Pedro Kutney

Acomodada a euforia da Fenatran, realizada em novembro com estimativa de recorde de negócios fechados ou alinhavados, na casa dos R\$ 15 bilhões, neste início de 2025 a elevação dos juros começa a ventar contra as possibilidades de desempenho melhor para o mercado nacional de caminhões. Durante a feira a média das apostas convergia para possível alta de

5% nas vendas, que poderia surpreender e chegar até aos 10%. Mas com o salto da taxa básica de juro Selic, fixada em 11,25% ao ano naquele início de novembro para 12,25% em dezembro, com nova alta para 13,25% já contratada pelo Banco Central para janeiro e promessa de alcançar 14,25% neste março, os ânimos esfriaram. As expectativas, contudo, ainda não são tão ruins.

No fim de dezembro a Anfavea, que reúne as empresas fabricantes de veículos, ajustou sua projeção de vendas domésticas de caminhões para ficar, no máximo, igual a 2024, quando foram vendidas 125 mil unidades, considerando todos os segmentos. A maioria das consultorias segue a mesma linha, como a Power Systems Research, que prevê a venda de 120 mil caminhões acima de 6 toneladas de PBT este ano, em leve crescimento de 2,1% – não entram nesta conta os modelos semileves de 3,5 a 6 toneladas.

Assim nem deu tempo para comemorar a boa alta de 15,7% sobre 2023, que foi apenas a recuperação da grande retração de 14,7% daquele ano, causada pela entrada em vigor da atual fase da legislação de emissões para veículos pesados, o Proconve P8, que tornou de 15% a 25% mais caros os caminhões pela adoção da motorização Euro 6.

Mas 2025 não começou mal: os 18,4 mil caminhões emplacados no primeiro bimestre significaram crescimento de 10,8% sobre o mesmo período de 2024, segundo consolidação da Anfavea. Fevereiro, com 9 mil emplacamentos, registrou recuo de 4,7% sobre janeiro, mas alta de 7,1% ante o mesmo mês do ano passado. Ambos os movimentos são justificados pelo menor número de dias de fevereiro, que este ano teve maior número de dias úteis porque em 2024 o carnaval caiu no meio do mês.



Ferrarez, da Mercedes-Benz: “Com a alta da taxa de juros alguns operadores estão postergando a compra de novos caminhões”.

Divulgação/MB

Na análise de Arcélio Júnior, presidente da Fenabreve, que reúne os concessionários, a tendência é de crescimento mas o embalo do primeiro bimestre ainda vem do fim de 2024: “O efeito Fenatran tem sido claro neste início do ano, com a confirmação dos pedidos realizados na feira. Embora a alta nas taxas de juros preocupe há a expectativa de se manter um bom desempenho em função da safra agrícola, que promete ser uma das melhores dos últimos anos”.

HORIZONTE PREOCUPANTE

O problema é que o gás da Fenatran não deve passar do primeiro trimestre e já houve cancelamentos, embora poucos fabricantes admitam isto com todas as letras, como Alcides Cavalcanti, diretor executivo da Volvo Caminhões: “Foram cancelados perto de um terço dos pedidos tirados na Fenatran. Outro terço foi faturado e entregue e o restante foi adiado justamente por causa do ambiente econômico atual, que encareceu o crédito”.

E Cavalcanti prevê piora do cenário, especialmente no caso da Volvo, que tem produtos mais caros: “Estimamos uma redução de mercado de 10% este ano no segmento em que atuamos, que é o de caminhões acima de 16 toneladas de PBT. Embora a Selic esteja a 13,25% e com indicação de nova alta [para 14,25%] pelo Banco Central, a taxa de juros real [dos

Cavalcanti, da Volvo: cancelamento ou adiamento de dois terços das vendas na Fenatran e expectativa de queda do mercado em 2025.



Divulgação/Volvo



Alouche, da VWCO: volta de grandes clientes à mesa de negociações.

financiamentos] está bem acima disso. Isto está freando o mercado, em todos os segmentos. A maioria dos transportadores está adiando suas decisões de compra. Só estão comprando caminhão ou renovando parte da frota aqueles clientes que realmente precisam do veículo imediatamente”.

Atuando em faixa de mercado idêntica à da Volvo a Scania não observou tantos cancelamentos das vendas negociadas na Fenatran, mas tem percepção parecida sobre um ambiente mais difícil à frente, com menos recursos em caixa disponíveis para compra de caminhões, segundo avalia o diretor de vendas Alex Nucci: “O ano começou em compasso de espera,

Nucci, da Scania: vendas acontecem em ritmo menor do que em 2024.



os negócios estão acontecendo em um ritmo menor se comparado a 2024. A taxa de juros elevada, com tendência de alta, se soma aos aumentos de preços do diesel, que impactam diretamente o custo operacional dos clientes”.

Jefferson Ferrarez, vice-presidente de vendas e marketing de caminhões da Mercedes-Benz do Brasil, segue o mesmo raciocínio: “Com a alta da taxa de juros alguns segmentos foram impactados e alguns operadores estão postergando a compra de novos caminhões”. Ele cita o exemplo do varejo, especialmente mercadorias transportadas por veículos rodoviários de maior porte: “Os modelos extrapesados têm preços mais elevados e, então, qualquer variação na taxa do financiamento resulta em grande impacto no valor da parcela dos clientes”.

Ainda assim a Mercedes-Benz, bem como todos os demais fabricantes de caminhões no País, trabalham com a projeção de estabilidade do mercado feita pela associação do setor: “Estamos em fase de revisão das projeções, mas até o momento mantemos o alinhamento com a Anfavea”.

Nucci, da Scania, vai pelo mesmo caminho: “Naturalmente o mercado em 2025 será mais desafiador e com isso nossas projeções, sem dúvida, serão alteradas. Será um ano de menores volumes, mas ainda é cedo para fazer projeções. Acreditamos que após o fechamento do primeiro trimestre teremos céu mais claro de como deverá ser”.

VENTOS CONTRA E A FAVOR

Apesar do vento contrário dos juros Cavalcanti, da Volvo, avalia que o resultado não será de todo negativo: “Não significa que será um ano ruim, até porque, a se confirmar o desempenho atual, 2025 terá volumes maiores do que os de 2023, mas deverá ser inferior a 2024”.

De modo geral a crença é de que embora os juros trabalhem contra o crescimento das vendas também existem motivos concretos para comprar caminhões, como a já citada supersafra de grãos que impõe necessidade de transporte de es-

timadas 320 milhões de toneladas de soja e milho. Também devem sustentar as vendas para cima os investimentos do governo em programas como o Minha Casa, Minha Vida e o PAC, Programa de Aceleração do Crescimento, que fomentam negócios no setor de construção civil e a compra de caminhões pesados e semipesados.

"O segmento de caminhões pesados enfrenta mais desafios, mas o de semipesado vive em um cenário mais positivo, com demanda mais aquecida", afirma o diretor de vendas da Scania.

Segundo Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas e marketing da Volkswagen Caminhões e Ônibus, até o momento a empresa não notou sinal de retração do mercado: "Ao contrário: passado o período de fim de ano temos notado a volta de grandes clientes para novas negociações". O executivo afirma ainda que "nenhum negócio efetivamente fechado na Fenatran foi cancelado ou postergado. Estamos faturando todos os pedidos de acordo com os prazos de entrega estabelecidos".

Com uma linha ampla de produtos, de modelos semileves a extrapesados, a Iveco continua surfando na onda que se ergueu na Fenatran. Carlos Fraga, seu diretor de marketing na América Latina, afirma que todos os objetivos comerciais da feira foram alcançados e "esperamos continuar fechando negócios a partir dos



Divulgação/Iveco

Fraga, da Iveco: negócios em crescimento com aumento de market share.

contatos realizados durante o evento".

Segundo Fraga as vendas seguem crescendo bastante acima da média do mercado: "Observamos crescimento de 45% nos emplacamentos da Iveco e ganhamos 2 pontos percentuais de market share ao comparar janeiro de 2025 com 2024. Estamos reforçando o contato com nossos clientes para ampliar nossa participação tanto em grandes frotas e como com autônomos".

O bom momento de 2024 e início de 2025 ainda sustenta certo otimismo, mas os próximos meses mostrarão de fato o quanto o juro alto pode anular os fatores de crescimento do mercado nacional de caminhões. ■



Divulgação/Fenatran

Fenatran 2024: recorde de negócios continua embalando as vendas no início de 2025.



Multinacional brasileira revoluciona em tecnologia e sustentabilidade



Sediada em Brusque (SC), a ZEN foi fundada em 1960 e é fornecedor OEM e IAM de várias peças de sistemas elétricos e mecânicos, voltada para o segmento de mobilidade. Atua em mais de 60 países, mas não tira os olhos do Brasil: anuncia investimentos na ampliação da planta industrial e inaugura escritório em São Paulo.

Reconhecida pela qualidade e pela confiabilidade de seus produtos desde 1960, quando foi inaugurada, a ZEN realiza serviços em forjamento e usinagem a frio, quente e morno. A empresa atende o canal elétrico e mecânico com mais de 18 linhas de produtos no segmento de veículos leves, pesados, motocicletas, agrícolas e náuticos. Sediada em Brusque (SC), possui uma ampla gama de produtos destinados ao segmento OEM e IAM, como impulsores, anéis

ABS, relês de partida, induzidos, polias, tensores, alternadores, motores de partida, correias, rolamentos, entre outros.

Sua expansão fabril reflete o compromisso com a inovação, a eficiência e a sustentabilidade. Com um investimento de R\$ 150 milhões, sua nova planta adicionará mais 6.000 m² à área total. A nova planta contará com equipamentos modernos, incluindo uma trefila, que é uma das mais tecnológicas na América Latina, com alta potência

mecânica e a opção de detectar em tempo real variações na superfície do material, garantindo a máxima confiabilidade e qualidade do material. O processo de lubrificação também é totalmente inovador, dispensando o uso de ácidos e é uma das únicas instalações no mundo a operar com essa tecnologia. Esses avanços refletem o compromisso da ZEN com o meio ambiente.

A nova fábrica não é apenas um exemplo de eficiência e sustentabilidade ambiental, mas também de compromisso com o bem-estar da comunidade brusquense. Desde a sua construção, todos os detalhes foram pensados para minimizar o ruído na vizinhança, desde a estrutura do pré-moldado até a localização estratégica. Conta também com telhas termo acústicas, paredes de concreto com estrutura reforçada e moderno sistema de ventilação, garantindo um melhor controle de temperatura. Toda essa expansão permitirá à ZEN aumentar sua capacidade de produção, atender melhor às demandas do mercado e expandir sua atuação globalmente.

A ZEN anunciou a abertura de um novo escritório no bairro de Pinheiros, na capital paulista, a missão deste novo espaço é clara: reforçar o compromisso da empresa em oferecer soluções inovadoras e atendimento de excelência aos seus clientes. Sob a liderança de Gustavo Serizawa, novo gerente de vendas OEM, o escritório será dedicado ao atendimento das montadoras e sistemistas. Além disso, o time de aftermarket, liderado por Cesar Nisch, também contará com o suporte deste novo avanço.

Além da planta de Brusque e do novo escritório em São Paulo, a empresa possui pontos avançados em várias partes do mundo, como um centro de distribuição em Miami, nos Estados Unidos, México, Panamá, tech-center na China e atuação na Europa.

Futuro do diesel nos caminhões e ônibus é... O diesel.



Reprodução internet

Estudo da Power Systems Research aponta que o combustível fóssil e suas variantes renováveis como biodiesel e HVO dominarão a cena do transporte de cargas e passageiros por muitos anos adiante

Por Pedro Kutney | Colaborou Carlos Briganti, PSR

Na rota da transição energética caminhões e ônibus são os mais resistentes à conversão para adotar sistemas de propulsão mais limpos e reduzir emissões de gases de efeito estufa. O diesel fóssil, mesmo que cada vez mais temperado com suas variantes renováveis como biodiesel e HVO, seguirá sendo dominante no transporte rodoviário de carga e passageiros. É o que revela o recente estudo O Futuro do Diesel em



Caminhão Volvo flex: preparado para rodar com biodiesel ou diesel.

Veículos Comerciais no Brasil, preparado com exclusividade para AutoData pela PSR, Power Systems Research, consultoria global especializada no mercado de veículos pesados.

Em que pese a tendência global de eletrificação, via baterias ou células de combustível a hidrogênio, ou o uso crescente de gás natural fóssil ou do biometano para abastecer caminhões e ônibus, além do biodiesel e HVO, o fato é que nenhuma destas alternativas é tão viável economicamente quanto o próprio diesel. Nenhuma delas, portanto, será capaz de substituir todo o combustível fóssil necessário para empurrar veículos pesados por muitas décadas à frente, é o que se vislumbra.

Segundo o levantamento da PSR o diesel, com pequenas porções de mistura de biodiesel e HVO, é responsável hoje por impulsionar 99% dos caminhões e ônibus no Brasil, porcentual que cai para 94% na União Europeia, 89% nos Estados Unidos – e não é porque lá sejam usadas mais alternativas de baixas emissões mas porque 7% da frota são movidos a gasolina, outros 3% a gás natural e apenas 1% corresponde a modelos elétricos. A China está mais avançada com 81% de diesel, 10% de gás e 9% de elétricos.

As projeções da PSR até 2032 não alteram muito este cenário, especialmente no Brasil, para onde a consultoria projeta que

o diesel fóssil misturado com biodiesel e HVO será responsável por abastecer 90% da frota de pesados, complementada por 5% de elétricos, 4,4% de gás natural e biometano e 0,6% de células de combustível a hidrogênio.

Assim como já faz com automóveis a China terá a maior e mais rápida conversão para caminhões e ônibus elétricos até 2032, com 34% da frota, além de mais 9% a gás, mas o diesel seguirá sendo a maior fonte energética de 57% dos veículos pesados.

Na Europa, apesar de ser a segunda maior região de adoção de caminhões e ônibus elétricos, 25% até 2032, com mais 3% de gás, ainda assim o diesel e suas misturas abastecerão 72% da frota.

ROTA DIFÍCIL DE MUDAR

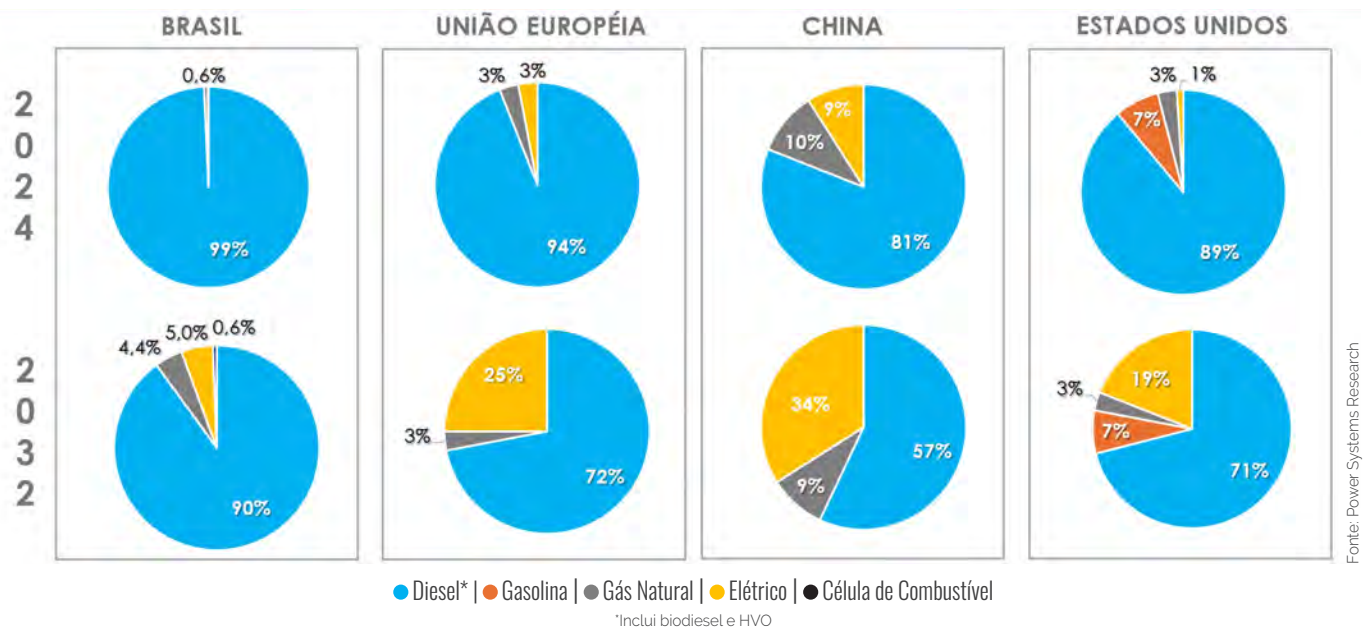
Carlos Briganti, diretor da Power Systems Research na América do Sul, pondera que a combinação de diversos fatores condiciona e torna mais difícil a conversão de veículos pesados a diesel para alternativas de baixas emissões.

Estão nesta lista de condicionantes a maturidade das tecnologias a serem adotadas – o que exige capacidade técnica de desenvolvimento e de produção dos fabricantes de veículos e seus fornecedores –, tendências globais, instalação de infraestrutura de abastecimento ou recarga, incentivos governamentais para

HVO: diesel verde é boa solução mas ainda custa muito caro.



Propulsão dos veículos comerciais pesados



compensar custos e o muito importante custo operacional dos transportadores, pois sem viabilidade econômica nada vai adiante. Mas o fator preponderante sobre todos os outros é a legislação, que impõe caminhos.

"A legislação é o maior direcionador de mudanças tecnológicas", sublinha Briganti. "No Brasil temos várias regulamentações entrando em vigor até 2030. As que mais afetarão o uso do diesel fóssil são aquelas que tratam de emissões tóxicas e eficiência energética."

O consultor observa que o Brasil ainda não definiu as metas de eficiência energética do Mover, Programa Mobilidade Verde e Inovação, o que contribuirá para reduzir as emissões de CO₂, mas o Proconve, Programa de Controle de Emissões Veiculares, já avançou bastante para limitar as emissões tóxicas de particulados e NO_x de veículos pesados a diesel. A oitava fase da legislação, a P8, entrou em vigor no início de 2023 e obrigou os fabricantes a adotar motores Euro 6, ficando em linha com os níveis de emissões de poluentes permitidos na Europa.

Olhando para o quadro regulatório adotado em alguns dos países maiores emissores do CO₂ do mundo nota-se que tanto no Brasil como na União Europeia, nos Estados Unidos, na China, Índia e no Japão, não estão previstas grandes evoluções nas legislações de emissões, que parecem ter chegado a um certo limite de viabilidade técnica e econômica, difícil de ir muito além do que já está em vigor hoje.

Estados Unidos e União Europeia estão mais avançados na severidade e nos prazos de aperto das legislações, mas há dificuldades, realinhamentos e retrocessos. O governo Trump, por exemplo, tem direção política de reduzir requisitos e dilatar prazos para introdução de novas fases da legislação de emissões. Tem a seu favor todas as entidades ligadas ao transporte rodoviário de longa distância, ao transporte urbano e a maioria da população, que não quer aumentos de custos que geram inflação.

A União Europeia ainda mantém suas metas, porém vem sofrendo dificuldades tecnológicas, de falta de infraestrutura de recarga para veículos elétricos e de alto custo operacional da eletrificação, que

são bastante antagônicas ao momento de crise econômica que a região vive. Briganti avalia que "assim como nos Estados Unidos as entidades europeias ligadas ao transporte têm pressionado o Parlamento Europeu para extensão de prazos e parece muito provável que conseguirão".

A China é no momento o país mais bem estruturado para introdução de veículos híbridos e elétricos. Tem tecnologia avançada, domina a produção de baterias e tem infraestrutura instalada. Por outro lado tem matriz energética baseada principalmente no carvão, o que é uma desvantagem na medição da pegada de carbono do poço à roda, que leva em consideração as emissões desde a produção do combustível e de sua distribuição até o uso no veículo. Assim os modelos elétricos chineses podem até não emitir CO₂ mas as usinas que geram eletricidade para abastecê-los emitem muito, em volumes recordes nos últimos anos.

ALTERNATIVAS PARA O BRASIL

"O Brasil precisa não necessariamente de incentivos governamentais para introdução de alternativas ao diesel fóssil mas, principalmente, de uma estratégia alinhada com a infraestrutura necessária

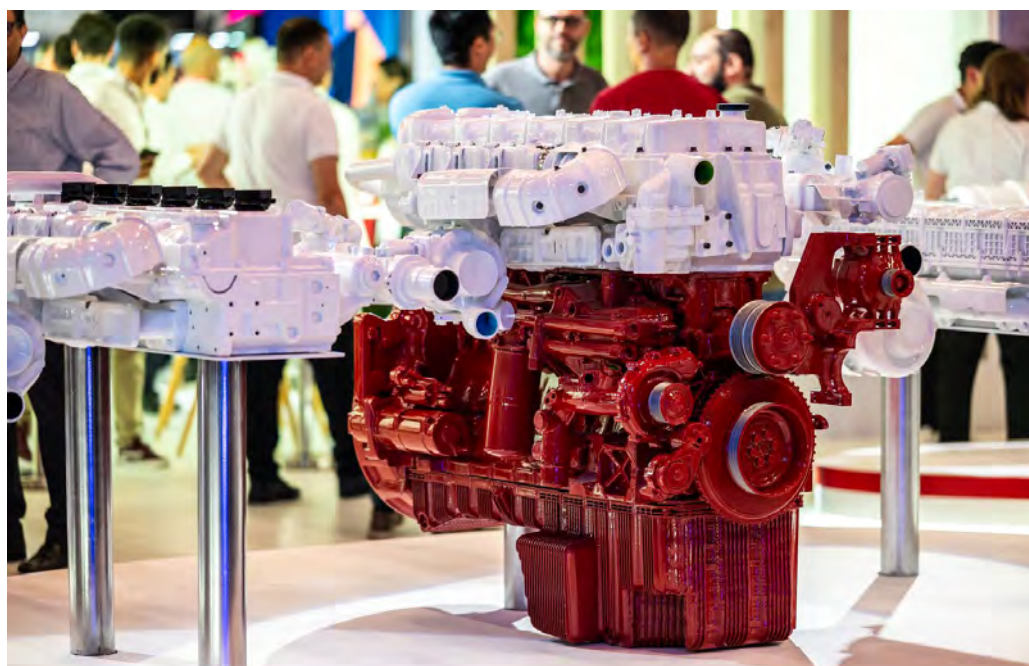
para novas tecnologias", indica Briganti. Ele endossa que, além de desenvolver tecnologia, o País precisa ser competitivo globalmente, daí a importância de um plano claro neste tema.

O estudo da PSR lista os prós e contras das alternativas de baixo carbono disponíveis no País para impulsionar veículos comerciais pesados:

"O Brasil é seguramente o país que tem as melhores alternativas para transição energética, quer para aplicação local ou exportação. Ainda assim o diesel seguramente será a melhor opção, inclusive por muitos anos além das nossas projeções que vão até 2032."

O diesel não é um produto fácil de ser substituído, pois apesar de suas emissões tóxicas de particulados e NO_x, que o Proconve P8 obrigou que fossem reduzidas a um mínimo, segue sendo um combustível mais barato do que todas as outras possibilidades de substituição, além de ter rede de distribuição já estabelecida e excelente densidade energética, que permite rodar centenas de quilômetros com um tanque.

>> MAIS EFICIÊNCIA – O ciclo diesel já é o mais eficiente dos motores a combustão e, antes mesmo de pensar em substituir



Motor Cummins Helm: proposta multicomcombustível opera com diesel, gás ou hidrogênio com a troca de cabeçote.

Divulgação/Fenatran

o combustível fóssil, é possível torná-lo ainda mais econômico. Os fabricantes de motores para veículos comerciais já estimam que melhorias podem elevar a eficiência térmica para 50% – a energia que efetivamente chega às rodas –, em comparação com os 45% aceitos hoje como base, o que já é um excepcional avanço para redução de emissão de CO₂ via redução de consumo, além de ser algo plenamente aceito pelos transportadores, pois economizariam em custo operacional.

Eixo elétrico desenvolvido pela Suspensys gera tração auxiliar de 200 cv para carretas e cavalos mecânicos: VWCO já adotou a solução para lançar o Meteor híbrido.

>> ETANOL – É o biocombustível mais produzido e distribuído do Brasil, mas serve melhor a veículos leves, inclusive híbridos. Para caminhões e ônibus com motores

ciclo otto tem eficiência energética baixa, o que eleva o consumo e reduz a quilometragem de reabastecimento, e pode ser um problema em regiões sem produção de etanol. As emissões de CO₂ também aumentam, embora no caso dos biocombustíveis isto não é um problema, pois o dióxido de carbono biogênico é em grande medida reabsorvido no processo produtivo.

Ônibus elétricos com autonomia estendida por um motor gerador a combustão flex, como é o caso de protótipos já desenvolvidos por Marcopolo e Volkswagen Caminhões e Ônibus, podem ser uma solução factível para uso do etanol em pesados, mas ainda assim o custo operacional mais elevado é uma barreira.

>> BIODIESEL – É um éster produzido a partir da adição de metanol a óleos vegetais, principalmente soja e gordura animal, já em uso no Brasil há quase duas décadas misturado ao diesel, em proporção que em 2024 chegou a 14% e está prevista para avançar gradualmente a 20% até 2030.

O biodiesel tem como vantagem a redução de emissões de particulados, mas como desvantagem o aumento de NO_x, o que requer injeção maior de arla no sistema de pós-tratamento de motores diesel, aumentando o custo operacional. Existem também problemas de armazenamento devido a contaminação com água, e a distribuição no Brasil tem variações de qualidade com eventuais contaminações por metais pesados.

Fabricantes como Scania, Volvo e DAF já adaptaram motores para funcionar com 100% de biodiesel. Paralelamente a Be8 está testando com sucesso o Bevant, um biodiesel birrefinado e aditivado, que resulta em éster metílico sem outras variações, assim pode ser utilizado 100% em motores diesel sem necessidade de adaptações. O produto é cerca de 15% mais caro do que o biodiesel comum, mas custa a metade do preço do diesel verde HVO.

>> HVO – Simplificadamente o HVO é o produto da hidrogenação de óleos vegetais, tendo como resultado um hidrocar-



Divulgação/Randono e VWCO





boneto mais puro do que o próprio diesel fóssil que, assim, pode substituir em 100% o combustível mineral ou ser misturado em qualquer proporção, preservando as mesmas características de funcionamento e consumo do motor, sem necessidade de modificações. O HBio da Petrobras é produzido por este processo e tem como resultado o mesmo produto.

O HVO substitui com vantagens tecnológicas o diesel fóssil, mas tem um grande desafio de competitividade, pois atualmente custa até três vezes mais do que o diesel ou biodiesel. Até que este preço baixe a transição deverá se dar por meio de biodiesel de melhor qualidade.

Além disso o HVO compete com a produção do querosene verde de aviação, o SAF, que tem características similares às do HVO, é produzido pelo mesmo processo, portanto será mais dedicado a abastecer aviões que não têm outra alternativa de descarbonização de suas emissões.

>> GÁS NATURAL/BIOMETANO – Ambos são uma alternativa extremamente interessante para substituição do diesel, mas é usado em motores ciclo otto, que são menos eficientes do que os de ciclo diesel. O Brasil tem produção crescente tanto de gás natural fóssil como de biogás, que têm a vantagem de zerar emissões de particulados e reduzir muito as de NOx. E a tecnologia já está disponível: Scania e Iveco oferecem modelos a gás em seu portfólio regular de produtos no País.



Divulgação/Fenatran e VWCO

A oferta de 119 milhões de m³ de gás natural por dia é prevista para crescer ano a ano, chegando a 175 milhões de m³ em 2034, segundo estimativas da EPE, Empresa Brasileira de Pesquisa Energética, ligada ao Ministério das Minas e Energia. E pode ser bem mais, pois usa-se muito pouco o gás de reinjeção do pré-sal e o País tem potencial para produzir 80 milhões de m³/dia de biogás – do qual se purifica o biometano que tem as mesmas características do metano fóssil e pode ser usado 100% ou misturado em motores a gás.

Uma das principais fontes de biogás no Brasil são as usinas canavieiras, que extraem o gás de seus subprodutos bagaço de cana e vinhoto. Os aterros sanitários e estações de coleta de esgoto também têm grande potencial de produção, com a vantagem de transformar um flagelo ao

Cavalos mecânicos a gás ou biometano da Scania, Iveco e VWCO: alternativa ao diesel em crescimento no País.



Divulgação/Fenatran e VWCO

meio ambiente em combustível, evitando ainda a emissão de metano na atmosfera, que tem efeito estufa dez vezes maior do que o CO₂. Outra fonte de biogás é o chamado “pré-sal caipira”, por meio do aproveitamento de dejetos da agropecuária em geral, como a criação de porcos.

A maior barreira para a adoção em maior escala de gás natural e de biometano é a infraestrutura de distribuição ainda insuficiente, além do preço. As cotações internacionais aumentaram muito devido ao conflito da Ucrânia com a Rússia, chegando a US\$ 2,61 por MMBtu, milhão de unidades térmicas britânicas, mas já apresentam tendência de queda, descendo a US\$ 2,30/MMBtu este ano. No Brasil, contudo, o preço do gás natural permanece seis vezes mais caro: US\$ 12,50/MMBtu.

» ELÉTRICOS E HÍBRIDOS PLUG-IN – Teoricamente a adoção em massa de veículos elétricos no Brasil faz todo o sentido, pois o País tem matriz energética limpa, com quase 90% da eletricidade gerada a partir de fontes renováveis em usinas hidrelétricas, eólicas e solares. Com isto as emissões de CO₂ seriam mínimas se medidas pelo conceito poço à roda.

Seria um quadro muito favorável mas veículos elétricos comerciais terão muitas dificuldades para aumentar a penetração no Brasil, apesar de já serem oferecidos por quase todos os fabricantes no País, inclusive com produção local de caminhões e ônibus elétricos e híbridos. O eixo



elétrico e-Sys de 200 cv, desenvolvido no Brasil pela Suspensys, da Randoncorp, está em testes e pode ser uma solução mais viável de tração auxiliar elétrica para equipar carretas e cavalos mecânicos, com a função de economizar combustível.

Mas existem enormes barreiras, antagonizando com a maioria das condicionantes para adoção desta alternativa: baixo domínio tecnológico e produtivo dos fabricantes e de seus fornecedores locais, alto custo de aquisição dos veículos, de

Opções de caminhões elétricos no Brasil: Volvo e Scania em testes e o VW e-Delivery nacional em irônica operação de abastecimento de combustível fóssil em aeroporto.

três a quatro vezes mais caros do que similares a diesel, poucos incentivos, nenhuma legislação impositiva e infraestrutura de recarga insuficiente para compensar a densidade energética baixa das baterias, o que torna inviável o transporte de longa distância, que é o mais importante dos segmentos dos caminhões no Brasil.

Sob estas condições os elétricos e híbridos serão viáveis e crescerão principalmente em aplicações de nicho, como portuárias, de ônibus urbanos e entregas de curta distância.

>> CÉLULAS DE COMBUSTÍVEL A HIDROGÊNIO –

Esta solução para geração de eletricidade, por meio da reação do ar com o hidrogênio em um catalizador, tem sido testada com sucesso há mais de trinta anos para impulsionar veículos 100% elétricos. O maior problema está no custo da tecnologia que a torna economicamente inviável.

A vantagem do hidrogênio sobre todas as outras alternativas é que o combustível não gera emissão de CO₂ mas apenas vapor d'água, tanto na reação da célula como na combustão. É a substância mais abundante do planeta e pode ser obtida de várias fontes, com diferenças de emissões.

O hidrogênio verde é isento de emissões porque é produzido a partir da eletrólise da água com uso de energia elétrica renovável, de usinas eólicas ou solares. O gás também pode ser extraído de outros combustíveis, como gás natural e etanol, e neste caso há pequena emissão de CO₂. No caso de reforma do etanol ou metanol as emissões são bastante reduzidas.

Estas múltiplas formas de obtenção tornam o Brasil o mais importante produtor de hidrogênio de baixa emissão no mundo. As principais barreiras para desenvolvimento da tecnologia para veículos pesados no País são a distribuição e o tanque de combustível do veículo, que requer altíssima resistência para armazenagem do gás líquido sob alta pressão.

>> GERAÇÃO DE HIDROGÊNIO NO VEÍCULO –

A Green Fuel tem testado com sucesso a produção de hidrogênio por hidrólise

da água em um tanque instalado no cofre do motor do veículo. O gás é injetado no motor ao mesmo tempo que o diesel, enriquecendo a mistura e gerando menos CO₂ na combustão. A tecnologia é relativamente barata, com retorno do investimento estimado em dois anos, e tem proporcionado aumento de eficiência energética da ordem 10%.

>> **MOTORES A HIDROGÊNIO** – O hidrogênio também pode ser utilizado diretamente em motores a combustão, sem nenhuma emissão de CO₂. A solução é mais eficiente do que as células de combustível no caso de veículos maiores de alta carga. A tecnologia é baseada na combustão usando propulsores ciclo otto, mas pode ser mudada para ciclo diesel, muito mais eficiente.

A Tupy MWM é pioneira no Brasil na produção de motores a combustão a hidrogênio, inclusive no desenvolvimento de materiais resistentes à corrosão por hidrogênio. O mercado mais viável de adoção desta tecnologia no curto prazo é o da União Europeia, onde a legislação impõe severas reduções de emissões de CO₂ em poucos anos.

>> **RENOVAÇÃO DE FROTA** – A solução mais rápida e eficiente para reduzir emissões tóxicas e de CO₂ não está em nenhuma das novas alternativas citadas acima mas na substituição de caminhões velhos por novos, com motores diesel que emitem menos gases porque são mais econômicos e equipados com sistemas de redução de poluentes.

O estudo da PSR ressalta que, da frota circulante de 2,8 milhões de veículos comerciais pesados em circulação hoje no País, quase 500 mil são dotados de tecnologia de emissões anteriores à motorização Euro 3 – ou seja, praticamente sem controle algum –, outros 834 mil são Euro 3. Há 1,2 milhão de Euro 5 e apenas 190 mil Euro 6. Conclusão: "A simples retirada dos veículos mais velhos teria maior efeito de redução de emissões do que qualquer introdução de nova tecnologia". ■

Autotechs ganham força e investimentos de R\$ 1 bilhão



Divulgação/Bosch

Oficina Bosch:
sistemista criou a
plataforma Drive B fleet
para gerenciamento e
manutenção de frotas
que incrementa seu
negócio de aftermarket.

Era digital promove o crescimento de startups impulsionadas pela tecnologia que agrega serviços de reparação e autopeças de reposição

Por Lucia Camargo Nunes

Um setor em crescimento, impulsionado por inovação tecnológica e pela incessante busca por soluções mais eficazes no ecossistema automotivo brasileiro? São as autotechs que se dedicam aos serviços automotivos e a autopeças de reposição, empresas que empregam tecnologia avançada para oferecer e aprimorar uma diversidade de

serviços para veículos, seja no B2B a outras empresas ou no B2C ao consumidor final.

As autotechs englobam startups e empresas consolidadas que oferecem ao mercado soluções inovadoras para o pós-vendas automotivo. Elas fazem uso de tecnologias como inteligência artificial, big data, aplicativos e plataformas digitais para transformar a prestação de serviços.



Divulgação/Peça.Aí

Márcio Kumruian, CEO da Peça.Aí, plataforma de comércio eletrônico de autopeças para oficinas: venda de 20% para a Bosch e planos de expansão.

A partir de uma ideia inovadora as autotechs aplicam tecnologias para otimizar e aprimorar processos, sempre por meio de plataformas digitais para agendamento de serviços, aplicativos destinados ao diagnóstico de problemas, sistemas gerenciais para oficinas para otimizar o fluxo operacional além do uso da análise de dados para previsão e prevenção de falhas veiculares.

Estas soluções todas geralmente nascem de uma dor do mercado, como observa **Danilo Fraga**, CEO da consultoria Fraga Inteligência Automotiva: "O mercado do aftermarket supre uma necessidade do cliente. Hoje a velocidade da disponibilidade da peça, por exemplo, passou a ser um grande diferencial [dos prestadores de serviços]. Aí entram as empresas de tecnologia que começaram a ver isso com muito bons olhos".

Na reparação independente – que Fraga calcula representar 80% da manutenção da frota brasileira – o mecânico passou cada vez mais a ter necessidade de um diagnóstico rápido e receber logo as peças porque ele tem uma pequena estrutura e precisa fazer girar os carros na oficina.

Neste universo mais competitivo as autotechs começaram a receber maior atenção e investimentos, em movimento crescente desde 2020. De acordo com o consultor "os investidores que estão apostando nas autotechs são sócios estraté-



Arquivo pessoal

gicos. São, por exemplo, a Bosch, que se uniu ao Peça.Aí. Trata-se de um mercado gigante: temos observado que nos próximos anos, até 2030, teremos mais de R\$ 1 bilhão em investimentos nesse tipo de serviço no Brasil".

TODOS QUEREM ENTRAR

A própria Bosch já havia criado em 2022 a DriveB fleet, solução para gerenciamento de frotas de veículos que conecta gestores, condutores e oficinas credenciadas em uma plataforma digital. Por ela o frotista acompanha todas as informações do veículo na manutenção preventiva e corretiva.

Com as vendas on-line de autopeças em crescimento a Bosch adquiriu 20% da plataforma Peça.Aí, em 2023, um ano depois que a startup foi criada para atuar no mercado B2B, com o objetivo de facilitar a busca e a compra de peças para oficinas mecânicas. Trata-se de plataforma multi-marca que melhora a busca de identificação dos itens, acelera as entregas e oferece condições de pagamento especiais, além de expandir as oportunidades de vendas para distribuidores e varejistas.

A plataforma foi fundada por um empreendedor experiente na construção de grandes sites de vendas on-line reunindo diversas lojas em um mesmo ambiente digital – e também de atração de investidores. Márcio Kumruian, hoje CEO da Peça.Aí, também é fundador da NetShoes, liderou o primeiro IPO brasileiro, oferta inicial de ações, na Bolsa de Nova York, e vendeu o negócio para a Magazine Luiza em 2019. O empresário afirma que a plataforma Peça.Aí já foi usada por mais de 2 mil oficinas na Capital paulista e o objetivo é crescer para outros estados: "Atualmente a companhia conta com mais de quarenta colaboradores e uma estrutura tecnológica de ponta. Em breve transformaremos a experiência de compra de oficinas em Campinas [SP], Belo Horizonte [MG] e diversos municípios".

O movimento da Bosch com o Peça.Aí, observa Fraga, motivou outras gigantes a fazerem o mesmo, como a ZF, que lançou a Protech, e a NGK, que está desenvolvendo também sua ferramenta.



Divulgação/Car10

Fábio Gimenez, CEO da Car10: integração com a Webmotors para atuar no ciclo de vida completo do carro.

A ZF Protech, por exemplo, é uma plataforma para treinamentos e suporte técnico, gestão de oficinas, plataforma de agendamento e atendimento ao cliente, marketing e outros serviços.

Outro exemplo de abordagem desse mercado é a Doutor-IE, de Brusque, SC, especializada no desenvolvimento de informação técnica para reparação automotiva. Seu principal produto é a Plataforma Doutor-IE, ferramenta que abrange as necessidades do aftermarket automotivo para atender oficinas independentes, centros automotivos, indústrias de autopeças e fabricantes de equipamentos com informações técnicas atualizadas.

Fraga observa que o Brasil tem uma frota cada vez maior, mais velha e mais diversificada, que precisa de serviços, enquanto as fabricantes de veículos, por vocação e por estratégia, limitam-se a prestar suporte e manutenção para produtos de sua marca por um período específico de garantia: "Elas não querem um carro antigo nas concessionárias. Querem vender carros novos. Por isto o mercado independente de reparação representa mais de 80% da manutenção da frota".

Ao mesmo tempo as oficinas tiveram de se modernizar para atender a um consumidor cada vez mais exigente, que chega com produtos mais modernos e sofisticados, o que requer mecânicos profissionalizados, com bons ambientes e muita tecnologia.



Divulgação/Kyvus

QUANTO MAIS DISRUPÇÃO, MELHOR

As autotechs podem começar pequenas e quanto mais disruptiva for a inovação que oferecem mais atraem a atenção de investidores e de outras empresas. Foi o caso da Car10, adquirida pela Webmotors em 2021 como parte da estratégia de expansão do grupo no mercado automotivo digital, reforçando a oferta de serviços da plataforma de compra e venda de veículos e ampliando as soluções voltadas à reparação e manutenção automotiva. A negociação envolveu a venda de 66,7% da empresa.

Fábio Gimenez, CEO da Car10, relata que "com esta integração passamos a atuar no ciclo de vida completo do carro, ajudando o cliente a resolver problemas referentes à manutenção do seu automóvel com um marketplace de oficinas".

Trata-se de uma plataforma digital que conta com uma rede de mais de 8 mil oficinas cadastradas, conectadas aos clientes que demandam serviços de reparo, manutenção e estética automotiva. Estão incluídas concessionárias, redes de manutenção preventiva e corretiva, redes de autocenters e oficinas multimarcas independentes. A fonte de receita vai desde a assinatura para oficinas na plataforma até produtos financeiros, serviços e sistemas para uso dos parceiros.

Gimenez conta que a Car10 está em um momento bastante positivo de crescimento, tanto em audiência quanto em oferta de novos serviços, com novas funcionalidades e jornadas cada vez mais digitais, gerando novas oportunidades de negócios para a rede de parceiros.

DA DOR À SOLUÇÃO

As autotechs captam uma dor do mercado e transformam aquela necessidade em uma solução por meio de tecnologia. Foi a partir de um problema pessoal com seu carro que **Renan Maciel** criou a Kyvus, abreviação de Keep Your Vehicle Useful and Safety, ou Mantenha seu Veículo Útil e Seguro. Trata-se de um ecossistema que agrega central de anúncios, plataforma de cursos e gestão de atendimento.

O Kyvus ainda conecta proprietários de veículos a prestadores de serviços, facilitando agendamentos e avaliações das suas necessidades, em tempo real. A estrutura é baseada em assinatura por membros que pagam mensalidades a partir de R\$ 24,90 até R\$ 69,90, e empresas parceiras, que pagam de R\$ 69,90 a R\$ 199,90. Por exemplo: no plano básico o consumidor ganha um check-up anual e no mais caro há benefícios com descontos em restaurantes, academia, hotel etc. Hoje uma das empresas parceiras da Kyvus, por exemplo, é a rede Mais Pneus, com duzentas unidades no Estado de São Paulo.

Maciel conta que vem conversando com fundos de investimentos com propostas de aportes robustos na ordem de R\$ 50 milhões a R\$ 100 milhões, com objetivo de cobrir mais regiões. O principal investidor hoje da Kyvus é o sócio Rodrigo Bossa, CEO da CSi International, especializada em guindastes.

ASSISTÊNCIAS 24 HORAS

As emergências com o carro também estão dentre os alvos principais das autotechs de serviços automotivos. A Destrave é outra que nasceu da necessidade de conectar clientes a serviços 24 horas, dedicados principalmente aos 70% de donos de carros que não têm seguro ou segurados sem cobertura de serviços.

Dirigido ao consumidor final o aplicativo prevê uma assinatura que começa em R\$ 45 mensais até R\$ 92, em três planos, que incluem desde guincho, chaveiro e troca de pneu até pane seca e mecânica e reparo de vidro. Criada em 2021 a Destrave já vendeu mais de 5 mil assinaturas. De acordo com **Estevão Rizzo**, fundador da autotech, dos serviços solicitados pelos assinantes 87% são para guinchos, 10% carga de bateria arriada, 3% troca de pneu e pane seca.

A Destrave conta com parcerias importantes, como Autoglass, GetNinjas e Baterias Moura. Rizzo também conta que está constantemente em busca de novos parceiros no nicho automotivo, em uma operação que é totalmente escalável, com potencial para expansão nacional. A auto-



Divulgação/MotorHero

tech está focada em expandir sua base de clientes, especialmente no Estado de São Paulo, onde realiza testes estratégicos para otimizar os serviços.

UBER DAS OFICINAS

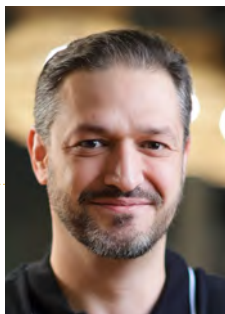
A MotorHero fornece soluções de TI, tecnologia da informação, para o pós-venda, incluindo concessionárias, oficinas independentes e empresas de autopeças com o propósito de ajudar na profissionalização do pequeno empreendedor e aproximar o consumidor ao fornecedor por meio de tecnologia.

Daniel Aranha, executivo que lidera a MotorHero, faz uma analogia com o Uber: "Eles colocaram a tecnologia para trazer uma jornada mais amigável ao passageiro e motorista, antecipando-se com as informações como tempo, percurso, qual carro. Este alinhamento de informações entregou conforto ao usuário. É o que tentamos fazer: trazer um olhar antecipado ao consumidor e à oficina sobre o que vai acontecer naquela jornada".

Ele cita serviços como o check-list digitalizado, o andamento do serviço na oficina em tempo real e a atualização do orçamento, tudo de forma digital.

Desde 2020 a MotorHero cresceu quatro vezes em faturamento e conta com oitocentos CNPJs parceiros pelo País, com maior concentração no Sudeste. Cerca de 60% dos seus clientes são concessionárias, atendendo a grandes redes como Amazonas, Sinal e Osten. Aranha conta que a startup recebeu uma rodada de investimentos em que captou R\$ 780 mil, elevando o valor da empresa para a casa dos R\$ 5 milhões.

O fundador da autotech chama a atenção para um ponto de provocação: "Eu ainda sinto o setor pouco digitalizado. As montadoras se digitalizaram mas as concessionárias e a oficinas não. Existe um desalinhamento do que é a expectativa da montadora versus com o que de fato acontece na oficina e nas autopeças. Nossa dificuldade de crescimento é justamente oferecer um produto muito além do tempo para um público que não é heavy user de TI".



Divulgação/Destrave



Fotos: Divulgação

Taxação a aço e a alumínio respinga nas autopeças

Componentes metálicos exportados para os Estados Unidos e os importados de lá podem ter preços afetados pelas novas tarifas

Por Pedro Kutney

Desde 12 de março o governo imperial de Donald Trump impõe sobretaxação de 25% a aço e alumínio importados pelos Estados Unidos, sem isenções ou exceções e aparente pouca disposição em negociar. A medida gera impactos que vão além da tarifação dos metais e afeta produtos derivados de uma longa cadeia produtiva, incluindo os fornecedores de autopeças.

Isto porque a nova tarifa recai não só sobre aço e alumínio semiacabados – placas e blocos exportados que são laminados, forjados ou estampados para se transformar em diversos itens fabricados por indústrias localizadas nos Estados Unidos – mas também afeta produtos acabados como, por exemplo, autopeças metálicas que são exportadas.

Segundo calcula a Câmara de Comércio Brasil-Estados Unidos o mercado estadunidense é de longe o maior comprador de produtos de ferro e aço brasileiros, com 48% das vendas externas do segmento em 2024, equivalente a US\$ 6 bilhões. Deste valor US\$ 2,6 bilhões correspondem a aços semiacabados, algo como 4 milhões de toneladas de placas e lingotes exportados para processamento final nos Estados Unidos, fazendo do Brasil o segundo maior fornecedor do insumo, com 16% das compras do país, atrás somente do Canadá, com 6 milhões de toneladas e 21% do fornecimento, e à frente do México, com 2,7 milhões e 11%.

No caso do alumínio o impacto é bem menor, pois o Brasil representa menos de 1% das compras internacionais do metal

pelos Estados Unidos, mas os US\$ 267 milhões vendidos em 2024 corresponderam a 16,8% das exportações brasileiras em valor do produto, na forma de 72,4 mil toneladas que equivaleram a 13,5% do volume exportado.

AFETAÇÃO DAS AUTOPEÇAS

A sobretaxação pode afetar parcela relevante do comércio exterior de autopeças, porque os Estados Unidos são o segundo maior importador de componentes automotivos do Brasil – de todos os tipos, não só metálicos –, com compra total de US\$ 1,4 bilhão em 2024, ou 17,5% das vendas externas do setor. O país também é o segundo maior fornecedor de peças ao mercado brasileiro, com US\$ 2,2 bilhões no ano passado ou 10,7% das importações, o que causou déficit de US\$ 872 milhões na balança comercial do setor. O saldo negativo com o parceiro vem se repetindo há dez anos.

Parece certo que as exportações e importações brasileiras de autopeças serão afetadas, mas ainda não se sabe o quanto, segundo relata Edison da Matta, diretor do Sindipeças responsável pelas áreas fiscal, tributária e jurídica: "O impacto das medidas adotadas pelos Estados Unidos é questão complexa que está sendo minuciosamente analisada por técnicos do Sindipeças. Aparentemente é pequena a quantidade de posições tarifárias referentes a autopeças, mas como as espe-

cificações não determinam exatamente de quais matérias-primas elas são feitas, podem ser de aço, alumínio, plástico ou outro material, ainda não temos como saber qual é o volume ou o valor exportado e importado dessas peças".

Nas proclamações 10 895 e 10 896 assinadas por Trump e publicadas em 18 de fevereiro passado, nas quais o presidente dos Estados Unidos expõe os motivos das taxações ao aço e alumínio importados e classifica as medidas como questão de segurança nacional, fica claro que produtos derivados acabados também serão tarifados, mas nos anexos que indicam as nomenclaturas destes itens a maioria das classificações é inexata.

Poderão ser tarifados componentes como peças estampadas, elementos de para-choques, suspensão e de power-train, que são fabricados a partir de diversos insumos, mas boa parte da taxaço será aplicada a posições tarifárias classificadas apenas como "outros", deixando margem para muitas interpretações e incertezas, como ressalta o Sindipeças.

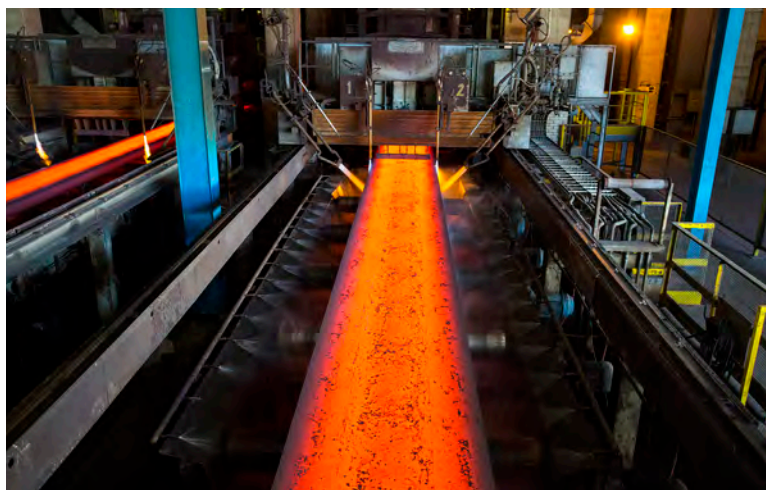
A mão contrária, que reflete as importações de autopeças dos Estados Unidos para o Brasil, também será negativamente afetada por prováveis aumentos de preços provocados pelo reajuste de insumos: "A sobretaxa só não incide se o aço ou o alumínio forem originários dos Estados Unidos. Se o metal usado na fabricação dos artigos for do Brasil ou de outro país, a tarifa é aplicada", observa Matta.

Em resumo, as autopeças feitas no Brasil com aço ou alumínio brasileiros exportadas perderão competitividade nos Estados Unidos, bem como as fabricadas lá com aço ou alumínio importados de qualquer lugar do mundo também serão menos competitivas. O resultado é inflação com aumento de preços em ambas as pontas do comércio bilateral.

INDÚSTRIA AUTOMOTIVA AFETADA

Ainda estão sendo feitas as contas sobre a real amplitude do impacto que a sobretaxação a importantes insumos metálicos importados causará à indústria





instalada nos Estados Unidos. Como o país importa 25% do aço e 50% do alumínio que consome algumas estimativas já apontam para um grande estrago potencial em diversos pontos da cadeia produtiva.

Ao contrário do que propaga o governo Trump a sobretaxação tende a prejudicar mais do que ajudar a indústria local, que não tem tempo nem condições objetivas para nacionalizar toda esta quantidade de matéria-prima e artigos derivados, o que resultará em elevação de custos e restrições de fornecimento.

O Cato Institute, uma organização liberal sediada em Washington, DC, que diz defender liberdades individuais, livre comércio e a paz, estima que as tarifas do governo Trump têm potencial quase imediato para aumentar os custos produtivos em US\$ 4,6 bilhões e provocar a perda de 75 mil empregos industriais nos Estados Unidos.

Devido ao longo comprimento da cadeia automotiva analistas avaliam que as tarifas terão impacto de US\$ 150 bilhões sobre seus produtos produzidos com aço e alumínio, que vão de automóveis à retroescavadeiras.

O American Automotive Policy Council, grupo de lobby que reúne as chamadas Big Three, as três maiores fabricantes de veículos dos Estados Unidos, General Motors, Ford e Stellantis, afirma que a preocupação recai sobre seus fornecedores, pois as montadoras finais já compram de

empresas instaladas no país mais de 90% do aço e alumínio que utilizam. Isto ocorre porque são itens, como aço laminado para estampar partes da carroceria, que têm padrões diferentes especificados por cada montadora, o que resulta em contratos de longo prazo com siderúrgicas próximas dos polos de produção.

Já a consultoria Alix Partners calcula que as tarifas devem adicionar US\$ 60 bilhões em custos à indústria de autopeças nos Estados Unidos, em um mercado que girou US\$ 225 bilhões em 2024.

As estimativas são díspares porque esta é uma cadeia industrial das mais complexas, com centenas de ramificações. Por exemplo: autopeças chegam a cruzar até oito vezes a fronteira dos Estados Unidos com o México no processo integrado de produção de peças e veículos dos dois países.

ATAQUE A TRIANGULAÇÕES

Ao recusar, até o momento, a concessão de isenções ou cotas de importação sem impostos para todos os países afetados pela sobretaxação ao aço e alumínio e a produtos derivados acabados, Trump afirma que evitará a triangulação de exportações de aço aos Estados Unidos. Ele cita nominalmente a China, que já é sobretaxada no país e estaria utilizando México e Brasil como intermediários, exportando aos dois insumos semiacabados que são processados e depois embarcados ao mercado estadunidense sem pagar impostos.

"As importações brasileiras de países com níveis significativos de sobre capacidade, especificamente a China, cresceram tremendamente nos últimos anos, mais do que triplicando desde a instituição do acordo de cotas com o País, em 2018", justifica um dos trechos do decreto presidencial.

O Instituto Aço Brasil, que representa as siderúrgicas brasileiras, negou que o País esteja importando grandes quantidades de aço chinês para enviar a produção nacional aos Estados Unidos: "O mercado brasileiro também vem sendo assolado

pelo aumento expressivo de importações de países que praticam concorrência predatória, especialmente a China, razão pela qual o Instituto Aço Brasil solicitou ao governo brasileiro a implementação de medida de defesa comercial", declarou a entidade em comunicado. "Ao contrário do alegado na proclamação do governo Trump, de 10 de fevereiro, inexistente qualquer possibilidade de ocorrer, no Brasil, circunvenção para os EUA de produtos de aço oriundos de terceiros países".

SEM COTAS DESTA VEZ

Em 2018 o primeiro governo Trump já havia adotado sobretaxação de 25% ao aço e de 10% ao alumínio importados, mas no mesmo ano isentou México e Canadá e concedeu cotas de isenção a alguns países, incluindo o Brasil, que permitia exportar sem tarifas volume equivalente à média das exportações de 2015 a 2017 de produtos semiacabados, e para produtos acabados o limite de isenção era 30% inferior à média no mesmo período.

Em agosto de 2020, em busca da reeleição, Trump reduziu em cerca de 80% as cotas de exportação dos produtos brasileiros para os Estados Unidos. Em julho de 2022, já sob o governo de Joe Biden, todas as medidas restritivas às exportações brasileiras foram revogadas.

Em seu decreto que agora retoma a sobretaxação Trump alega que países que ganharam isenções ou cotas, citando nominalmente Brasil, México e Coreia do Sul, de 2022 a 2024 aumentaram as exportações de aço aos Estados Unidos em 1,5 milhão toneladas, enquanto no mesmo período a demanda no país caiu 6,1 milhões de toneladas.

Para o presidente estadunidense o aumento de importações "se deu às custas da indústria local", que por causa das compras externas com isenções de tarifas estaria utilizando menos de 80% de sua capacidade de produção de aço, proporção que na visão do republicano é um "risco à segurança nacional", sem levar em conta que, atualmente, as siderúrgicas instaladas no país não têm

capacidade de suprir toda a demanda da indústria local.

Apesar da aversão do governo Trump em negociar qualquer isenção ou exceção ao seu tarifário, o governo brasileiro continua apostando em uma distensão: propôs a concessão de uma cota isenta da sobretaxação de 3,5 milhões de toneladas de aço semiacabado e de 680 mil toneladas de produtos derivados acabados.

Integrantes da negociação avaliam que a solicitação pode ser atendida principalmente porque o Brasil é o único dos exportadores de aço e alumínio que tem déficit na balança comercial com os Estados Unidos. A alegação é que o encarecimento do aço brasileiro abrirá espaço para importações de outros países que, mesmo taxados, ainda podem produzir mais barato.

Também existe a expectativa de que a indústria do país não será capaz de atender a toda a demanda, gerando mais inflação industrial e restrições à produção de diversos setores, inclusive e principalmente o automotivo, obrigando o governo do país a relaxar as tarifas ou a conceder cotas para itens não fabricados localmente.

Tudo isso parece fazer sentido mas o bom senso passa longe da guerra comercial tarifária do governo Trump, com nuances que flutuam ao estilo mercurial de suas bravatas, o que torna efêmera qualquer previsão de desfecho. ■



Tera é apresentado com pretensões de Fusca e Gol



O Tera apresentado por inteiro pela primeira vez no Sambódromo do Rio de Janeiro: carona na audiência dos desfiles.

Volkswagen mostra por inteiro seu novo SUV compacto de entrada com expectativa de que seja mais um ícone da marca, como seus antecessores mais vendidos no País, mas preço pode limitar o volume de vendas. O carro só chega à concessionárias na segunda quinzena de maio.

Por Pedro Kutney

Ainda faltando cerca de três meses para o lançamento oficial do Tera no mercado brasileiro no início de março a Volkswagen revelou seu novo SUV compacto de entrada pela primeira vez por inteiro, em exposição para parte eleita da imprensa especializada e ao público no Sambódromo da Marquês de Sapucaí, no Rio de Janeiro, RJ,

pegando carona no burburinho do desfile das escolas de samba cariocas. Versões, características técnicas e preços ainda não foram divulgados, o que só deve ocorrer na segunda quinzena de maio, quando o modelo será oficialmente lançado e distribuído às concessionárias.

Mais importante lançamento da Volkswagen dos últimos anos – o quarto

dos dezesseis programados no plano de investimento de R\$ 16 bilhões até 2028 – o Tera expressa grande poder de mercado e chegará com a elevada pretensão de ser um ícone da marca no País, como foram os campeões de vendas Fusca e Gol. Esta expectativa, ainda que não tão falada abertamente pelos executivos da empresa, está explícita em um pequeno decalque fixado no vidro traseiro do SUV, bem próximo da base do limpador: ali estão tatuadas as silhuetas de Fusca, Gol e... Tera.

Talvez seja pretensão elevada demais tendo em vista que, segundo a própria Volkswagen, os preços das versões do Tera ficarão situados a meio caminho de Polo e Nivus, o que significa pensar em faixa de R\$ 100 mil a R\$ 140 mil levando em conta a tabela atual dos dois modelos. Ainda que seja um SUV de entrada e que a empresa prometa "preços competitivos", pelos valores estimados esta "entrada" fica mais no alto e será difícil fazer o modelo vender tanto quanto o foram Fusca ou Gol, ou mesmo quanto o modelo mais barato da marca atualmente, o Polo Track, hoje vendido a R\$ 93 mil.

Ainda assim o Tera tem potencial para agregar volume suficiente para consolidar e melhorar a posição da Volkswagen no mercado, atualmente na segunda posição do ranking das marcas mais vendidas, com participação de 16,1% em 2024, quase 5 pontos percentuais atrás da líder Fiat.

Por suas dimensões, com entre-eixos estimado em 2m60, o Tera deverá competir frontalmente com Fiat Pulse e Renault Kardian, modelos situados na categoria de SUV compacto de entrada que até o momento não têm desempenho de mercado dos mais relevantes, ambos situados atrás de produtos mais caros como VW T-Cross – o SUV mais vendido do País em 2024 –, Chevrolet Tracker e Hyundai Creta. O Pulse foi o vigésimo-terceiro carro mais vendido do País em 2024, 39 mil unidades e queda de 14,6% sobre 2023, enquanto o Kardian, lançado em março do ano passado, vendeu 24,4 mil unidades.

DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO

Assim como o Nivus o Tera foi desenvolvido pelas equipes de design e engenharia da Volkswagen no Brasil. Em comum ambos são construídos sobre a mesma plataforma MQB-A0, que serve de base para quase toda a linha de produtos da marca no País, incluindo também T-Cross, Polo e Virtus. Assim o novo SUV também deve ter características comuns à plataforma, como o motor turboflex 1.0 de 116 cv e câmbio automático Aisin de seis marchas – o modelo apresentado no Sambódromo tinha este powertrain e ainda não se sabe se a Volkswagen oferecerá versões com transmissão manual e motor aspirado.

O Tera começa a ser produzido da fábrica da Volkswagen em Taubaté, SP, que atualmente produz apenas o Polo Track. O novo carro trouxe investimentos à planta, o que deverá elevar bastante sua produtividade com mais um produto de alto volume em linha.

O carro também tem ambições globais que poderão elevar seu volume de produção. Segundo a Volkswagen, a partir do fim de 2025 e começo de 2026, o Tera será vendido em mais de 25 países, abrangendo América Latina, como Argentina, Chile, Colômbia, Uruguai e México, e também mercados no continente africano.

PORMENORES NOTADOS

Os traços do Tera foram desenhados pela equipe de José Carlos Pavone, chefe

Decalque no vidro traseiro revela as silhuetas de Fusca, Gol e Tera: simbologia mostra que a VW considera o novo SUV um sucessor de seus modelos ícones de vendas no Brasil.





de design Américas, com capô elevado e grandes entradas de ar dianteiras para colar no modelo visual mais imponente comuns aos SUVs mas incomum a carros deste porte. Com algumas inovações o carro segue as linhas gerais de identidade visual global dos SUVs Volkswagen.

Os faróis e lanternas de LED são ligados por uma haste na dianteira e na traseira, sem iluminação. A assinatura luminosa é nova: na frente as luzes de circulação diurna são duas pestanas fracionadas posicionadas acima dos faróis, e atrás os

LEDs fazem efeito click-clack, alternando o desenho nas frenagens.

Segundo a imprensa escolhida pela Volkswagen para conhecer o carro de perto no sambódromo a versão apresentada foi a topo de linha Outfit e, portanto, nem todas as características notadas deverão estar nas opções mais baratas, como as rodas diamantadas aro 17".

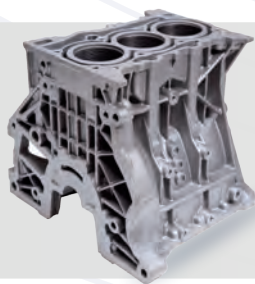
No interior do modelo exibido o painel com design exclusivo é de plástico preto texturizado com um aplique cinza revestido, com quadro de instrumentos 100% digital e tela do sistema multimídia VW Play flutuante, fixada acima das saídas centrais de ar, em configuração já conhecida de outros modelos da marca.

O Tera apresentado também tinha carregador de smartphone por indução, duas saídas de conexão USB-C bem ao lado da alavanca do câmbio e ar-condicionado digital. Os bancos dianteiros são inteiriços, com encosto de cabeça integrado e sem regulagem.

Todo o resto sobre o Tera ficou para depois, Informações devem ser divulgadas gradualmente nos próximos meses até o lançamento, previsto para a segunda quinzena de maio. ■



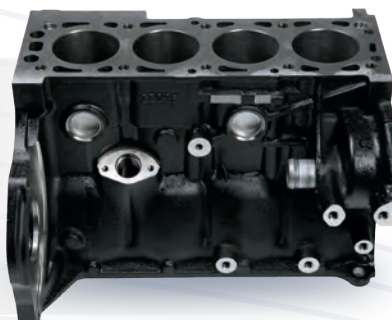
TECNOLOGIA QUE IMPULSIONA A MOBILIDADE



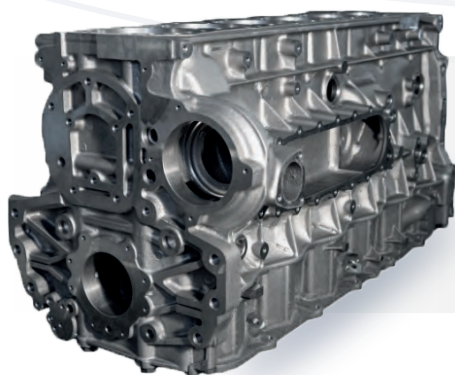
Bloco de motor 1.0L



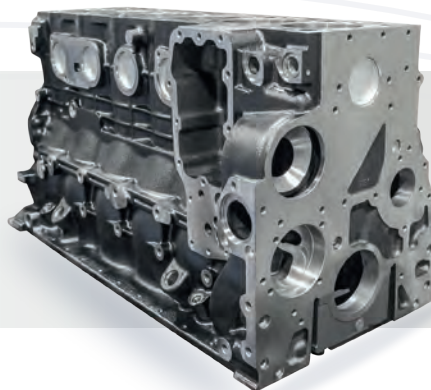
Bloco de motor 1.4L



Bloco de motor 1.6L



Bloco de motor 1.3L



Bloco de motor 6.7L



www.whbbrasil.com.br

Fundição de Ferro | Fundição de Alumínio | Forjaria | Usinagem



Divulgação/Caoa Chery

Família Tiggo aumenta oferta de híbridos plug-in

Caoa Chery importa da China pela primeira vez versão do Tiggo 7 e traz o Tiggo 8 renovado, ambos com o mesmo powertrain de 317 cv e autonomia de 54 quilômetros com tração puramente elétrica

Por André Barros

A Caoa Chery aumentou de um para dois a linha de modelos híbridos plug-in de seu portfólio, ambos importados da China. O já conhecido topo de linha de sete lugares Tiggo 8 Pro PHEV chega agora com as mesmas atualizações da versão a combustão já montada em Anápolis, GO, lançada em agosto passado. Junto com ele vem agora seu irmão menor Tiggo 7 Pro PHEV, pela primeira vez no mercado brasileiro.

Ambos os modelos trazem mais tecnologia, as mesmas mudanças de design já aplicadas no ano passado nas versões a combustão montadas no Brasil, e tanque

de combustível maior, ampliado de 45 para 60 litros a pedido dos clientes brasileiros, o que amplia as suas autonomias.

Os dois são equipados com o mesmo motor a gasolina 1.5 turbo que combinado com dois motores elétricos elevam a potência para 317 cv e 56,6 kgfm de torque. A transmissão automática DHT, Dedicated Hybrid Transmission, de até onze velocidades, é patenteada pela Chery e desenvolvida especialmente para seus carros que combinam motor a combustão com elétrico.

A bateria de lítio de 19,27 kWh também é a mesma e garante autonomia com tração 100% elétrica de até 54 km, segundo

medições do fabricante. A recarga é feita pela frenagem regenerativa, pelo motor a combustão ou na tomada 220 V em 6 horas – ou metade deste tempo no carregador de parede.

O Tiggo 7 Pro recebeu atualizações parecidas com as que já eram conhecidas do Tiggo 8 Pro, como o quadro de instrumentos integrado ao multimídia em uma longa tela única horizontal de 24,6 polegadas, que acomoda tecnologias de comando por voz, Apple CarPlay e Android Auto sem fio e outras funções. Para-choques, grade frontal, caixas laterais e rodas diamantadas tiveram o design renovado. O Tiggo 8 Pro também incorporou iluminação de boas-vindas um head-up display, que projeta informações virtualmente acima do capô.

O dois vêm com pacote Max Drive de sistemas de segurança ativa e assistência ao motorista, incluindo ACC, controle de velocidade adaptativo, frenagem auto-

mática de emergência e assistência de permanência em faixa, que complementam seis airbags e o controle eletrônico de estabilidade e tração.

SEM GRANDES EXPECTATIVAS

Os novos SUVs híbridos plug-in chegam com preços salgados, mesmo com valores promocionais de lançamento válidos por prazo não informado. O Tiggo 7 Pro PHEV começou a ser vendido no fim de fevereiro por R\$ 240 mil – R\$ 63 mil a mais que o modelo equivalente a combustão – e o Tiggo 8 Pro PHEV, de sete assentos, é oferecido por R\$ 280 mil – R\$ 78 mil acima da opção só com motor a gasolina.

Com valores altos não é esperado grande demanda pelos novos SUVs plug-in. Segundo o diretor de marketing Jan Telecki ambas as versões, topo de linha e sem opcionais, compõem a linha de produtos para agregar à imagem da marca: "Temos de quinhentas a 1 mil unidades programadas para os dois modelos nos próximos seis meses".

São volumes modestos comparados à expectativa da Caoa Chery, que no ano passado quase dobrou suas vendas para 60,9 mil unidades. "Tivemos problemas com a capacidade de produção em Anápolis. A partir do segundo semestre do ano passado, com a entrada em operação do terceiro turno, começamos a normalizar e hoje temos pronta entrega de toda a linha. Para este ano projetamos produção na faixa das 80 mil unidades", afirma Telecki.

Com a capacidade de produção no topo nenhum dos modelos montados no Brasil terá o powertrain híbrido plug-in, embora na unidade goiana sejam produzidas as versões híbridas leves dos Tiggo 5X, 7 e 8, com componentes importados da China. Telecki disse que a companhia monitora a aceitação dos plug-in no mercado para decidir quando a montagem poderá ser localizada. Em paralelo está sendo desenvolvido o sistema flex, em parceria com os centros chineses, para no futuro equipar os híbridos plug-in da marca com motores bicombustível etanol-gasolina.

Interior do Tiggo 8 tem revestimentos em couro marrom e o Tiggo 7 em preto: ambos têm acabamento parecido e quadro de instrumentos digital integrado à tela do sistema multimídia.



Bosch reforça investimento em P&D no País

Subsidiária brasileira capta R\$ 521 milhões de BNDES e Finep para financiar instalação de centro global de desenvolvimento de sistemas inteligentes de agricultura e novos projetos de mobilidade no Brasil

Por André Barros e Pedro Kutney, de Campinas, SP

A Bosch assinou contratos para captar R\$ 521 milhões em fundos públicos federais de fomento a pesquisa e desenvolvimento. Os recursos serão aplicados em projetos da empresa nas áreas de mobilidade sustentável, segura e conectada, indústria 4.0, sistemas inteligentes de agricultura, remanufatura de componentes automotivos e em um motor híbrido diesel-etanol.

As verbas terão liberação gradual até 2027, conforme os projetos forem amadurecendo, sendo R\$ 470 milhões da Finep, braço de financiamento de projetos do MCTI, Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, e R\$ 51 milhões do BNDES. Ambos os aportes são apoiados pelo programa Mais Inovação, que integra o NIB, Nova Indústria Brasil, gestado pelo MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. Os empréstimos são concedidos com juros subsidiados pelo governo federal e uma parte menor dos recursos não é reembolsável, em torno de R\$ 50 milhões que a empresa não precisará quitar.



Divulgação/Bosch



Pulverizador inteligente de defensivos: projeto da Bosch desenvolvido no Brasil para o mundo.

O novo investimento estava planejado pela Bosch que, desde o ano passado, já vinha tocando os diversos projetos, mas por questões de agenda só foi anunciado em 20 de fevereiro, em evento organizado na sede da companhia na América Latina, em Campinas, SP, com a presença de executivos da empresa, representantes da Finep e do BNDES, e autoridades do governo, como a ministra Luciana Santos, do MCTI, e do vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, também chefe do MDIC.

"O objetivo do NIB é estimular a indústria no País e atrair para cá centros de desenvolvimento de tecnologias, utilizando os nossos potenciais, como está fazendo a Bosch agora", justificou Alckmin.

Gastón Díaz Perez, presidente da Bosch América Latina, observou que os novos recursos complementam o investimento regular da empresa no País, da ordem de R\$ 1 bilhão por ano: "Com a ajuda do

governo e financiamento estatal temos condições de localizar o desenvolvimento de mais tecnologias, que serão desenvolvidas aqui para o mundo".

Em visita à operação brasileira para acompanhar o anúncio do novo investimento Tanja Rueckert, membro da diretoria global da Bosch e CDO, chefe de desenvolvimento digital, afirmou que as tecnologias desenvolvidas na subsidiária brasileira vêm ganhando importância cada vez maior para os planos globais da companhia no cenário atual de busca por soluções de descarbonização das emissões: "O Brasil é estratégico para a Bosch na transição energética, pois aqui já se usa 90% de energia elétrica de fontes renováveis. Por isto nós investimos aqui mais do que os recursos que recebemos governo".

CENTRO GLOBAL NO BRASIL

Em decisão já aprovada no ano passado um dos destinos do investimento é a estruturação do Centro de Competência Global Bosch para o Agronegócio, que foi localizado no Brasil, em Campinas. É a primeira vez que um centro do tipo será gerido pela companhia partir de Campinas.

"Começando em 2025 a Bosch Brasil vai liderar nosso desenvolvimento global e manufatura de ponta para soluções de agricultura inteligente, com foco em automação e digitalização de plantação, fertilização e pulverização de culturas agrícolas", disse Tanja Rueckert. "Isto coloca o Brasil na fronteira de uma revolução agrícola mundial, que nós precisamos urgentemente fazer diante das mudanças climáticas."

Perez complementa: "O Brasil é o único país do mundo que pode dobrar sua produção agrícola em poucos anos. Por isto temos confiança de instalar aqui o desenvolvimento de tecnologias que ajudarão a aumentar a produtividade do agronegócio".

Somente nesta área de desenvolvimento de sistemas inteligentes de agricultura serão alocados R\$ 200 milhões do plano de investimento nos próximos três



Apresentação do motor híbrido diesel-etanol: desenvolvimento para veículos fora-de-estrada.

anos, criando cem empregos no Brasil e na Argentina. Alguns dos projetos já se encontram em estágio avançado e sistemas já começam a ser adotados por fabricantes de máquinas agrícolas, colheitadeiras e seus implementos.

É o caso, por exemplo, do pulverizador inteligente de herbicidas, dotado de atuadores, câmaras e sensores desenvolvidos pela Bosch que identificam com precisão ervas daninhas e acionam a pulverização do defensivo somente onde é necessário, economizando recursos e reduzindo o uso de veneno.

A localização do desenvolvimento de tecnologias no Brasil é um dos objetivos do NIB, destacou José Luis Gordon, diretor de desenvolvimento produtivo, inovação e comércio exterior do BNDES: "Para não perder mais talentos para o Exterior e criar desenvolvimento no Brasil MDIC e MCTI destinam R\$ 3 bilhões para trazer ao País mais centros de desenvolvimento globais como este que a Bosch está instalando".

Considerando todos os aportes, de acordo com Perez, a estimativa é gerar cerca de 1 mil novos postos de trabalho nas operações brasileiras até 2027 – atualmente a companhia emprega em torno de 10 mil pessoas.

DIESEL-ETANOL

Outro destino do novo investimento financiado com fundos públicos é o desenvolvimento de um inédito motor híbrido diesel-etanol. Pioneira no desenvolvimento do sistema flex fuel, instalado atualmente em mais de 80% dos veículos leves no País que podem rodar com qualquer mistura de etanol e gasolina, a Bosch agora desenvolve uma nova tecnologia para transferir solução parecida para o motor diesel.

A ideia é que os veículos possam ser abastecidos metade com combustível fóssil e outra metade com etanol. Alguns motores diesel usados já foram transformados e estão sendo testados pela Bosch, que em um primeiro momento desenvolve o sistema apenas para operações de veículos fora-de-estrada, com aplicações em colheitadeiras, locomotivas e caminhões ultrapesados que atuam em atividades de mineração.

O sistema envolve a instalação de um módulo em motores diesel que começa a injetar etanol no propulsor a partir de regimes de rotações mais altas, podendo substituir até 50% do combustível derivado de petróleo.

A solução também foi apresentada a Geraldo Alckmin e a Luciana Santos durante a cerimônia de anúncio dos novos investimentos.

Perez destacou que o sistema permite uma grande economia de diesel: "Existem caminhões de mineração que consomem 1 milhão de litros de diesel por ano. Como o Brasil não é autossuficiente em diesel isto é algo que impacta na balança comercial. Reduzindo pela metade este consumo menos CO₂ é emitido e mais etanol, produzido aqui, é consumido, gerando mais emprego e renda no País".

O presidente da Bosch disse que a aposta, neste momento, é fazer retrofits em motores usados. Nos próximos meses a solução deverá seguir para testes em campo e a ideia é que, até o fim do ano, a tecnologia esteja disponível para ser adotada por fabricantes de motores e de alguns veículos. ■

NOVO CITROËN BASALT

ESPAÇO E ESTILO
COMO VOCÊ NUNCA VIU



PAZ NO TRÂNSITO COMEÇA POR VOCÊ.



CITROËN

Para onde vão os investimentos

Ao todo 13 fabricantes de veículos leves anunciaram aportes de R\$ 106,4 bilhões de 2022 a 2032. Empresas já começaram a dar destino aos recursos.

BMW



R\$ **1,1** bilhão
2025-2028

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

BYD



R\$ **5,5** bilhões
2024-2030

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

CAOA



R\$ **3** bilhões
2024-2028

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

GM



R\$ **7** bilhões
2024-2028

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

GWM



R\$ **10** bilhões
2022-2032

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

HONDA



R\$ **4,2** bilhões
2024-2030

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

HPE/MITSUBISHI



RS **4** bilhões
2024-2032

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

HYUNDAI



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 e mais um inédito; 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 de um SUV médio; 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 de produtos; desenvolvimento das arquiteturas Bio-Hybrid com até oito sistemas de propulsão híbridos flex e elétricos; lançamentos de 40 modelos Fiat, Jeep, Citroën, Peugeot e Ram; aportes de RS 13 bilhões na fábrica de Goiana, PE, para modernização de linhas e produção de novos modelos; 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 mais um carro inédito; RS 2 bilhões para Córdoba, Argentina, para produção de um novo modelo e um novo motor.

TOYOTA



RS **11** bilhões
2024-2030

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

VOLKSWAGEN



RS **16** bilhões
2022-2028

Lançamento de 16 veículos, quatro inéditos desenvolvidos no Brasil; fábrica de São José dos Pinhais, PR, receberá RS 3 bilhões para produzir uma nova picape média-compacta e o sedã Virtus; as três fábricas paulistas vão receber RS 13 bilhões: Anchieta fabricará dois novos modelos, Taubaté produzirá um inédito SUV compacto e São Carlos fará motor a combustão para aplicação na plataforma MQB Hybrid, com sistema híbrido flex desenvolvido no País.

Investimentos pesados

Cinco fabricantes de caminhões e ônibus têm programas em curso que superam R\$ 7,6 bilhões no período 2021-2028. Iveco anunciou valor adicional, Mercedes-Benz prepara novo ciclo até 2030 e DAF tem programa sem revelar valor.

DAF



R\$???
2022-2028

Empresa tinha em curso programa de R\$ 395 milhões de 2022 a 2026, aplicados na adoção de motores Euro 6 para linha de caminhões XF e CF, mas anunciou, sem revelar valores, o que seria “o maior investimento de sua história no Brasil” nos próximos cinco anos, para ampliação da fábrica de Ponta Grossa, PR, e lançamento de novos produtos.

IVECO



R\$ 1,7 bilhão
2022-2028

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

SCANIA



R\$ 2 bilhões
2025-2028

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

VOLVO



R\$ 1,5 bilhão
2022-2025

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

VWCO



R\$ 2 bilhões
2021-2025

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



Na direção do futuro, sempre.

Conheça o portfólio completo em
www.volare.com.br

f @ y /ONIBUSVOLARE



Líder em vendas de micro-ônibus

A Volare transforma a mobilidade com modelos de alto desempenho, garantindo robustez, qualidade e economia para todos os segmentos do transporte.

Volare

NA DIREÇÃO DO FUTURO

Igor Calvet inaugura gestão profissional na Anfavea

Executivo, que já era diretor executivo da associação dos fabricantes de veículos, será o primeiro presidente sem ligação com montadoras

Por Pedro Kutney

No fim de fevereiro a Anfavea colocou fim a meses de especulações e encerrou a tradição de sempre eleger para sua presidência um executivo de um de seus associados, os fabricantes de veículos. Em comunicado a entidade confirmou que Igor Calvet, atual diretor executivo, será seu novo presidente executivo, o primeiro sem ligação com nenhuma montadora.

Foi marcada para 21 de abril a posse oficial de Calvet, que sucederá a Márcio de Lima Leite, representante da Stellantis – ex-Fiat e ex-FCA – eleito para ocupar a presidência da Anfavea no triênio 2022-2025.

Após muitas gestões marcadas por acusações veladas, nunca feitas abertamente, de que os presidentes da entidade sempre defendiam, em primeiro lugar, os interesses das empresas que pagavam os seus salários, para onde sempre voltaram após o período associativo, o próprio Lima Leite contratou Calvet para a direção executiva, em 2023, e conduziu o processo de sucessão que terminou por escolher um executivo profissional para conduzir os rumos da organização.

Este processo progrediu com mais vigor no último ano com a contratação de



Igor Calvet:
novo presidente da Anfavea é o primeiro executivo sem ligação com empresas associadas à entidade.

Fotos: Divulgação/Anfavea

uma consultoria que, segundo a Anfavea, buscou diversos candidatos para ocupar a função, enquanto o próprio Calvet já trabalhava na associação. No fim do ano passado Lima Leite admitiu que o executivo era um candidato natural ao cargo, desde que o aceitasse.

As especulações esfriaram e chegou-se a aventar que não haveria mais tempo de mudar o estatuto da entidade para acomodar um presidente executivo contratado por seu currículo e habilidades, em vez de indicado pelo associado da vez e depois eleito por unanimidade.

Mas ao que parece prevaleceu a falta de desejo das montadoras e de seus executivos de indicar mais um dirigente e Calvet aceitou a missão. Ele é de fato a opção mais indicada, pois conhece bem a casa e vinha se destacando nos últimos meses em negociações com o governo e nas apresentações de resultados e objetivos do setor.

ESCOLHA ESTRATÉGICA

Segundo comunicado da associação "a nomeação ocorre em um momento estratégico para a Anfavea, que se prepara para revisar sua governança, estatutos e ampliar sua atuação junto aos diferentes interlocutores governamentais e empresariais". A ideia é que Calvet assuma a liderança executiva da entidade respondendo diretamente a um conselho formado por representantes ou presidentes de todas as empresas associadas, com a difícil missão de conciliar desejos nem sempre harmônicos do colegiado. Ainda assim esta configuração aumenta a representatividade das empresas nas decisões.

Mas Calvet não é exatamente um neófito neste trato, pois sempre transitou bem em funções executivas e em órgãos públicos em Brasília, DF, passando por diversos governos em negociações com o setor privado, especialmente o automotivo. Em 2016 ele tornou-se secretário de Desenvolvimento e Competitividade Industrial do MDIC, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. Nesta função foi o principal interlocutor

do governo nas negociações para formulação do Rota 2030, política traçada para a indústria automotiva nacional.

No governo seguinte, que alocou o MDIC em uma secretaria do Ministério da Economia, Calvet seguiu em função parecida como secretário especial adjunto. No fim de 2019 foi nomeado presidente da ABDI, Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial, responsável pela execução das políticas públicas para o setor.

Ou seja, durante quase todo o período em que esteve no governo federal Calvet sempre manteve relações próximas com o setor automotivo, um dos principais beneficiados por políticas industriais no País. Assim a contratação pela Anfavea foi um caminho natural, em que o executivo seguiu fazendo interlocução política, só que desta vez do outro lado do balcão, na defesa dos interesses de um setor privado responsável por 20% do PIB industrial.

No comunicado que anunciou sua nomeação Calvet confirma sua missão de reforçar o protagonismo da entidade na defesa dos interesses da indústria automotiva nacional: "A Anfavea tem papel fundamental na construção de políticas públicas que impactam diretamente o setor automotivo e a economia brasileira. Estou honrado em assumir essa posição e comprometido em intensificar o diálogo com o governo e com todo o setor, buscar soluções para os desafios e apoiar a inovação e a competitividade da indústria nacional".

Calvet tem formação para tanto: além da experiência acumulada no governo federal em políticas industriais, comércio exterior e inovação, é graduado em Relações Internacionais pela UnB, Universidade de Brasília, e mestre e doutorando em Ciências Políticas pela mesma instituição.

FIM DO RODÍZIO SUCESSÓRIO

Para Márcio de Lima Leite, que liderou o processo de transformação juntamente com os vice-presidentes que representam suas empresas na Anfavea, a profissionalização da gestão reflete a evolução necessária da associação dos fabricantes,

Márcio de Lima Leite à frente dos quadros dos presidentes da Anfavea: fim do rodízio sucessório de representantes de montadoras.



segundo declarou em comunicado: "Essa mudança representa um avanço fundamental na governança da Anfavea. A decisão de nomear um presidente executivo de mercado reforça nosso compromisso com a profissionalização e modernização da entidade, fortalecendo nossa representatividade e aprimorando o diálogo com os diferentes interlocutores do setor automotivo e do governo".

Por décadas a Anfavea manteve a tradição de eleger para sua liderança um presidente ou vice-presidente ou mesmo um diretor de relações institucionais de uma de suas associadas. Até 2019 havia um rodízio que intercalava na presidência representantes das maiores montadoras associadas: General Motors, Volkswagen, Ford, Mercedes-Benz e Fiat/Stellantis.

Quando terminava o mandato do presidente, sempre era o primeiro vice-presidente, sempre da empresa que estava nessa fila de sucessão, que assumia a entidade nos três anos seguintes.

Isto mudou com a escolha de Luiz Carlos de Moraes, da Mercedes-Benz, presidente de 2019 a 2022, que pulou a vez de Rogelio Golfarb, da Ford, na sucessão de Antônio Megale, da Volkswagen – por-

que não foi aceito por novos associados que Golfarb ocupasse a presidência uma segunda vez, pois ele era o primeiro vice-presidente mas tinha sido o presidente de 2004 a 2007. A providência evitou o constrangimento de ter à frente da Anfavea o representante de um importador de veículos, o que se tornou a Ford após fechar todas as atividades industriais no País, em 2021, mas permanecendo associada à Anfavea.

A sucessão voltou a andar mais próxima da tradição com a escolha de Márcio de Lima Leite para a presidência, em 2022. Ele não era o primeiro vice-presidente, mas representava a empresa da vez, a Stellantis, da qual é vice-presidente jurídico e de relações institucionais na América do Sul. Na época a vice-presidência da entidade era ocupada por Fabrício Biondo, que ingressara no cargo como representante da PSA e das chamadas montadoras newcomers, que nunca tinham liderado a Anfavea. Após a fusão da PSA com a FCA que criou o Grupo Stellantis, em 2021, Biondo foi nomeado vice-presidente de comunicação da empresa na América do Sul e passou o lugar a Lima Leite, a quem coube acabar de vez com essa fila.

QUANDO TUDO PARECE PERDIDO, SUA AJUDA VAI FAZER A DIFERENÇA

Seja doador de Médicos Sem Fronteiras



Médicos Sem Fronteiras é uma organização médico-humanitária internacional independente. Levamos ajuda médica às pessoas que mais precisam, sem distinção étnica, religiosa ou política. Trabalhamos em mais de 60 países, em situações como catástrofes naturais, desnutrição, conflitos armados e epidemias.

Para isso, dependemos da ajuda de pessoas como você! Sua doação mensal vai nos permitir agir com rapidez nas emergências, em que cada minuto faz a diferença entre a vida e a morte. **Com R\$ 1 por dia** durante um mês, vacinamos 37 crianças contra o sarampo. **Com apenas R\$ 30 por mês**, você nos ajuda nos atendimentos médicos, a realizar partos e fazer campanhas de vacinação.

© Samuel Hauenstein Swan

Ajude Médicos Sem Fronteiras a salvar milhares de vidas.

Seja um Doador Sem Fronteiras!
Doe assim que chegar ao seu destino.
Acesse msf.org.br



Prêmio Nobel da Paz 1999

Picapes carregam Keko para fora da crise

Fabricante de acessórios encerra seis anos de recuperação judicial com faturamento 170% maior e investimento para ampliar produção

Por Soraia Abreu Pedrozo

A recessão econômica do biênio 2015/2016 acertou em cheio a operação da Keko Acessórios, empresa da Serra Gaúcha que iniciou a operação em 1986, em Flores da Cunha, RS, fundada por Henri Mantovani e hoje administrada por seu filho, o CEO Leandro Scheer Mantovani. Mas o pedido de recuperação judicial, que já era aventado desde aquela época, só foi protocolado três anos mais tarde, em setembro de 2018, quando as dívidas alcançavam R\$ 75,5 milhões e o caixa estava esgotado.

Corta para dezembro de 2024: seis anos depois o aquecido mercado de acessórios personalizados para picapes e SUVs carregou a Keko para fora da crise, os fornecedores foram pagos, montadoras continuaram na carteira de clientes, a operação cresceu, a empresa renasceu como poucas que conseguem superar o difícil período de reorganização das dívidas.

No ano passado a Keko faturou R\$ 350 milhões, avanço substancial de 25% so-

O CEO Leandro Mantovani à frente da fábrica da Keko em Flores da Cunha: crise superada.



Divulgação/Keko



Em expansão:
investimento elevará
ritmo de produção da
Keko para até 2 mil
produtos por dia.

bre 2023 e o dobro das receitas de 2021, quando a empresa iniciou sua trajetória ascendente. A expansão é ainda mais admirável e chega a 170% na comparação com 2018, quando as vendas somaram R\$ 130 milhões e foi necessário entrar em recuperação judicial.

Em entrevista à AutoData, Leandro Scheer Mantovani lembrou que o endividamento da fabricante de capotas, estribos e engates, dentre outros acessórios, teve origem no financiamento do investimento realizado em 2009 para ampliar a produção com a inauguração da atual fábrica da Keko na Serra Gaúcha. Os negócios foram bem e a empresa seguiu solvente até a eclosão da recessão econômica.

DA CRISE À RECUPERAÇÃO

"Em 2015, em meio à crise, os bancos recolheram o capital de giro e estrangulou o nosso caixa", conta o CEO. "Suportamos a situação por três anos, mas em 2018 começamos a ter paradas de produção por falta de matéria-prima. Após tenta-

tivas frustradas de negociações com o suporte de consultorias optamos pela recuperação judicial."

A taxa Selic, que baliza o custo do crédito, praticamente dobrou, fazendo o endividamento da Keko crescer a tal ponto que o serviço da dívida ficou superior ao que o caixa era capaz de gerar. Para piorar, naquele mesmo ano, em 2018, o fundo de investimentos CRP Participações, que havia adquirido fatia da companhia em 2007, deixou a sociedade.

A gota d'água foi o cancelamento de projeto de uma fabricante, cujo nome o CEO prefere não revelar, o que causou redução de R\$ 20 milhões na receita: "Mesmo assim nunca deixamos de atender as montadoras. Costuramos de forma muito forte a atenção a elas, que são nossas principais clientes", afirma Mantovani.

O CEO reforça que desde que entrou em dificuldades a Keko sempre foi transparente com as montadoras, o que evitou rescisão de contratos, mas a empresa foi incluída na chamada área de risco dos



fornecedores. Por isto era necessária prestação de contas a cada trimestre e todos os planos apresentados eram cumpridos.

Mantovani conta que atualmente seguem na carteira de clientes quase todas as fabricantes de veículos instaladas no País. Ele cita Ford, Volkswagen, Toyota, Chevrolet, Fiat, Jeep, Mitsubishi, Renault, Nissan, Honda, Mercedes-Benz e Hyundai. Este conjunto de marcas deverá prover à empresa 62% de seu faturamento em 2025, sendo 31% de fornecimento direto à linhas de produção OEM e 31% de acessórios comercializados pelas montadoras nas concessionárias.

Outros 13% virão do aftermarket, sendo um quarto dos produtos de marca própria, e 25% das exportações. A fatia das vendas externas, que desde o início dos anos 2000 girava de 16% a 20%, agora será ampliada, aproveitando o dólar na casa dos R\$ 6 e a trajetória ascendente do mercado argentino.

GESTÃO APRIMORADA

"Durante os anos de recuperação judicial da porta para fora nada mudou, mas, da porta para dentro muita coisa foi alterada", recorda Mantovani. "Instalamos uma sala de crise, que foi o nosso grande maestro na superação. Lá todas as manhãs eu me juntava às equipes do financeiro e de suprimentos para garantirmos o dia e solucionar questões de curto prazo."

Nesse sentido os anos de sociedade com o fundo de investimento CRP ajuda-

ram, pois garantiram à empresa o aperfeiçoamento da sua governança. Desde 2007 a Keko é auditada. Tanto que o plano de recuperação judicial foi aprovado em 2022 e a companhia ficou por apenas dois anos sob acompanhamento, quando pode solicitar a saída definitiva da situação, com a dívida negociada.

Passo substancial para a retomada da saúde financeira foi horizontalizar a gestão. Mantovani passou a lidar diretamente com a base, gerentes e supervisores, a fim de prover celeridade nas decisões. Foram enxugados projetos, reduzidos custos, refeitos mercados. O número de funcionários, porém, foi mantido: "No dia em que anunciamos a recuperação judicial levamos grupos de trinta para explicar o cenário e abrir para perguntas e respostas. Alguns, por medo, saíram, mas a maioria permaneceu. Hoje temos efetivo de 475 pessoas".

INVESTIMENTO EM EXPANSÃO

O desempenho ascendente dos últimos anos lastreou a decisão de voltar a investir. A Keko realiza aporte de R\$ 30 milhões em 2024 e 2025, alocados na ampliação da estrutura fabril, que ganhará mais 3,5 mil m² de área construída, totalizando 28,5 mil m². Trata-se da primeira ampliação desde a inauguração da fábrica.

Estão sendo adquiridos novos equipamentos e tecnologias, como soldas a laser para tubos e chapas, nova prensa, dobradoras e instalação de um moderno

centro de usinagem. Para garantir a expansão a empresa está com vagas abertas: a ideia é ampliar o efetivo de 475 para 530 profissionais ainda este ano.

De acordo com o CEO o plano é ampliar a capacidade de produção de 1,5 mil produtos prontos por dia para 1,6 mil a 1,7 mil este ano. A partir de 2026 o ritmo deverá passar de 2 mil – volume total que era programado para a unidade desde que ela foi criada.

Mantovani apontou também que antes eram feitos produtos de menor valor

Acessório para picapes e SUVs prontos para expedição: 62% das vendas são para montadoras.



agregado, equação que agora se inverteu. Ele exemplifica, comparando a capota de lona, cuja produção chega a seiscentas unidades por dia, em comparação com a capota rígida, com sessenta unidades: "O produto é bem mais complexo e, não à toa, vale dez vezes mais que o de lona. Tem motor, componente eletrônico, então o valor agregado é muito superior."

INOVAÇÃO SUPERA CRISE

Apesar da crise Mantovani afirma que nunca deixou a inovação de lado nem abriu mão de ampliar o portfólio. Tanto que no próprio ano do pedido de recuperação judicial a Keko adquiriu uma startup, a Allt, para desenvolver um mercado no Brasil que ainda não tinha sido explorado: a transformação da caçamba de picapes em um porta-malas com as capotas rígidas, acionadas manualmente ou por meio de motor elétrico.

A este seguiram lançamentos de modelos de estribos, inclusive elétricos, e foi ampliado o portfólio de capotas de lona. "Nós qualificamos nosso mix de produtos para aproveitar, em 2023 e 2024, os muitos lançamentos de picapes e SUVs. A Keko participou da maioria, fornecemos acessórios para a Ram Rampage, Fiat Titano e Toro e Ford F-150, dentre outras. O mercado esteve bastante dinâmico e surfamos esta onda." As picapes representam atualmente em torno de 80% das vendas da Keko, segundo o executivo.

A Keko projeta ampliar em 8% o faturamento deste ano, para R\$ 360 milhões, uma vez que o mercado está estabilizando e deverá crescer nesta mesma proporção, de 5% a 8%. Para os próximos anos a expectativa é que os ganhos de receita se mantenham na casa dos 10%.

"Gato escaldado tem medo de água quente. Agora somos mais conservadores em nossas projeções. Temos uma empresa saudável, rentável e não abriremos mão da saúde financeira e do equilíbrio nosso negócio. Estamos investindo para sermos mais competitivos e readequar nossa fábrica que, em 2026, estará preparada para novos crescimentos."

Plástico reciclado amplia uso nas autopeças



Estatos: División de Fronteras

Por Soraia Abreu Pedrozo

A indústria automotiva continua ampliando o uso de plástico reciclado nas autopeças: em 2023 o volume aumentou 7,5% sobre 2022, com o consumo 71 mil toneladas de resinas recicladas, segundo dados mais recentes disponíveis do Monitoramento dos Índices de Reciclagem Mecânica de Plásticos Pós-Consumo no Brasil, desenvolvido pela consultoria MaxiQuim para o Movimento Plástico Transforma, ligado à Abiplast, As-

sociação Brasileira da Indústria do Plástico. O recorte para o setor automotivo foi elaborado com exclusividade à AutoData.

Este foi o segundo ano com crescimento consecutivo, ainda que mais comedido em relação ao salto de 40,4% observado de 2021 para 2022, de 47 mil para 66 mil toneladas de resinas recicladas pós-consumo. A participação de plásticos reciclados nos processos de fabricantes de veículos e componentes ainda é pequena,








não passa dos 5%, mas deverá dobrar para 10% até 2030 segundo projeta a MaxiQuim.

Os componentes plásticos já integram mais de 30% das partes de um carro e a maior penetração de matérias-primas recicladas será fundamental para atingir índices de reciclabilidade que serão adotados no Brasil nos próximos anos. Há, portanto, muito espaço para crescer.

Das 939 mil toneladas de plástico reciclado utilizadas em 2023 apenas 71 mil toneladas foram destinadas à cadeia automotiva, em torno de 7,5% do total. Naquele ano o setor foi o quinto maior consumidor de resinas recicladas, atrás de alimentos e bebidas, com 158 mil toneladas, construção civil e infraestrutura, com 131 mil toneladas, higiene pessoal,

Tipos de resinas plásticas e suas utilizações

Fonte: Cempre, ResearchGate / Elaboração AutoData

1	2	3	4	5	6	7
PET	PEAD	PVC	PEBD	PP	PS	OUTROS
Poliétileno Tereftalato: plástico maleável transparente ou colorido	Poliétileno de Alta Densidade: plástico denso branco ou colorido	Policloreto de Vinila: plástico durável rígido ou elástico, branco ou colorido	Poliétileno de Baixa Densidade: plástico maleável branco, preto, transparente ou colorido	Polipropileno: plástico rígido flexível branco ou colorido	Poliestireno: plástico rígido frágil	Policarbonatos
						
UTILIZAÇÃO PRINCIPAL						
Garrafas para bebidas, frascos	Garrafas de produtos de limpeza, jarras, utensílios domésticos, frascos	Canos, material de construção, brinquedos	Sacolas plásticas	Tampinhas, embalagens, utilidades domésticas, cabides	Copos, marmitas, embalagens descartáveis	Lentes acrílicas, CDs, galões d'água, utensílios domésticos, fibras de vidro, plásticos industriais
DECOMPOSIÇÃO						
5 a 10 anos	100 anos	Nunca	500 a 1 000 anos	20 a 30 anos	50 anos	Nunca
RECIKLABILIDADE						
Reciclável	Reciclável	Raramente reciclado em pontos especializados	Raramente reciclado em pontos especializados	Reciclável	Raramente reciclado em pontos especializados	Difícil de reciclar



cosméticos e limpeza doméstica, com 113 mil toneladas, e utilidades domésticas, com 83 mil toneladas.

O uso de matéria-prima reciclada em peças plásticas torna-se mais importante à medida que o uso de componentes plásticos nos veículos também é crescente. De acordo com estimativa da MaxiQuim até 2026 o mercado mundial de plásticos automotivos deverá girar US\$ 68,6 bilhões, um salto em oito anos de 41%, ou US\$ 20 bilhões, sobre os US\$ 48,7 bilhões de 2018.

DA REPOSIÇÃO A PEÇAS ORIGINAIS

Por enquanto o aftermarket é o maior consumidor de peças de plástico reciclado. Das 71 mil toneladas de resinas recicladas utilizadas pela indústria automotiva no Brasil em 2023 pouco mais da metade, 38,5 mil toneladas, foram de polipropileno usado na produção de peças para o mercado de reposição. A este volume se juntam outras 3 mil toneladas de poliestireno reciclado empregadas na fabricação de mais componentes de segunda linha. Em segundo lugar nas quantidades foram consumidas 20 mil toneladas de polietileno tereftalato, mais conhecido como PET, que estão na composição de tapetes, revestimentos internos, forros e cintos de segurança.

Embora os volumes ainda sejam pequenos também tem crescido a participação do plástico reciclado em peças mais nobres de veículos, com maior valor

agregado, e não somente em peças de reposição, aponta Maurício Jaroski, diretor executivo da MaxiQuim e gestor da área de energia e química sustentável: "É crescente o movimento de pesquisa, assim como o de homologações, em torno do uso da resina reciclada em peças que exigem mais testes e maior requerimento técnico. O setor está caminhando para ampliar as aplicações. As empresas estão cada vez mais engajadas nisso".

Com o polipropileno reciclado, por exemplo, a indústria já faz compostos para produzir painéis e para-choques. Nas peças de reposição é comum usar o insumo também em aerofólios, partes do espelho retrovisor e nos símbolos cromados das marcas. O desafio agora é inserir o material em peças do motor e bombas de combustível. Existem estudos em andamento nesse sentido, relata Jaroski.

COMPETIÇÃO COM O PETRÓLEO

Enquanto o setor automotivo aumentou o uso de plástico reciclado em 2023, o consumo total da indústria geral caiu 15%, de 1,1 milhão para 939 mil toneladas, interrompendo seis anos consecutivos de avanço. O motivo: o ciclo de baixa das commodities petroquímicas, que reduziu substancialmente os preços das matérias-primas derivadas de petróleo para produção de plásticos, tirando a atratividade das resinas recicladas, que ficaram mais caras.

"Este é um grande gargalo a ser enfrentado: a competição do mercado de





plástico virgem, que hoje tem maior oferta do que demanda e chega no País a preços muito competitivos, mesmo com a cotação elevada do dólar da alíquota de importação", afirma Jaroski.

Mas o caso do setor automotivo é diferente: o consumo de materiais reciclados continua avançando porque as empresas do setor têm metas ambientais de reciclagem, que se combinam com objetivos de aumento de eficiência e redução de peso dos veículos por meio de maior uso de plástico.

Com base neste resultado de 2023, em que o uso de plástico reciclado caiu na indústria mais cresceu na cadeia automotiva, Jaroski estima que o uso da resina reciclada por fabricantes de componentes e veículos deve ter continuado a crescer em 2024, apesar dos dados do ano passado ainda não terem sido consolidados: "Vejo um caminho sem volta a adoção crescente de plástico reciclado pelo segmento".

Simone Carvalho, integrante do grupo técnico do Movimento Plástico Transforma da Abiplast, partilha da opinião e avalia que o setor automotivo tem oportunidade única de se beneficiar cada vez mais com a utilização do insumo reciclado: "À medida que a indústria adota soluções mais verdes não só contribui para a preservação do meio ambiente mas, também, impulsiona movimento que pode transformar o mercado global, criando uma economia circular mais eficiente e sustentável para todos".

DESAFIO DA QUALIDADE NA COLETA

A principal barreira para aumentar a oferta de matéria-prima reciclada está na coleta dos insumos, pois nem todo plástico coletado tem as características técnicas necessárias para nova aplicação, muitas vezes vem contaminado e misturado com diversos materiais, nem todos recicláveis. Assim é mais difícil selecionar o insumo correto a ser reciclado, principalmente para aplicação em componentes críticos.

"A parte mais difícil é a padronização da matéria-prima com os mesmos requisitos técnicos que o plástico virgem tem", explica Jaroski. "Que tipo de peça plástica foi lavada e moída para constituir uma nova peça que vai para aplicação de alto desempenho de um veículo?"

Desafio adicional é ter quantidade suficiente de insumos, indica o consultor. Muitas vezes, em mercados mais estratégicos, as empresas adotam a logística reversa e arcam com os custos, o que onera bastante a atividade: "O ideal seria que as coletas municipais conseguissem segregar melhor, mas são muitos volumes de plásticos diferentes".

Para Simone Carvalho a logística reversa tem se mostrado mais viável com materiais pós-industrialização ou refugos do próprio setor, em que material é limpo e mantém as propriedades necessárias, ao contrário de itens coletados pós-consumo: "A coleta é condição para termos um resíduo de qualidade, por isto o processo é um pouco mais lento".



Iveco chega aos 50 anos e soma 60 mil Daily produzidas no Brasil

Fundada em 1975, após a fusão de cinco empresas – as italianas Fiat Veículos Comerciais, Lancia Veículos Especiais e Om, da francesa Unic e da alemã Magirus-Deutz –, a Iveco celebrou 50 anos do início de sua operação global. Para marcar a data lançará algumas séries especiais de seus veículos, como o caminhão S-Way e o utilitário Daily. A Iveco tem sete fábricas espalhadas por Europa, Ásia, África, Oceania e América do Sul. A fábrica brasileira fica em Sete Lagoas, MG, que este ano atingiu a marca de 60 mil unidades produzidas do Daily. O utilitário está na sua terceira geração e é líder no segmento de leves chassi-cabine, com 41% de participação de mercado.



Divulgação/Iveco

Fiat Fastback chega a 100 mil emplacamentos no Brasil

Em janeiro o SUV-cupê Fiat Fastback chegou à marca de 100 mil unidades emplacadas no Brasil desde o seu lançamento, em setembro de 2022. Foi o segundo SUV produzido pela Fiat na fábrica de Betim, MG – o Pulse foi o primeiro. O Fastback tem diversas versões, incluindo a esportiva Abarth e outra híbrida leve, lançada no fim de 2024. No ano passado o carro somou 48,1 mil emplacamentos.



Divulgação/Fiat

Volkswagen soma 500 mil T-Cross feitos no Paraná



Divulgação/VW

Primeiro SUV produzido pela Volkswagen no Brasil, o T-Cross alcançou a marca de 500 mil unidades produzidas na fábrica de São José dos Pinhais, PR, desde 2019. De lá o modelo segue para concessionárias no Brasil e de dezessete países da América Latina. O T-Cross foi, em 2024, o SUV mais vendido do Brasil e da América do Sul. O SUV tem grande importância para a unidade paranaense, que produziu, em 26 anos, 3 milhões de veículos e nos próximos meses inicia a produção do Virtus, em paralelo com a fábrica de São Bernardo do Campo, SP, e de uma nova picape.

lochpe-Maxion registra recorde de produção

A multinacional brasileira lochpe-Maxion celebrou recordes de produção nas operações da última década, com a marca de 500 milhões de rodas e de 8 milhões de longarinas produzidas em suas

fábricas em diversos países. Com a crescente demanda da indústria automotiva a Maxion Wheels expandiu seu portfólio com rodas de alumínio forjado para caminhões, que serão fabricadas em Mansa,

Turquia, com capacidade inicial de 350 mil unidades por ano. A Maxion Structural Components também está expandindo sua capacidade de produção no México em 30%.

Omoda Jaecoo nomeia 30 concessionários e embarca 1 mil carros para o Brasil

A Omoda Jaecoo, que pertence ao Grupo Chery, deu a largada para comercializar seus veículos Brasil. Até fevereiro foram nomeados mais de trinta grupos para formar sua rede de concessionárias, distribuídas em quarenta cidades de dezessete estados, sendo que mais de cinquenta lojas serão personalizadas com bandeira própria. Dentre os grupos nomeados estão nomes Amazonas, Andreta, Barigui, Carrera, Euroamericas, Felice, Germanica, Marajó, Primavia, Sinal e Toriba. A previsão de abertura das concessionárias é este mês de março, quando já terão chegado ao País os modelos Omoda 5, elétrico, e Jaecoo 7, híbrido plug-in. No fim de fevereiro a empresa informou que foi embarcado em Xangai, na China, o primeiro lote de 1 mil unidades que chega ao porto de Vitória, ES.



Divulgação/Omoda Jaecoo

BYD traz mais 5,5 mil carros ao Brasil

O navio BYD Explorer N° 1 desembarcou, no fim de fevereiro, mais 5,5 mil carros eletrificados da montadora chinesa no porto de Aracruz, ES. Modelos elétricos e híbridos plug-in das famílias Dolphin, Song e Yuan, além do inédito no País Denza B5, foram embarcados em Nigbo, na província chinesa de Zhejiang. Foi a segunda vez que o navio, o primeiro de oito que a BYD planeja construir para transportar seus carros pelo mundo, parou no Brasil: a primeira foi no ano passado em Recife, no porto de Suape.

C10 será o primeiro Leapmotor no Brasil importado pela sócia Stellantis

O primeiro modelo Leapmotor importado da China e vendido pela sócia Stellantis no mercado brasileiro será o SUV C10, 100% elétrico, dando início à operação da marca chinesa na América Latina. A versão sul-americana ainda aparece camuflada nos materiais de divulgação, devido a acordos de confidencialidade. Protótipos do C10 estão passando por testes no Tech Center de Betim, MG. A ideia é que o C10 seja o primeiro de uma série de modelos Leapmotor introduzidos na região. Está nos planos, também, a produção local de seus elétricos.



Divulgação/Leapmotor

Moto Morini investe R\$ 250 milhões para montar em Manaus

A italiana Moto Morini, que integra o grupo chinês Zhongneng, anunciou investimento de R\$ 250 milhões no Brasil até 2027 para estruturar sua operação local e iniciar a montagem de motocicletas no PIM, Polo Industrial de Manaus, AM, em parceria com o grupo DBS, que já tem fábrica na Zona Franca. A operação será em CKD, com as motocicletas desmontadas importadas da China. O primeiro lote chega em 20 de março e a produção começa em abril. A empresa estuda comprar componentes, como cabos e buchas de vedação, de fornecedores já instalados no PIM. Os modelos montados no País serão a X-Cape 650 cc, a Seiemezzo 650 cc e a Calibro 700 cc. As vendas começam em junho com quatro concessionárias em São Paulo, Campinas, SP, Brasília, DF, e Recife, PE. Para 2026 o plano é avançar para os estados do Sul, chegando em 2027 com uma rede de dez a doze lojas em nove estados.

Scania loca 100 caminhões a gás para produtora de biometano

A Gás Verde, maior produtora de biometano da América Latina, assinou contrato de locação de cem caminhões a gás da Scania. Os cavalos mecânicos GH 460 6x2, com 650 quilômetros de autonomia, serão usados para atender operadores logísticos que buscam opções para descarbonizar suas emissões de CO₂. A empresa ofertará aos clientes um pacote completo de operação com biometano, que tem as mesmas características do gás natural fóssil mas é renovável e neutro em emissões. A Gás Verde é responsável pela manutenção dos veículos e pelos pontos de abastecimento. A expectativa é chegar a 2028 com frota de 2 mil caminhões movidos a biometano para locação.



Divulgação/Scania

USP inicia testes com hidrogênio de etanol



Divulgação/USP

A USP iniciou os testes com veículos elétricos equipados com células de combustível alimentadas com hidrogênio renovável extraído por reforma do etanol. É a primeira estação experimental do mundo dedicada a este processo, localizada na Cidade Universitária de São Paulo. Conduzido pelo RCGI, Centro de Pesquisa e Inovação em Gases de Efeito Estufa, o projeto recebeu investimento de R\$ 50 milhões e a colaboração de empresas e instituições como Shell, Raízen, Hytron – agora parte do Grupo Neuman & Esser –, Senai CETIQT e a própria USP por meio do RCGI. A planta-piloto tem capacidade para produzir 100 kg de hidrogênio por dia, volume que será utilizado para abastecer três ônibus urbanos Marcopolo da EMTU, que rodam na USP, e dois automóveis, um Toyota Mirai e um Hyundai Nexa, que foram cedidos para os testes.

GM contrata caminhões a gás do Grupo Sada

A General Motors formalizou parceria com o Grupo Sada para que o trajeto dos veículos produzidos na fábrica de São Caetano do Sul, SP, até a sede da transportadora, em São Bernardo do Campo, SP, seja feito por meio de caminhões movidos a gás natural ou biometano. O projeto é o primeiro passo da montadora para reduzir as emissões em suas operações no País. Somente neste percurso a perspectiva é que deixem de ser enviadas à atmosfera 108 toneladas de CO₂ por ano. A montadora também contratou a JSL e a Ceva Logistics para o transporte de peças de fábricas para as concessionárias em caminhões elétricos e a gás.

FPT fornece motor a gás para ônibus Agrale

A FPT fechou contrato com a Agrale, de Caxias do Sul, RS, para fornecer seu motor movido a gás natural ou biometano N60 CNG, de 200 cv, para equipar o chassi de ônibus MA 11.0 GNV. Segundo a FPT a opção pelo gás reduz em 40% a 50% os custos operacionais em comparação ao diesel, com o mesmo desempenho, além de emitir até 10% menos CO₂ e 90% menos NOx com uso de gás natural fóssil. Com biometano o lançamento de CO₂ na atmosfera é ainda mais reduzido, em até 95%. Outra vantagem é a redução da poluição sonora, pois o motor a gás é mais silencioso, o que o torna ideal para aplicações urbanas noturnas.

Mercado argentino dobra no primeiro bimestre e indústria produz 20% mais

O mercado argentino de veículos somou 112,4 mil vendas no primeiro bimestre, registrando expansão de 99,8% sobre os primeiros dois meses de 2024. Do total vendido, segundo os dados divulgados pela Acara, que representa os concessionários, 44% foram modelos produzidos no Brasil e 48% de produção local. No ranking por marca a Volkswagen assumiu o primeiro lugar com 18,8 mil vendas. Em segundo ficou a Toyota com 17,1 mil unidades, seguida pela Fiat com 15,3 mil. Já o pódio do ranking por modelo foi tomado por carros produzidos no país: o Peugeot 208 foi o líder, com 8,1 mil emplacamentos, seguido pelo Fiat Cronos com 7,2 mil e a Toyota Hilux com 5,8 mil. Com bons desempenhos no Brasil e na Argentina as fábricas locais registraram alta de 20,5% na produção, somando 72,5 mil veículos montados, 33,6 mil deles exportados, o que representou queda de 13,5% sobre igual período de 2024.



Divulgação/Ford

Ford já produz motor turbodiesel da Ranger em Pacheco



Divulgação/Ford

A Ford iniciou a produção do motor Panther turbodiesel de quatro cilindros 2.0 de 170 cv, que equipa as versões mais baratas da picape Ranger, na renovada fábrica de Pacheco, Argentina. No ano passado a unidade começou a produzir também o Lion 3.0 V6 de 250 cv nas mesmas linhas. A localização conclui o investimento de US\$ 80 milhões que a Ford fez para renovar toda a sua linha de produção de motores, como parte do aporte total de US\$ 660 milhões para a produção da nova geração da Ranger, agora já todo aplicado.

Mercedes-Benz vende fábrica histórica na Argentina

Em fevereiro a Mercedes-Benz Cars & Vans anunciou a venda do Centro Industrial Juan Manuel Fangio, sua primeira fábrica fora da Alemanha, inaugurada em 1951 em Virrey del Pino, nos arredores de Buenos Aires, Argentina, onde já foram produzidos automóveis da marca. Ao longo de 2025 a Open Cars assumirá as operações da unidade, que atualmente produz os utilitários Sprinter, que seguirão em produção no local. O grupo argentino que comprou a planta será responsável por abastecer o mercado local, o brasileiro e os demais países da América Latina. Também são produzidos lá os caminhões Accelo e Atego e chassis de ônibus, mas estas linhas serão transferidas para a nova fábrica argentina da Mercedes-Benz em Zárate, onde a empresa já construiu um novo centro logístico de distribuição de peças, com investimento de US\$ 100 milhões, pois pertencem à fabricante de caminhões e ônibus, que em 2022 foi integralmente separada da empresa de carros e vans.



Divulgação/MB



Mosaito Imagem

ARCELORMITTAL: JORGE OLIVEIRA

A ArcelorMittal anunciou que Jorge Oliveira será seu novo presidente no Brasil, a partir de 1º de abril. Ele sucede a Jefferson de Paula, que vai se aposentar e encerrará o processo de transição para Oliveira, iniciado em junho do ano passado. Oliveira vai unificar as funções de seu novo cargo com as atuais, de CEO da ArcelorMittal Aços Planos Latam. O executivo assume com a missão de seguir com o plano de investimento da siderúrgica no Brasil, que prevê aporte de R\$ 25 bilhões até 2028.



Divulgação/Cacao

CAOA: JAN TELECKI

Jan Telecki assumiu este ano o posto de novo diretor de marketing do Grupo Cacao. Ele terá a missão de fortalecer esta área da empresa, promovendo a marca e os seus produtos em diferentes canais de comunicação. Telecki chega à Cacao com mais de 25 anos de experiência depois de trabalhar em Hyundai, Pirelli e Samsung. O executivo é formado em marketing pela ESPM e tem especializações em marketing de varejo pela USP e em gestão empresarial na Cornell University e Dom Cabral.



Divulgação/DPaschoal

DPASCHOAL: ALESSANDRO VETORAZZI

A Stellantis indicou Alessandro Vetorazzi, chefe de aftermarket independente do grupo na América do Sul, para acumular a direção geral da DPaschoal, cujo controle foi adquirido há pouco mais de um ano. Com quase três décadas de experiência no setor o executivo, formado em engenharia mecânica com especialização em gestão empresarial, trabalhou quase vinte anos na Renault e ingressou na PSA em 2016. Em 2021, após a fusão com a FCA que criou a Stellantis, assumiu a direção de marketing de pós-vendas e, em 2023, foi transferido ao cargo atual. Vetorazzi sucede a Gerson Prado, que a partir de agora é e consultor sênior na estrutura de peças e serviços.



Divulgação/Renault

RENAULT: BRUNO LAFORGE

O Grupo Renault anunciou que Bruno Laforge, atual chefe de recursos humanos na Capgemini, assumirá a partir de 1º de abril o mesmo cargo na montadora, sucedendo a François Roger e reportando-se ao CEO Luca de Meo. Laforge trilhou sua carreira na área de recursos humanos em diferentes setores com foco em tecnologia, como indústria de serviços digitais, farmacêutica, petróleo e gás, automotivo.



Divulgação/Abla

ABLA: FRANCINE EVELYN

A Abla, Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis, tem nova diretora executiva: Francine Evelyn. Nos últimos quatro anos a profissional, há quase quinze na entidade, ocupava o cargo de gerente administrativa e financeira. Com MBA em gestão estratégica e inteligência de mercado, Evelyn já exerceu na entidade as funções de assistente de diretoria, comercial e financeira, e de coordenadora geral.



Divulgação/Unidas

UNIDAS: CARLOS MOREIRA

A Unidas terá um novo CEO a partir de 1º de abril: Carlos Augusto Moreira, que desde 2021 ocupa o posto de diretor executivo de finanças, operações e relações com investidores na companhia. Ele sucederá a Cláudio Zattar, que será nomeado vice-presidente do conselho de administração da locadora. Engenheiro civil com MBA em finanças, Moreira tem passagens pela Heinz North America, Grupo Positivo e ALL América Latina Logística. Hoje a Unidas tem mais de 116 mil ativos, de de locação de carros às de pesados.



Divulgação/Volvo

VOLVO FS: SÍLVIA GERBER

A VFS, Volvo Financial Services, braço financeiro da Volvo, terá a partir de 1º de abril uma nova presidente na América Latina: Sílvia Gerber, hoje CFO e vice-presidente da montadora na região. Ela sucederá a Carlos Ribeiro, que passará a liderar as operações da VFS no Reino Unido e na Irlanda. Formada em administração de negócios e economia pela Goshen College, Estados Unidos, e com pós-graduação em economia da energia e do meio ambiente na Scuola Superiore Enrico Mattei, Itália, a executiva soma 25 anos de experiência de gestão nas áreas financeira e comercial, duas décadas no Grupo Volvo.



Divulgação/VW

VWFS: ALBERTO FERREIRA DELGADO

A Volkswagen Financial Services anunciou que Alberto Ferreira Delgado é seu novo CIO, diretor de tecnologia da informação. Com mais de 25 anos de experiência na área de TI, o executivo desempenhou funções de liderança em instituições financeiras como Nubank, Rede Itaú e Itaú Unibanco. Formado em ciências da computação pela UMC, Universidade de Mogi das Cruzes, o executivo tem mestrado em engenharia da computação pela USP, MBA em gestão empresarial pela FGV e certificação pela MIT Sloan School of Management.



Divulgação/Foton

FOTON: MAURÍCIO SANTANA

A Foton anunciou Mauricio Santana como seu novo diretor nacional de vendas e pós-vendas. Ele chega com a missão de dobrar o número de concessionárias da fabricante chinesa de caminhões no Brasil: em dezembro eram quarenta e a meta até o fim do ano é chegar a oitenta. Santana passou pela Ford e pelo Grupo Osten BYD. O executivo trabalhou nas áreas de vendas, pós-vendas, produto, marketing, expansão comercial, novos negócios e experiência do cliente.



Divulgação/JCB

JCB: CARLOS FRANÇA

Carlos França é o novo diretor de vendas e marketing da JCB na América Latina. O executivo, que tem mais de vinte anos de experiência no setor de máquinas, trabalhava na CNH e o seu último cargo foi de responsável pela marca Case Construction na América Latina. Durante sua carreira França acumulou conhecimento em áreas como vendas, desenvolvimento de produtos, expansão de rede e estratégia de marca. Ele é formado em administração de empresas, com MBA em marketing pela Fundação Dom Cabral.

“No momento em que temos a maior taxa de juros da história [para compra de veículos] e a menor tarifa do mundo para carros elétricos e híbridos importados, isto é entregar empregos para fora do País. Não podemos ficar vulneráveis como estamos. Pedimos a volta imediata do imposto de importação de 35%.”

Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea, em 14 de março, em sua reunião mensal com a imprensa para divulgar os resultados dos fabricantes de veículos no primeiro bimestre, ao comentar o aumento de importações de carros chineses.

“Ser o primeiro presidente executivo da história de quase 70 anos da Anfavea não será trivial. A entidade teve vinte presidentes ligados a alguma das fabricantes associadas. A partir de 21 de abril, com novo modelo de governança, presidirei a associação. Recebi a missão e agora é lutar e ter coragem.”

Postagem no LinkedIn de Igor Calvet, desde 2023 diretor executivo da Anfavea que foi o primeiro profissional não ligado a uma montadora escolhido para presidir a entidade, reportando-se a um conselho de membros de todas as associadas.

“O Brasil é referência de país estável num cenário em que despontam incertezas. O País é referência mundial na descarbonização, sua matriz limpa nos inspirou a investir na tecnologia híbrida-flex com etanol.”

John Elkann, chairman da Stellantis e CEO interino, em visita à fábrica do grupo em Betim, MG, em 11 de março, em evento com a presença de ministros e do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, para anunciar a criação do centro de desenvolvimento de veículos híbridos flex, com a contratação de mais quatrocentos engenheiros.

“Encontramos no Brasil um ambiente propício para investir. Somos testemunha do seu empenho, presidente Lula, pela implantação do programa automotivo [Mover] e também pela reforma tributária, fatores que garantiram previsibilidade para os investimentos e a ampliação do nosso efetivo nas fábricas brasileiras da Stellantis.”

Emanuele Cappellano, presidente da Stellantis América do Sul, em discurso no mesmo evento de 11 de março, exaltando o programa de investimento de R\$ 30 bilhões da companhia no Brasil até 2030 e a recente contratação de mais 1,5 mil trabalhadores para as fábricas do grupo no País.

3,4%

Crescimento em 2024 do PIB brasileiro, que somou R\$ 11,7 trilhões, segundo divulgou o IBGE em 7 de março. O desempenho foi impulsionado pelo avanço de 3,7% do setor de serviços e de 3,3% da indústria, que compensou recuo de 3,2% da agropecuária.

393 mil

Produção de veículos no Brasil em janeiro e fevereiro, melhor resultado no período desde 2021, com crescimento de 15% ante o mesmo período de 2024. O desempenho combina o avanço de 9% do mercado interno, 356,2 mil emplacamentos, com exportações.

55%

Crescimento das exportações brasileiras de veículos no primeiro bimestre de 2025 sobre o mesmo intervalo de 2024, com 76,7 mil unidades embarcadas a outros países. Os maiores avanços vieram da Argentina, 172%, Colômbia, 52%, Uruguai, 17%, e Chile, 12%.

US\$ 222 bi

Valor das importações de veículos pelos Estados Unidos em 2024 de 5 países: México, US\$ 89 bi; Japão, US\$ 41 bi; Coreia, US\$ 38 bi; Canadá, US\$ 28 bi; e Alemanha, US\$ 26 bi. Carros e utilitários importados representaram 40% do mercado de 16 milhões.

PRODUTORA MULTIMÍDIA

PRODUÇÃO DE VÍDEOS

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

TRANSMISSÃO AO VIVO

Eventos, Online
e Presencial



DIGITAL FILMES

ESTÚDIO DE VÍDEO

PODCAST

AUTO DATA

OS PATROCINADORES DESTA EDIÇÃO

