

AUTO DATA



From the Top
Evandro Gussi,
da Unica

**25 ANOS DE
VOLVO FH**

Caminhão trouxe
produção de
cabines a Curitiba

**5 MILHÕES DE
CAMINHÕES**

País é um
dos maiores
fabricantes

**70 ANOS DE
CASAMENTO**

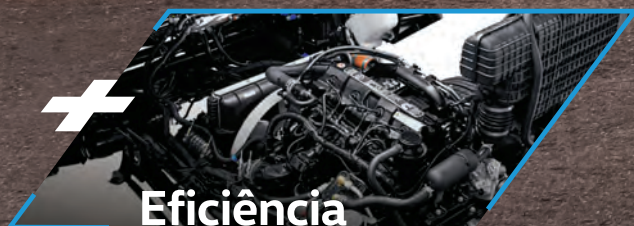
A longa história
da Volkswagen
no Brasil

CRÉDITO CARO E CURTO EMBAÇA CARRO NOVO

Preços, juros e inadimplência muito altos provocam retração dos financiamentos aos níveis mais baixos da história e inviabilizam crescimento do mercado



Conheça a Nova Família **Delivery Euro 6**
**A nova geração do melhor caminhão
de entrega urbana de todos os tempos
com condições imperdíveis.**



+
Eficiência



+
Conforto



No trânsito, escolha a vida!

Volkswagen Caminhões e Ônibus



Volkswagen Caminhões e Ônibus



@vwcaminhoes



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



Segurança



Tecnologia



**Caminhões
Ônibus**

INDÚSTRIA
25 ANOS DE PRODUÇÃO DO VOLVO FH

20



Divulgação/Volvo

Investimento na nacionalização do caminhão trouxe processos e produtos globais à fábrica de Curitiba e inaugurou a moderna linha de cabines.

CRÉDITO
SEM FINANCIAMENTOS VENDAS RECUEM

32



Divulgação

Veículos muito caros, juro muito alto e inadimplência muito elevada provocam retração inédita de vendas a prazo e inviabilizam crescimento.

24

PRODUÇÃO
5 MILHÕES DE CAMINHÕES FEITOS NO BRASIL


Divulgação/DAF

Volume de veículos pesados de carga já produzidos coloca o País nas primeiras posições do ranking mundial e assegura investimentos.

40

HISTÓRIA
VOLKSWAGEN COMPLETA 70 ANOS NO BRASIL

Sete décadas após ter aberto sua primeira operação fora da Alemanha a fabricante tornou-se parte da cultura e das paisagens brasileiras.



Divulgação/VW

58

PRÊMIO
AGCO RECONHECE FORNECEDORES

Fabricante de tratores agrícolas e colheitadeiras premia o desempenho de dez empresas de sua cadeia de suprimentos durante 2022.

6

LENTES

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

10

FROM THE TOP

Evandro Gussi, presidente da Unica, destaca a importância do etanol para descarbonizar emissões.

60

GENTE & NEGÓCIOS

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

71

FIM DE PAPO

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

Começamos mal

Por Pedro Kutney, editor

As ambições da indústria automotiva neste 2023, já depreciadas por ambiente macroeconômico adverso ao crescimento, podem sofrer nova revisão para baixo, levando-se em conta o mau começo deste ano. Quase encerrado o primeiro quartil do exercício, o mercado segue empacado, rodando de lado e com viés de baixa.

Como o primeiro trimestre de 2022 foi muito ruim, com fábricas paradas por falta de semicondutores e mais clientes a atender do que carros a entregar, esperavam-se números bem mais vistosos no intervalo janeiro-março, já que o mesmo período do ano passado registrou os piores resultados em mais de uma década. Pois era exatamente nesta esperança, aparentemente já frustrada, que se baseavam as projeções de crescimento de meros 3% nas vendas de 2023, para algo em torno de 2,1 milhões de veículos – volume quase idêntico ao dos últimos três anos.

O cenário, de fato, desautoriza previsões mais otimistas, mas parece estar ainda mais abaixo o buraco aberto pela combinação nefasta de queda da renda, desemprego alto, inflação resistente acima de 5%, preços dos carros elevados para níveis nunca antes testados, juros nas alturas, famílias endividadas e inadimplentes diante de

crédito arrojado e muito caro, que não permite mais a acomodação das compras em suaves prestações – como mostra a reportagem principal desta **AutoData**.

Naquele começo de 2022 essas coisas todas já estavam postas, mas não preocupavam tanto, pois havia mais demanda do que oferta, por falta de chips eletrônicos as fábricas não conseguiam produzir volumes suficientes para atender todos os pedidos – e portanto a escassez de crédito não incomodava quem estava vendendo tudo que produzia por valores mais altos.

Agora o problema é duplo, não só de oferta, mas também de demanda. Embora a escassez de componentes esteja mais administrável, algumas fábricas ainda precisam paralisar linhas de produção por falta de semicondutores, ao mesmo tempo em que estão se tornando escassos os clientes com poder de compra, ou com renda e confiança suficientes para contrair o financiamento.

As vendas à vista representam mais de 60% dos negócios e superaram as financiadas em proporção jamais vista – e que torna insustentável o crescimento do mercado. Sem crédito dificilmente as vendas de veículos no País sairão do lugar e podem começar a se mover para rumo oposto ao desejado: para baixo.



autodata.com.br



AutoDataEditora



autodata-editora



@autodataeditora

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** Aline Feltrin, Rúbia Evangelinellis **Projeto gráfico/arte** Romeu Bassi Neto **Fotografia** DR e divulgação **Capa** Foto BELL KA PANG/Shutterstock **Comercial e publicidade** tel. PABX 11 3202 2727: André Martins, Luiz Giadas e Luiz Martins **Assinaturas/atendimento ao cliente** tel. PABX 11 3202 2727 **Departamento administrativo e financeiro** Isidore Nahoum, conselheiro, Thelma Melkunas, Hidelbrando C de Oliveira, Vanessa Vianna **ISN** 1415-7756 **AutoData** é publicação da AutoData Editora e Eventos Ltda., Av. Guido Caloi, 1000, 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



Acervo

DOZE PRESIDENTES EM 70 ANOS

Fazer 70 anos produzindo sem interrupção num País de população pobre como o nosso é para ser comemorado. Mais ainda quando alguns conheceram, e ainda se lembram, das condições que eram oferecidas àquela novidade que eram veículos Made in Brazil. Há, ainda, poucos pioneiros disponíveis para relatar o que significava ir e vir de São Bernardo nos anos 50 do século 20: uma ligação telefônica para São Paulo podia demorar um dia inteiro, ir para São Bernardo também, dependendo da quantidade de chuva. Muitas

vezes, por causa de água e barro, era conveniente dormir na própria sala de trabalho à espera de um dia seguinte mais camarada.

Havia, ainda, a questão acessória de que ninguém, por aqui, sabia fazer automóveis e outra ainda mais confusa: chamar a indústria de autopeças incipiente era ter, por ela, um respeito reverencial, até então dedicada a suprir prateleiras do mercado de reposição de veículos basicamente originários de empresas estadunidenses e dos pequenos ingleses.

Foram anos de combate com armas curtas até que a forja da experiência-e-erro fez abrir cortinas de um certo otimismo com relação ao futuro. Fomos levados a acreditar que veículos e motores faziam, realmente, parte de nosso DNA, que também éramos do ramo das manufaturas mais complexas.

DOZE PRESIDENTES EM 70 ANOS 2

Falo dos 70 anos de Brasil que a Volkswagen comemora este mês e que são objeto de extensíssima reportagem nesta mesma edição, a partir da página 40. Só conheci o chefão Schultz-Wenk, o primeiro presidente aqui, por fotos e de ouvir falar. Harald Uller Gessner, que se aposentou na Karmann mas começou carreira de vendas no Brasil na Volkswagen, dizia que Schultz-Wenk era genial, mas era alemão, disciplinado ao extremo. Nunca compreendi a definição de Gessner mas a verdade é que além de tudo ainda foi o responsável pela existência da fábrica Anchieta, que ao longo dos anos tornou-se maior do que pelo menos a metade dos municípios brasileiros da época, com templos, padaria, semáforos e estruturado serviço de agiotagem interna, reprimido pela empresa mas vicejante para milhares de funcionários apertados no orçamento.

Gessner foi sucedido por Rudolph Leiding doze anos depois, exatamente o Leiding da Brasília e dos esportivos SP 1 e 2. Depois dele chegou a lenda Wolfgang Sauer, vindo da Bosch, que exportou Fusca para a Nigéria e Passat quatro portas para o Iraque. Que dizia para o kaiser da Fazenda da época, o professor Delfim Neto, aquilo que a indústria queria dizer. Homem fascinante, de alto it pessoal, amante das coisas boas da vida, completadas por cognac e charutos, Sauer foi o primeiro executivo da indústria de veículos a ser confundido com a própria indústria de veículos.



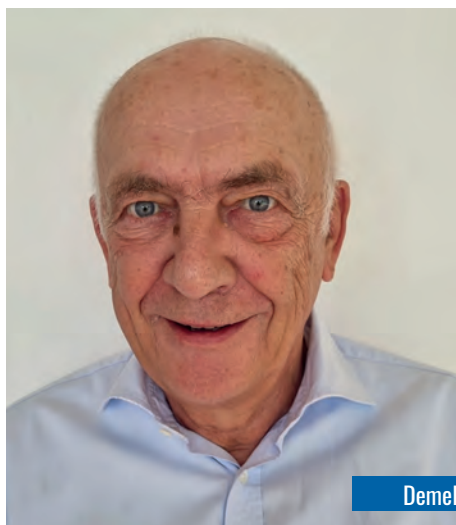
Por Vicente Alessi, filho

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



De Smedt

Arquivo Pessoal



Demel

Arquivo Pessoal

Sauer era o Homem Volkswagen e o Senhor Carros – só André Beer, da GM, rivalizou com ele esta capacidade de se travestir da indústria inteira, de ser a sua imagem e voz. Sauer foi presidente de 1973 a 1986, assumindo a direção da Autolatina em 1986 e sendo demitido pelo presidente mundial Carl Hahn em 1987. Terminou sua vida vivendo em São Paulo, onde faleceu, em 2013.

DOZE PRESIDENTES EM 70 ANOS 3

Deppis foi a vez do sul-africano Noel Philips, que de 1987 até 1992 teve a honra de não conceder entrevistas a jornalistas brasileiros. Mas teve a virtude de ser sucedido por Pierre-Alain de Smedt, o Professor: terno perfeito, camisas brancas imaculadas com monograma e abotoaduras. De Smedt caiu no mundo dos veículos por puro azar: seu destino original era a Academia, a Universidade. Sorte nossa ter convivido com ele, tê-lo ouvido, tê-lo compreendido: era um poço de conhecimento pela abertura de mente a que se permitia e pela riqueza de alternativas com que lidava. Era uma aula ouvi-lo falar da Volkswagen no Brasil em concorrência com as outras empresas. Mas durou só cinco anos e de 1997 a 2002 foi sucedido por Herbert Hubert Demel, austríaco de Viena de pais psiquiatras e um cara que conhecia seu papel. No seu primeiro dia de batente foi para a linha de montagem conviver com o chão-de-fábrica e não teve dúvidas em se jogar ao chão para olhar alguma coisa debaixo de um carro. Sua camisa suja fez sucesso: não se falou de outra coisa na Anchieta por muito tempo. Ou seja: Demel conhecia o que fabricava e a patulêia operária se identificou com ele.

Mas Herr Doktor foi embora, sucedido por inglês de nome Peter Fleming, que ficou por aqui exatos catorze meses e de quem ninguém se lembra. Hans-Christian Margner foi o seguinte, que conseguiu reverter, com o próprio Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, acordo de estabilidade no emprego obtido pelos funcionários: eram 12 mil em São Bernardo e 5 mil em Taubaté.

DOZE PRESIDENTES EM 70 ANOS 4

Sucederam-se no cargo Thomas Schmall, de 2006 a 2014, David Powels, até 2017, o operoso Pablo Di Si até o ano passado e Alexander Seitz.

Chegou Novo Polo

Com muito
mais tecnologia
e conectividade

O novo
Volks
da sua vida



Painel 100% digital



VW Play com tela touch 10"





No trânsito, escolha a vida!



Carregador sem fio

Etanol com sensatez

Desde 2019 presidente da Unica, União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia, o advogado e ex-deputado federal Evandro Gussi tem sido uma voz sensata a falar sobre as vantagens do etanol para descarbonizar as emissões dos veículos, mas sem confrontar o biocombustível com a outra solução mais charmosa, a eletrificação, abraçada no mundo desenvolvido e por parte da imprensa nacional com síndrome de vira-lata. Esta é, segundo ele, uma "discussão infantil", pois não se trata

"disto ou daquilo", mas de elétricos "e" etanol – e outros biocombustíveis –, que poderão ser usados por mais de 3 bilhões de pessoas.

Gussi afirma que, mesmo se um dia sair do setor "acho que o etanol de cana ou de milho nunca sairá de mim, pois tenho orgulho de ser um cidadão de um País que há décadas constrói uma solução tão boa para o meio ambiente".

É, de fato, uma questão de bom-senso: "Por que o País deveria desprezar uma tecnologia que já conhecemos, desenvolvemos

e usamos amplamente há mais de quarenta anos?". Gussi garante que "ninguém na Unica quer barrar os carros elétricos: eles são bem-vindos. Mas o que não pode é favorecimento com benefícios desnecessários".

Na entrevista a seguir o presidente da Unica conta como o setor está se mexendo para aumentar sua produtividade, estimular o uso de etanol – aqui e no Exterior – e como interage com governo e indústria para preservar e desenvolver o biocombustível.



Clique aqui para assistir à versão em videocast desta entrevista

Existe no mundo a defesa dos carros elétricos como melhor solução para descarbonizar as emissões. Aqui no Brasil já temos uma frota de baixa emissão que há mais de quarenta anos usa etanol. Neste confronto sobre qual das duas tecnologias deveria ser incentivada o carro elétrico é inimigo do biocombustível ou vice-versa?

Esta discussão me parece infantil, é como duas crianças que brigam por algo desnecessário. E este é um caso típico. Temos uma demanda por descarbonização tão grande que não dá para ficar discutindo "vai ser isto ou aquilo". Estamos no mundo do "isto e aquilo",

em que as coisas se complementam e se somam para entregar os melhores resultados. Então o carro elétrico não é um inimigo do etanol. A eletrificação tem papel importante por ter trazido o debate da redução de emissões e será uma solução fora do Brasil e aqui também. O que não podemos é desprezar uma rota tecnológica comprovada, pensada, estudada, desenvolvida e com entregas efetivamente realizadas. Além de um passado glorioso na redução de emissões de CO₂ causador de efeito estufa [estima-se que o uso de etanol no País já tenha evitado a emissão de 600 milhões de toneladas de CO₂], temos um



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨





“Não dá para ficar discutindo ‘vai ser isto ou aquilo’, estamos no mundo do ‘isto e aquilo’. O carro elétrico não é um inimigo do etanol, é complementar. O que não podemos é desprezar uma rota tecnológica desenvolvida e com entregas realizadas.”

futuro fantástico para o biocombustível, que contribui muito com o Brasil e também será fundamental para a América Latina, África e parte relevante da Ásia: estamos falando de algo em torno de 3 bilhões de pessoas que precisarão de uma solução que, primeiro, traga redução efetiva de CO₂, que, segundo, não demande investimento tão grande em infraestrutura como é o caso da eletrificação, e que, terceiro, não precise de subsídios aos veículos.

Em fevereiro passado a tecnologia flex fuel completou 20 anos no mercado e já foram vendidos 40 milhões de veículos bicombustível no País. Apesar de mais de 80% dos carros, aqui, poderem rodar com qualquer um de dois combustíveis menos de 30% deles usa o etanol, porque o preço do biocombustível não compensa. Recentemente o governo retomou a tributação do PIS/Pasep sobre a gasolina e manteve quase zerado o imposto do etanol, e mesmo assim continua não valendo a pena abastecer

com álcool em muitos estados. O que a Unica sugere para mudar este quadro?

Uma maneira é via educação [mostrar como o etanol é melhor ao meio ambiente]: estamos fazendo isto na Unica e a imprensa tem papel fundamental, mas existe o limite da necessidade econômica das pessoas. O modelo mais eficiente é estabelecer diferença de impostos [a maior] para o combustível fóssil, que traz efeitos indesejáveis ao meio ambiente, ao mesmo em que se favorece o biocombustível com tributação menor. E garantir competitividade aos biocombustíveis já é lei no País: o Congresso aprovou, no ano passado, emenda à Constituição que estabelece diferencial competitivo ao biocombustível com relação ao equivalente fóssil. O que pode substituir o mecanismo tributário com até mais eficiência é o nascente mercado de carbono, que começou a aferir a redução de emissões proporcionada pelos biocombustíveis e a precifica o valor disto [com a venda de créditos a empresas para compensar suas emissões de CO₂]. Estou falando de uma solução para o presente, o diferencial tributário, e outra do futuro, o mercado de carbono, mas há outra do passado, que é o subsídio. Muitos países ainda precisam subsidiar a energia limpa, enquanto o Brasil já conseguiu deixar para trás este tipo de política.

O RenovaBio, programa criado em 2016 para estimular a produção e o uso de biocombustíveis, também criou os CBIOS, créditos de carbono emitidos por usinas que podem ser comprados por empresas para compensar emissões de CO₂. Este mecanismo está funcionando?



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

HIGH-TECH ✦
INDUSTRIAL FASTENERS



SINCE 1974

- ✦ *ASES/RENAULT NISSAN*
- ✦ *BEST ONE SUPPLIER/STELLANTIS*
- ✦ *BIQS/GENERAL MOTORS*
- ✦ *QI/FORD*
- ✦ *VDA 6.3/VOLKSWAGEN*

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





Os CBIOS funcionam bem e se aplicam não só ao etanol mas a toda cadeia de biocombustíveis incluindo biodiesel, biometano e a futura bioquerosene de aviação. Esta é uma grande conquista do RenovaBio: diferente de outros países que medem as emissões gerais de cada biocombustível no Brasil medimos e certificamos as emissões usina a usina. Assim monitoramos toda a cadeia de produção desde o uso de adubo nitrogenado, uso de diesel, toda a emissão líquida daquele biocombustível produzido naquele local específico. Com isto sabemos o quanto cada biocombustível

de cada unidade industrial entrega de redução de emissões, assim criamos estímulo para que o produtor busque aumentar a eficiência da operação. Isto funciona tão bem que hoje temos número enorme de usinas que, antes da recertificação obrigatória de suas instalações, pedem para se recertificar voluntariamente porque identificaram e aplicaram melhorias em seus processos e assim pode emitir mais CBIOS para negociar em bolsa.

O que mais pode ser feito para aumentar a competitividade do etanol no Brasil?



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨



Um ponto é rever a tributação de ICMS que em grande número de estados no Brasil não diferencia gasolina e etanol, trata de forma igual dois combustíveis muito diferentes para o meio ambiente. Também trabalhamos no incremento de produtividade com iniciativas como as do CTC, Centro de Tecnologia Canavieira, em Piracicaba, que já entrega ao mercado variedades de cana com concentração de açúcar até 40% maior, o que aumenta a produção de etanol dentro de uma mesma área plantada. Outra grande fonte é o crescimento do etanol de milho no País, que já responde por 15% da produção e é produzido aqui com intensidade de carbono semelhante ao da cana.

Hoje são produzidos no País cerca de 30 bilhões de litros de etanol por ano. Se todos os veículos leves usassem só biocombustível puro as usinas teriam capacidade de atender toda a demanda?

Gosto de responder a esta pergunta olhando para o passado. Até 1993 o setor era totalmente regulado, existiam cotas de produção para etanol e açúcar, o que ficava no mercado doméstico e o que ia

ser exportado. Assim que isto acabou o setor cresceu 100%. Outro exemplo é o veículo flex, do qual estamos celebrando vinte anos de lançamento: de novo o setor dobrou a produção de etanol para atender àquela demanda. Então posso dizer que a capacidade de resposta do setor é impressionante quando existem bons elementos de mercado alinhados à regulação que garante previsibilidade e segurança jurídica para sustentar os investimentos.

A maior parte do etanol é distribuída no País por caminhões a diesel. É um modal caro e que emite CO₂ fóssil não reabsorvível. Como melhorar a eficiência de logística do etanol no País?

Aumentar o transporte por meio de dutos e navegação de cabotagem, como já estamos fazendo, eleva a eficiência econômica e também a eficiência energética da cadeia de produção. Outra vertente é que o Brasil começa a ser um player relevante na produção de biometano, que será um substituto importante para o diesel [no transporte]. O biogás é produzido no setor [sucroalcooleiro] a partir de resíduos como vinhaça, torta de filtros e a palha da cana. São resíduos que já usamos como fertilizantes mas que também podem passar por um biodigestor e gerar biogás antes de voltar para a lavoura como um biofertilizante ainda melhor do que em estado natural.

Como tem sido a interação do setor de biocombustíveis com a indústria automotiva?

Temos experiências muito boas e três são bem públicas, com Toyota, Volkswagen e Stellantis, que redobram

“Garantir competitividade aos biocombustíveis é lei, está na Constituição, que garante diferencial competitivo ao biocombustível em relação ao equivalente fóssil.”



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas

as apostas nos biocombustíveis sem deixar de explorar as oportunidades de outras rotas. O que temos discutido é esta complementariedade. Ninguém da Unica fará qualquer tentativa de barrar as rotas elétricas, elas são bem-vindas. O que não pode, nem para o etanol, nem para eletrificação, é o favorecimento com benefícios desnecessários. O Brasil não tem por que desprezar um energético de baixo carbono do qual já se conhece todo o processo produtivo, de distribuição e utilização.

Uma crítica ao etanol é sua eficiência energética menor: gasta-se em média 70% de gasolina para rodar a mesma distância com etanol...

A eficiência do etanol já é bem maior. Fiz um teste recente no meu carro, enchi dois tanques de gasolina, para tirar uma boa média de consumo, agora estou no segundo tanque de etanol, e descobri uma eficiência comparativa superior a 78%. Um estudo do Instituto Mauá mostrou que isto não está acontecendo só no meu carro, já há muitos modelos com eficiência de 75% ou mais.

“A capacidade de resposta do setor para aumentar a produção de etanol é imediata quando existem condições de mercado e previsibilidade regulatória para fazer os investimentos necessários.”

O segundo ciclo do Rota 2030 deve estabelecer novas metas de descarbonização e eficiência energética de 2022 a 2026. A Unica participa ou contribui de alguma forma destas discussões?

Na nova fase do Rota 2030 existe a oportunidade de avançar nas medições de emissões para investir nas melhores soluções. Hoje o programa baseia suas metas nas emissões do tanque à roda, mas já rastreamos com elevado grau de segurança toda a cadeia energética, do poço à roda, quando se considera todo o ciclo desde a produção, distribuição até a utilização de qualquer combustível. Estamos discutindo os conceitos para que esta medição seja regulamentada para garantir a melhor eficiência ambiental possível com o menor nível de burocracia ou de risco regulatório.

Há poucos anos houve aumento do interesse de alguns países em usar o etanol combustível. A Índia, por exemplo, tem planos de elevar o uso do biocombustível como mistura na gasolina e em veículos flex. Como a Unica participa deste processo? Há outros países interessados?

A Unica tem participado ativamente deste processo. Não só apoia o incremento do consumo como também contribui para que países possam produzir o seu próprio biocombustível. A Índia é um exemplo interessante: há quatro anos começamos a trabalhar com os indianos, que já misturam 10% de etanol na gasolina em todo o país, cinco meses antes do previsto, e algumas semanas atrás foram inaugurados os primeiros postos que oferecem mistura de 20%. Participamos em janeiro do estande do Brasil



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.

Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✨



na Auto Expo, umas das maiores feiras de veículos da Ásia, e vimos lançamentos tanto de carros flex como do híbrido flex Corolla Cross, que lá foi o destaque da Toyota. Os indianos querem ter uma participação cada vez mais relevante na produção e consumo de etanol.

Apesar de ter mais de 90% de suas emissões de CO2 reabsorvidas pelas próprias plantações de cana o etanol também tem seu lado sujo: sua queima nos motores emite poluentes como aldeídos e compostos orgânicos que aumentam a concentração de ozônio na baixa at-

mosfera. Como incentivar o etanol sem aumentar emissões de gases nocivos?

Temos feito medições só no escapamento e aí o etanol mostra uma piora na comparação com a gasolina nas emissões dos chamados NMOG [gases orgânicos não-metano], que são precursores da formação de ozônio na baixa atmosfera, o que causa problemas. Mas o que sai do escape representa algo em torno de 10% das emissões de NMOG. Todos lembram do cheiro que exala quando abastecemos, mais forte da gasolina, que é justamente esse gás orgânico que evapora. Isto foi resolvido no Proconve L7 [sétima fase programa brasileiro de controle de emissões em vigor desde janeiro de 2022, que obrigou a adoção nos carros de válvula no tanque para evitar a evaporação]. Também existem emissões no processo de transporte e distribuição dos combustíveis. Quando fazemos esta medição na cadeia completa vemos que a gasolina tem emissão muito maior que a do etanol de gases precursores de ozônio. Então o que deve valer é a conta completa que leva em consideração os 90% de emissões de NMOG que não saem do escapamento. O Ibama e as montadoras têm feito um ótimo trabalho de redução de poluentes veiculares, mas o problema é que isto vale para veículos mais modernos. Este sim é o grande desafio: não adianta termos veículos que são referência global em emissões locais mas que são inacessíveis ao consumidor brasileiro, que vai usar carros de quinze a vinte anos de idade com índices de poluição indesejáveis. Temos de fazer a análise do que é melhor para o meio ambiente.





CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.



Fornecendo excelência para aplicações automotivas ✦



FÓRUM AUTODATA

VEÍCULOS COMERCIAIS

2023

17 E 18

DE ABRIL

EVENTO ONLINE

PATROCINADORES



BOSCH
Tecnologia para a vida



CONTINENTAL
PARAFUSOS S.A.



Marcopolo
APROXIMANDO PESSOAS



Tecfil®

Volare



Caminhões
Ônibus

WHB
AUTOMOTIVE



Vem aí o maior debate sobre o futuro da indústria brasileira de caminhões e ônibus. Siga nossos perfis sociais pelo QR Code para saber como participar.





Há 25 anos produção de cabines globaliza fábrica da Volvo

Inaugurada em 1980 unidade de Curitiba
só começou a produzir caminhões FH
completos em 1998

Redação AutoData

A decisão da Volvo de nacionalizar a produção dos caminhões pesados FH, a partir de 1998, alinhou em processos, tecnologia e produtos a subsidiária brasileira à matriz, na Suécia, e trouxe à fábrica de Curitiba, PR, inaugurada em 1980, o maior investimento já feito ali até então. Foram aportados US\$ 400 milhões para construir uma moderna linha de produção de cabines, a terceira da empresa no mundo àquela época, que continua evoluindo ano a ano.

Até a inauguração da linha a Volvo terceirizava a fornecedores externos a produção das cabines bicudas de seus caminhões das linhas N e NL, produzidos em Curitiba de 1980 a 2006. Os modelos FH começaram a ser importados da

Suécia, em 1993, e foram nacionalizados cinco anos depois com a localização da maioria dos processos industriais necessários para produzi-los em Curitiba. Depois de 25 anos de operação a fábrica de cabines no Paraná já montou 368 mil unidades, com pico recorde de 32 mil só em 2022.

A ampliação do parque fabril de Curitiba, iniciada em 1997, provocou mudanças significativas nos negócios e na arquitetura industrial da Volvo no País. Foi a partir daqueles investimentos, sucedidos por vários outros nos anos seguintes, que a operação brasileira ganhou capacidade de produzir caminhões tecnologicamente mais avançados, os mesmos disponíveis nos mercados mundiais mais exigentes da Europa.

Cyro Martins, vice-presidente de operações industriais para a América Latina, destaca que a linha de cabines foi um ponto de inflexão na história da Volvo, pois após o investimento a empresa ampliou seus negócios em toda a região com novos veículos e tecnologias mais avançadas: "Há 25 anos a produção de cabines no Brasil era um sonho. Foi nosso ingresso numa nova era de caminhões, que representava uma ousada revolução tecnológica".

PROCESSOS MODERNOS

Hoje a linha de Curitiba é responsável pela solda e pintura das cabines, com dezenas de variações, usadas pelos caminhões FH, FM, FMX, VM e VMX fabricados no mesmo complexo industrial. A área também produz peças de reposição, de conjuntos completos a componentes específicos.

A unidade trabalha em dois turnos, com 515 funcionários dedicados, e segue sendo uma das mais modernas do grupo sueco no mundo: é a mais automatizada do complexo da Volvo em Curitiba, nasceu com doze robôs e atualmente tem 85, além de agregar processos de manufatura digital da Indústria 4.0 com diversos dispositivos autônomos.

Após o investimento inicial a fábrica de cabines já foi contemplada com diversos

aportes, como em 2003, ano em que agregou à produção as cabines dos caminhões VM semipesados, e depois em 2013, com a automatização da área de pintura.

Atualmente está em curso um novo ciclo de investimentos, de R\$ 1,5 bilhão no período 2022-2025 – após R\$ 1 bilhão aplicados de 2020 a 2021. Segundo a empresa os recursos serão direcionados, principalmente, para pesquisa e desenvolvimento



Fotos: Divulgação/Volvo

de produtos e serviços, mas uma parte seguirá sendo aplicada no aprimoramento de processos de fábrica, incluindo a produção de cabines.

Exemplo dessa evolução constante é a pintura de elementos plásticos na unidade, com soluções criadas localmente que são aproveitadas por outras fábricas da Volvo no mundo, como o painel frontal dos novos caminhões Euro 6, que têm partes plásticas e metálicas pintadas em igual tonalidade.

Apesar da capacidade de entregar cabines com até cem cores diferentes, de tonalidades sólidas a metálicas, em 2022 70% das unidades produzidas foram pintadas de branco, a preferência majoritária do mercado transportador brasileiro.

O que falta nacionalizar na linha de cabines, sem previsão para tanto, é a produção das partes estampadas em aço, que em sua maioria vêm importadas da Suécia para os modelos FH, FM e FMX, e da França – da Renault Trucks, que pertence ao Grupo Volvo – no caso dos semipesados VM e VMX. São elevados os custos de fabricação dos ferramentais e de aquisição das prensas de estamparia e, assim, até o momento a Volvo considera ser mais vantajoso importar as partes e aproveitar a capacidade que já tem instalada no Exterior.

FOCO LOCAL, PRODUÇÃO GLOBAL

O foco principal é equipar os caminhões zero-quilômetro produzidos em Curitiba, por isto a capacidade produtiva da linha é a mesma da montagem final, mas a fábrica já exportou cabines completas, principalmente para a Europa e Austrália, onde a Volvo produz os mes-

mos caminhões feitos no Brasil. Segundo a fabricante são vendas pontuais, para atender a mercados que eventualmente precisam de auxílio quando as demandas locais estão acima da média.

Atualmente a unidade não exporta cabines montadas, mas isto pode voltar a ocorrer se houver necessidade, pois a fábrica brasileira é vinculada ao sistema global de produção da Volvo, com processos homologados para enviar seus produtos para outros países com a mesma qualidade e tecnologia – o que inclui também caminhões pesados e semipesados completos, chassis de ônibus, caixas de câmbio automatizado I-Shift e motores também fabricados no complexo de Curitiba.

Da mesma forma a empresa garante que a fábrica brasileira está preparada para produzir qualquer veículo global da Volvo, inclusive os modelos de caminhões e ônibus elétricos que já começam a ser fabricados na Europa. ■



Desenvolver ou Nacionalizar?

Com a Condumax, você pode escolher os 2.

- Somos uma das principais fornecedoras de fios e cabos elétricos do setor automotivo.
- Nacionalizamos e desenvolvemos produtos para grandes montadoras.
- Durante a pandemia, mantivemos o fornecimento para 100% dos clientes.
- Nossos produtos estão presentes na marca do veículo mais vendido no país.

Evite rupturas na sua cadeia de fornecimento.
Escolha você também a Condumax.



ISO 9001

ISO 14001

ISO 45001

IATF 16949

0800 701 3701
www.condumax.com.br

Condumax
FIOS E CABOS ELÉTRICOS



Divulgação/Volvo

Indústria mostra o peso global de 5 milhões de caminhões produzidos

Segmento se consolida como um dos maiores fabricantes de pesados do mundo diante de um futuro mais complexo, que aponta para a adoção crescente de matrizes energéticas mais limpas

Por Aline Feltrin

Em janeiro a indústria atingiu a marca de 5 milhões de caminhões produzidos no Brasil em sete décadas. O volume demonstra a dominância e relevância que o transporte rodoviário ganhou no País ao longo dos anos, o que tornou o mercado brasileiro de veículos pesados de carga um dos maiores do mundo para a maioria dos seis grandes

fabricantes instalados aqui, onde mantêm investimentos bilionários em produtos, tecnologias e processos industriais.

Desde que iniciou a produção nacional de caminhões, e à medida que avançou em volumes produzidos, a indústria já passou por muitos altos e baixos, mas superou todos os diversos desafios tecnológicos e econômicos que teve pela frente, incluindo aí o aperto nos últimos anos da legislação brasileira de redução de emissões. Que, se por um lado provocou queda nas vendas a cada nova fase – como acontece atualmente com a transição do Proconve P7/Euro 5 para o P8/Euro 8 iniciado este ano –, ao mesmo tempo trouxe saltos tecnológicos relevantes de eficiência e economia aos novos caminhões, hoje mais em linha com o mundo desenvolvido que acontece com os automóveis.

Segundo o estudo mais recente da Fundação Dom Cabral 75% de toda a economia brasileira é escoada no lombo dos cerca de 2,2 milhões de caminhões que circulam pelo País, conforme aponta o Relatório de Frota Circulante do Sindipeças publicado em 2022.

RELEVÂNCIA GLOBAL

Com esta tamanha importância do modal rodoviário de cargas o País frequenta sempre as posições mais altas do ranking dos maiores fabricantes de caminhões: foi o sexto em 2021, com 4% da produção mundial, atrás, pela ordem, de China, Japão, Estados Unidos, Índia e México, segundo consolidação mais recente da Oica, organização internacional que reúne os fabricantes do mundo todo.

Com esta bem colocada posição global os negócios ganharam extrema relevância para as montadoras europeias que mantêm fábricas por aqui. De seis grandes fabricantes o País é o maior mercado para duas delas – Scania e Volkswagen Caminhões e Ônibus – e o segundo maior para outras duas, como é o caso da Volvo, para a qual a operação brasileira só perde em volume para os Estados Unidos, e para a Mercedes-Benz, a mais longa fabricante de caminhões em atividade

por aqui: o Brasil só perde para sua sede na Alemanha.

A Iveco não divulga qual é a posição do Brasil, mas revela a América Latina, onde o mercado brasileiro é o número 1, representa 15% de suas vendas mundiais, o maior volume fora da Europa.

Já a novata DAF, fabricante holandesa que pertence ao grupo estadunidense Paccar, inaugurou sua primeira operação industrial no Brasil há dez anos e ainda não tem a mesma penetração das concorrentes, mas escolheu o País justamente por causa da força de seu mercado de caminhões, onde suas vendas vem crescendo vigorosamente ano a ano.

Para seguir fortes no mercado brasileiro – e por consequência no mundo – todas estas fabricantes têm ciclos de investimentos bilionários planejados que somam perto de R\$ 7 bilhões nos quatro anos à frente até 2026, assim conseguem introduzir tecnologias em passos mais acelerados.

RUMO AOS 10 MILHÕES

O volume acumulado de 5 milhões de caminhões produzidos no Brasil é o contabilizado desde 1957, quando a Anfavea, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, passou a monitorar o desempenho das empresas associadas. Na época alguns fabricantes – atuais e que não existem mais – como FNM, Ford e GM já montavam veículos de carga no País,



Divulgação/VW



Divulgação/Iveco

mas em baixos volumes e com índices de nacionalização incipientes, que sofreram progressão geométrica após décadas de muitas políticas públicas de incentivo ao setor.

Ao olhar para o retrovisor é possível enxergar muitas e variadas mudanças que transformaram o mercado de caminhões desde a década de 1950, mas quando se direciona o olhar para o futuro o que se enxerga são transformações ainda mais profundas e complexas que estão por vir.

De qualquer maneira na visão de Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea dedicado ao segmento de veículos pesados, o que não deve mudar no mercado brasileiro é o constante aumento da demanda por transporte rodoviário de cargas, que continuará a ter grande representatividade e ser um dos setores mais pujantes da economia nacional, puxado principalmente pelo agronegócio, que registra safras recordes ano após ano e precisa de cada vez mais caminhões para escoar seus produtos.

"Podemos arriscar que vamos chegar à marca de 10 milhões de caminhões produzidos muito mais rápido do que para alcançar os 5 milhões. Talvez em um pouco mais de duas décadas."

Bonini relembra a força que a indústria sempre teve para se manter competitiva diante dos mercados mais desenvolvidos, o que será essencial também no futu-

ro: "Nossos caminhões evoluíram muito nas últimas décadas após a criação do Proconve que tornou os motores menos poluentes, e com o avanço da tecnologia embarcada para a eficiência do transporte, para segurança e para o conforto do motorista".

ALTERNATIVAS PLURAIS

Os sistemas mais limpos de propulsão deverão ser o grande divisor de águas para esta indústria que, até então, limitava-se ao desenvolvimento e atualização tecnológica do motor diesel. As novas tecnologias poderão até ajudar a aumentar os volumes de produção nos próximos anos, desde que continuem a oferecer o que o transportador mais busca: eficiência e economia de custos.

As diversas realidades de transporte de cargas existentes no Brasil, com suas dimensões continentais e regiões dispare em infraestrutura, farão com que seja muito mais plural a oferta de tecnologias para reduzir emissões. Ou seja: não haverá uma única tecnologia de propulsão nem um único combustível renovável para substituir o diesel, mas um leque de alternativas que deverá conviver ao mesmo tempo. E ao que tudo indica o motor a combustão seguirá por alguns anos dominando o transporte de cargas, especialmente em rotas de longo curso, para as quais a eletrificação ainda não é uma solução viável.



Divulgação/Scania

ANTOLIN

Intelligent. Integrated. Inside.



Parabéns VW pelos 70 anos no Brasil!



www.grupoantolin.com

Esta realidade exigirá grandes esforços das montadoras. Segundo estudo da consultoria Bain & Company, em parceria com a Rede Brasil do Pacto Global e com a Scania Latin America, para zerar as emissões da frota circulante de caminhões e ônibus no Brasil até 2050 será necessário que os fabricantes se apoiem em quatro principais alternativas, que podem ser adotadas simultaneamente.

A primeira é o diesel renovável HVO, óleo vegetal hydrogenado extraído de várias fontes, que funciona igual ao diesel mineral em qualquer motor a combustão disponível no Brasil, sem necessidade de alterações no projeto. A segunda opção é o gás biometano, derivado de resíduos orgânicos, ideal para a motorização de caminhões pesados que percorrem médias distâncias. A terceira rota são os motores elétricos alimentados por baterias que equiparão caminhões leves, que rodam em centros urbanos e percorrem curtas distâncias.

Em um futuro mais distante o Brasil também contará com caminhões elétricos movidos a hidrogênio. Fernando Martins, sócio especialista da Bain & Company, diz que ainda vai demorar algumas décadas para esta tecnologia chegar aqui: "Até lá precisamos de uma solução que garanta essa transição, sobretudo para veículos que percorrem longas distâncias, e para continuar abastecendo a frota antiga".

DESAFIO TECNOLÓGICO

Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas e marketing da Mercedes-Benz, alerta para o fato de que a indústria de caminhões será desafiada em futuro próximo para dispor de recursos suficientes para investir em diferentes fontes de propulsão e o resultado disso será a necessidade de ter mais dinheiro.

Ao mesmo tempo em que precisa continuar a fazer caminhões com motores a diesel

mais limpos, como os recém-lançados Euro 6 que atendem ao Proconve P8 e as próximas etapas da legislação que estão por vir, a indústria também fará, em uma mesma fábrica, os veículos elétricos, os equipados com motores ciclo otto a gás e, mais à frente, os que são alimentados por células de hidrogênio.

"Daqui por diante haverá impactos nas linhas de produção porque as montadoras terão de conviver com uma mesma fábrica produzindo o motor a combustão", diz Leoncini. "E, ao mesmo tempo, lidando com alta tensão de um veículo elétrico, manipulando bateria e fazendo uma montagem totalmente diferente de um caminhão a diesel. E isto em um mesmo ambiente."

Neste sentido o executivo acredita que o grande desafio do futuro mais plural para a indústria será a contratação e a capacitação de profissionais para o desenvolvimento e a produção de veículos mais complexos, além de capacitar a rede de distribuição que também passará por muitas mudanças: "Mas vale dizer que temos esse conhecimento dentro de casa, tudo isso já era previsto, inclusive tudo que teremos que enfrentar daqui para frente".

Orlando Merluzzi, consultor e proprietário da consultoria Tendências e Gestão, também avalia que as novas fontes energéticas exigirão muitos investimentos do setor de transporte rodoviário de cargas. Ele aposta na divisão do mesmo espaço por caminhões elétricos, a gás e os movidos a diesel, que ainda deverão existir por muitos anos no Brasil.

"Difícilmente os veículos a célula de hidrogênio serão viáveis porque são produtos caros e não justificam o investimento: o preço ainda é quatro ou cinco vezes superior a um movido a diesel e custa o dobro do elétrico."

Merluzzi chama a atenção para o fato de que a adoção de cada nova tecnologia será determinada



70 ANOS

VOLKSWAGEN DO BRASIL



No coração e na garagem dos brasileiros

O Grupo ABG parabeniza a Volkswagen e se orgulha em ser parceiro da montadora que revolucionou a indústria automotiva no Brasil, desenvolvendo e produzindo automóveis com tecnologia, segurança, conforto e qualidade.

GRUPO
ABG

NEO NEO NEO NEO
PARTS STEEL RODAS PWT

pelo TCO, sigla em inglês para custo total de propriedade, tradicional métrica utilizada para analisar o valor de aquisição do caminhão como bem de capital e todos os demais custos envolvidos em na operação ao longo de sua vida útil, como gasto de combustível, pneus, manutenção, documentação, seguro etc: "Quem definirá o que será adotado no Brasil será o mercado e ele será guiado pelo TCO do caminhão".

Na visão do consultor os caminhões pesados tendem a aderir ao gás biometano, porque o custo, 40% a 50% maior do que um caminhão a diesel, é bem menor do que um modelo elétrico ou a hidrogênio.

FORTALECIMENTO DA EXPORTAÇÃO

Outro fator que deve continuar a aquecer a produção de caminhões no Brasil são as exportações, pois o País está praticamente sozinho na oferta destes veículos a mercados vizinhos e a países da África e Oriente Médio.

Apesar dos muitos desafios postos à frente no futuro as novas tecnologias de propulsão limpa poderão ser uma importante ferramenta para o Brasil fortalecer suas vendas externas de caminhões.

Antônio Jorge Martins, professor de cursos automotivos da FGV, Fundação Getúlio Vargas, destaca que há um grande potencial à frente para fortalecer suas exportações na América do Sul, sobretudo de caminhões elétricos.

Para ele o País tem condições de tirar proveito do aumento de competitividade baseado nas novas matrizes energéticas: "As fábricas instaladas no Brasil serão suficientes para atender a demanda dos países vizinhos. Na medida em que aumenta a competitividade em torno do motor elétrico passa a ter demanda para este produto mais sustentável e, de forma geral, mais países entram na onda".

Os primeiros passos deste caminho já foram dados pela Volkswagen Caminhões e Ônibus, que há pouco mais de um ano iniciou as exportações para países da América Latina das primeiras unidades do seu e-Delivery 100% elétrico, produzido em sua fábrica de Resende, RJ, desde 2021.

Apesar dos quase setenta anos de história a indústria de caminhões no Brasil ainda pode ser considerada uma jovem senhora com experiência para continuar grande aqui e ganhar o mundo com seus produtos. ■



Divulgação/Mercedes-Benz



PARABÉNS **VOLKSWAGEN** PELOS SEUS **70 ANOS** DE HISTÓRIA NO BRASIL.

O grupo PENTANOVA agradece a confiança do grupo VOLKSWAGEN em permitir a nossa contribuição na construção dessa história ao longo dos anos.



✉ BR.OFFICE@PENTANOVA.COM

PENTANOVA
smart solutions for tomorrow

Crédito caro empaca as vendas

Volume de compras a prazo cai a menos da metade dos negócios e torna insustentável crescimento do mercado

Por Rúbia Evangelinellis

Em tempos estranhos nos quais quase 70% das vendas de carros novos são concretizadas pelo pagamento à vista, patamar nunca visto antes, o sinal de alerta acendeu na Anfavea, a associação que reúne os fabricantes de veículos no País. Com a produção menos afetada pela falta de componentes eletrônicos que derrubou as vendas em 2022, porque não havia produtos suficientes a entregar nas concessionárias, agora o que falta são clientes, que não conseguem mais pagar os elevados preços – e nem fazê-los caber no bolso pela via de suaves prestações.

A entidade entende que, daqui para frente, somente com estímulos ao destreamento dos financiamentos, tornando-os mais acessíveis aos consumidores, será possível fazer o mercado nacional de veículos voltar a crescer.

Nem nas piores crises econômicas que abalaram o setor o crédito ficou tão arrefecido como agora. O menor patamar de representatividade de vendas a prazo dificilmente ficava abaixo de metade das vendas. Há não muito tempo, em 2019, em condições normais de temperatura e pressão as compras parceladas protagonizavam ao menos 60% dos emplacamentos de automóveis.

SEM CRESCIMENTO

Estudo da Anef, Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras, reforça o retrato de crédito minguado para aquisição de veículos leves. Ao fim de 2022 os financiamentos tiveram participação em apenas 32% do total de vendas, enquanto os pagamentos à vista responderam por 64%. Já os consórcios, também uma modalidade de crédito, participaram com 4%.

Somando CDC, crédito direto ao consumidor, e leasing as novas concessões de financiamentos para compra de automóveis e comerciais leves, novos e usados, por pessoas físicas e empresas, fechou 2022 em R\$ 195,3 bilhões, acusando retração de 1% em relação a 2021. O saldo de contratos ativos ficou em R\$ 374,1 bilhões e estampa crescimento de 11,8% em doze meses. A entidade aponta que a perspectiva para

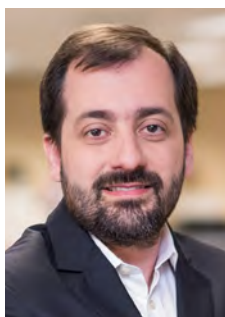
2023 indica estabilidade, com leve aumento de 1% na soma de recursos liberados, que devem alcançar R\$ 197,3 bilhões.

Rodnei Bernardino de Souza, diretor do Itaú Unibanco responsável pela área de negócios de veículos, avalia que o cenário de juros e inadimplência em alta deverá manter o mercado estabilizado onde está: "Como os bancos já fizeram seus ajustes acreditamos na manutenção da atual política. Significa que não haverá crescimento de novas concessões de crédito para aquisição de veículos em 2023, mantendo a cifra de 2022, já considerada alta".

Para o executivo as liberações de financiamentos "andarão de lado com relação ao ano passado". Foi o maior valor da história, mas que reflete muito mais o aumento de preços dos carros e o encarecimento do



Divulgação/Itaú-Unibanco



Divulgação/Anef

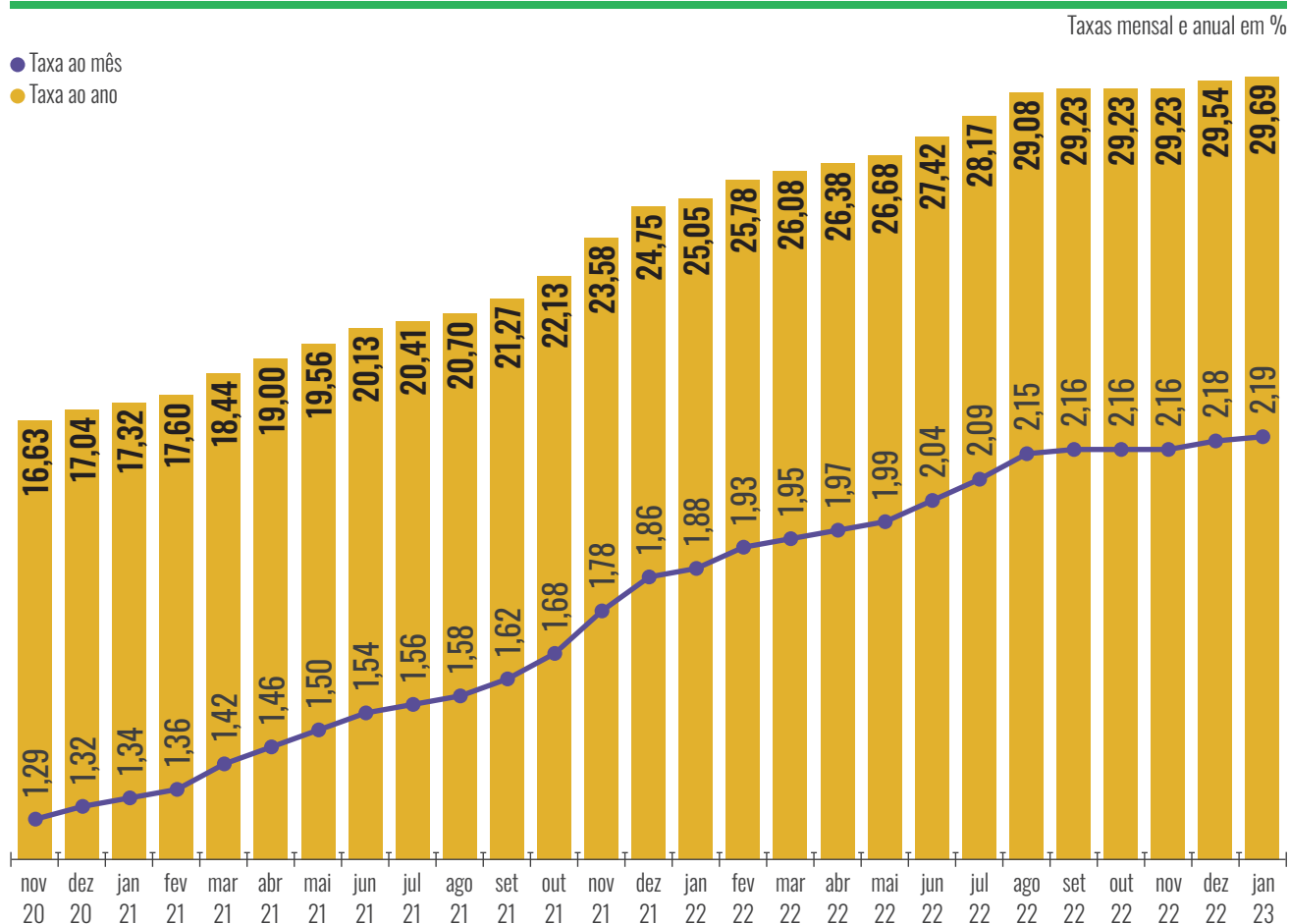
financiamento do que, propriamente, aumento no número de carros financiados.

É difícil atualmente encontrar bancos que ofereçam financiamentos com menos de 30% de entrada e prazos maiores de 36 meses. O Itaú Unibanco, por exemplo, no quarto trimestre de 2022 registrou que suas concessões de crédito para compra de veículos por pessoas físicas, na média, tiveram entrada de 45% e parcelamento de R\$ 46,6 mil a serem pagos em 45 meses.

FINANCIAMENTO CARO E RESTRITO

Paulo Noman, presidente da Anef, garante que os bancos de montadoras chegam em 2023 com apetite para fechar negócios, mas o desafio está em atrair clientes com condições econômicas e confiança para adquirir o bem.

A escalada dos juros do CDC para compra de carros





Divulgação

A aposta é que surjam campanhas patrocinadas pelas fabricantes, inclusive com taxas subsidiadas para poder estimular as vendas.

"Se depender somente dos ricos e do pagamento à vista as montadoras não conseguirão vender 2,1 milhões de veículos [conforme projetaram fabricantes e concessionários]. O custo de carregar estoque é muito alto e, por isto, é provável que sejam feitas promoções pontuais", observa Noman. Segundo ele não há falta de liquidez no mercado e os bancos estão capitalizados. "O problema é a condição do consumidor: ele perdeu score de crédito, a inadimplência aumentou nos últimos meses."

Pesam sobre o atual cenário de crédito retraído os juros altos e prazos mais curtos de pagamento, reflexo da política de aperto monetário para conter a inflação adotada pelo Banco Central, que mantém a taxa básica Selic arrochada em 13,75% ao ano, o que autoriza as instituições financeiras a cobrar, em média, mais que o dobro disto, quase 30% ao ano, para financiar um automóvel.

O financiamento caro demais vai na direção oposta à da queda da renda e da confiança do consumidor, que não pode ou não se sente seguro para assumir compromissos de compra de um bem de alto valor.

Paulo Noman reforça que a taxa de juros muito alta, e por muito tempo, tem impacto no financiamento: "O consumidor final olha a parcela que está pagando, que tem um componente alto de juros. E tem mais: o brasileiro não gosta de ficar devendo e assume a dívida quando sabe que poderá pagar. A confiança do consumidor é essencial na decisão de optar pelo crédito".

SATURAÇÃO E INADIMPLÊNCIA

Existe certa saturação no mercado de crédito. O empobrecimento da população causado pela combinação de anos de crise econômica, inflação alta e desemprego resultou em endividamento recorde: ao fim de 2022 quase 80% das famílias brasileiras tinham dívidas a quitar, portanto não têm espaço para contrair crediários e mal conseguem pagar os empréstimos contraídos.

Segundo acompanhamento mensal do Banco Central, em janeiro, os atrasos de mais de noventa dias nos pagamentos alcançou o pico de quase 5,5% dos financiamentos de veículos. É o mais alto índice de inadimplência já apurado na série histórica do BC, um salto de 1,5 ponto percentual em doze meses. Essa arrancada reduz a tolerância ao risco dos bancos e encarece ainda mais os juros para compra de automóveis, que alcançou média de 29% ao ano, a maior taxa já apurada do CDC.

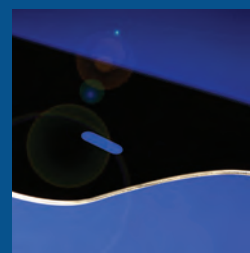
Experiência há mais de 80 anos em vidros automotivos.



Fábrica Localizada em Mauá - SP

A Saint-Gobain Sekurit é o principal fabricante de vidros automotivos há mais de 80 anos. Como parte do grupo Saint-Gobain, tem um histórico de mais de 350 anos de experiência, tecnologias e inovações. Para os condutores e passageiros, isto resulta em uma ótima experiência de condução com elevado conforto e segurança. Nossos vidros são originalmente instalados pelas montadoras, e também utilizado no mercado de reposição automotivo.

Presente na cidade de Mauá, a Saint-Gobain Sekurit é e sempre foi pioneira, sempre abrindo caminhos para o futuro. É por isso que **um em cada dois automóveis europeus e brasileiros são equipados com nosso vidro automotivo.**



Saint-Gobain Sekurit, pensando na sua segurança.

SEKURIT
GLAZING IN MOTION

Vidros para montadoras

 **SEKURIT**
service

Distribuidora oficial
para o mercado de reposição

 **SEKURIT**
PARTNER

Rede de lojas
credenciadas


SAINT-GOBAIN

Para Rodney Bernardino, do Itaú Unibanco, o atraso de mais de noventa dias no financiamento da carteira de veículos é gerado por um "conjunto de safras". Ele aponta que esta inadimplência já foi detectada há cerca de dezoito meses pela instituição financeira, que hoje tem políticas de concessão ajustadas: "Isto significa que os bancos não ficarão mais restritivos, eles já estão".

Com uma carteira de mais de 70 milhões de clientes o Itaú Unibanco enxerga com lupa o movimento financeiro, gastos de cartões e outros comprometimentos de renda antes de conceder o crédito para a compra de veículo: "O arsenal de informações sobre endividamento de clientes

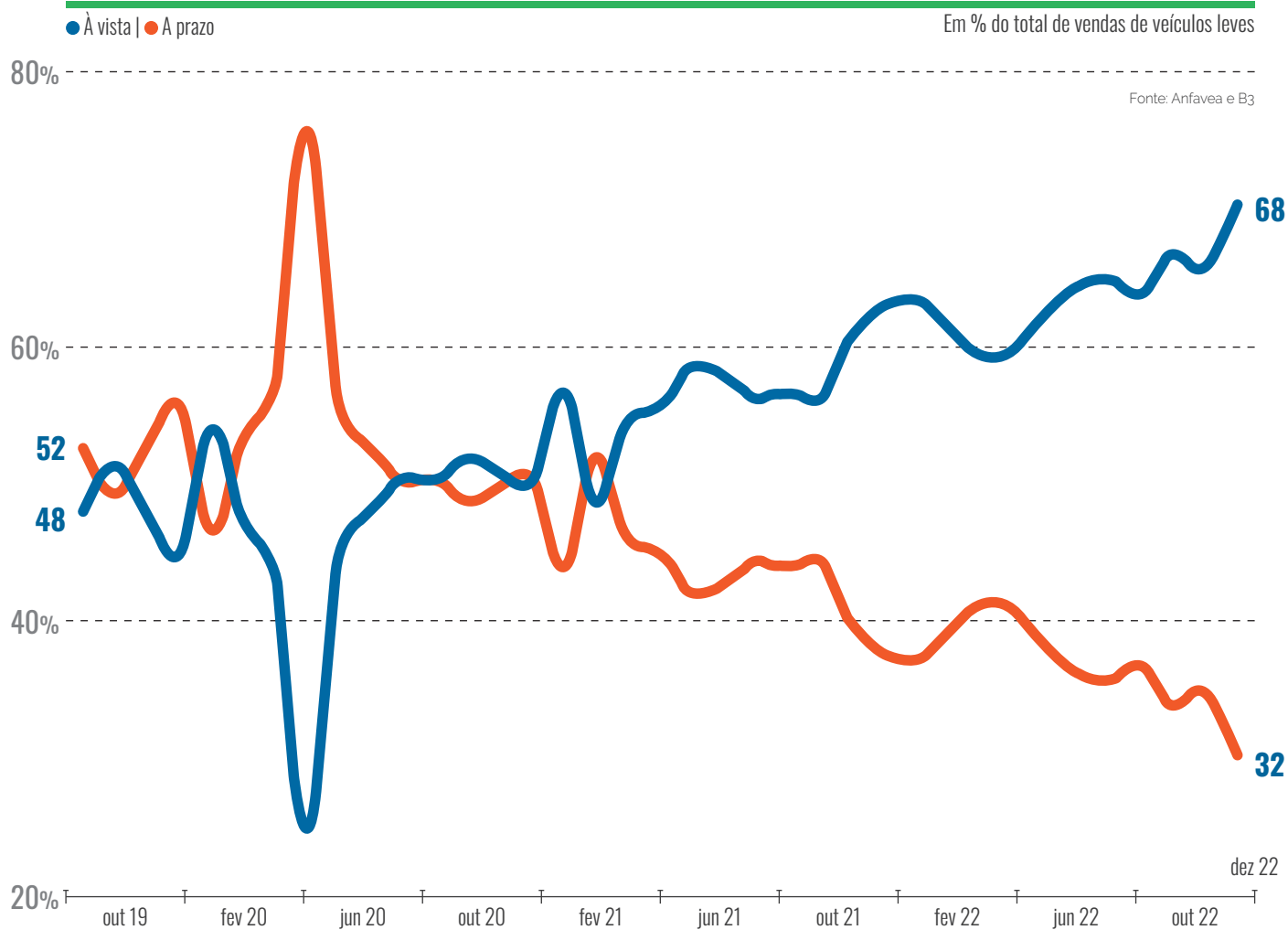
possibilita um olhar mais apurado na análise de crédito e, conseqüentemente, reduz o risco de inadimplência futura".

POUCO A FAZER

Diante desse quadro que torna insustentável qualquer esperança de crescimento das vendas de veículos a Anfavea colocou a retomada dos financiamentos no balaio dos pontos que encabeçam uma lista de doze prioridades do setor apresentadas ao governo federal, que assumiu em janeiro suas cadeiras em Brasília, DF.

Algo parecido já foi feito antes: para amenizar o impacto da crise econômica internacional de 2008, também com Luiz Inácio Lula da Silva na Presidência, foram

Vendas à vista superam as financiadas



CathoGuard® 800

Design for superior efficiency

BASF oferece uma nova geração de E-Coat, uma solução sustentável e de alta performance

- Excelente proteção contra corrosão
- Menor consumo e custos de processo otimizados
- Ganho de eficiência na linha de produção
- Janela de cura mais ampla
- Baixo nível de solventes e isento de metais pesados
- Compatibilidade com a nova geração de pré-tratamentos
- Desenhado para processos integrados
- Cumpre os requisitos para carros elétricos



■ - BASF

We create chemistry

Fale com a gente
Team-Automotive-South-America@basf.com

adotadas medidas de incentivo ao consumo com redução de impostos e, principalmente, aumento da oferta de crédito.

Na época o governo reduziu o IOF, imposto sobre operações financeiras, para financiamentos e, ao mesmo tempo, liberou parte dos depósitos compulsórios – que os bancos precisam reter como garantia no Banco Central –, o que irrigou o mercado com recursos para crédito. Em consequência as instituições reduziram juros e ampliaram os empréstimos para a compra de carros com prazos que, em alguns casos, chegavam a cem meses.

Mas o cenário hoje é diferente. Para analistas uma possível decisão de reduzir o compulsório depende exclusivamente do BC, que desde 2021 tem independência



Divulgação/Anefac

formal do Executivo federal com mandato focado em frear a inflação – o que também significa arrefecer o consumo.

JURO SEGUE ALTO

Na opinião de **Miguel José Ribeiro de Oliveira**, diretor executivo da Anefac, Associação Nacional dos Executivos de Finanças, Administração e Contabilidade, ainda que a equipe econômica do governo federal estude medidas para estimular o crédito e dar liquidez aos bancos não há espaço, neste momento, para a redução de compulsórios por ser uma decisão contraditória ao plano de conter a inflação.

“O Banco Central já poderia reduzir os juros, mas acredito que por ora vai manter inalterada a Selic, sob alegação de falta de uma política fiscal. Entendo que a partir de maio a taxa poderá cair e, assim, abrir margem para baixar o compulsório também.”

Com base na sua pesquisa que capta as taxas praticadas por trinta instituições financeiras a Anefac aponta uma trajetória de alta que se fortalece mês a mês:

“Os juros cobrados para financiamento de veículos foi de 2,19% ao mês em janeiro e tudo indica que houve pequena elevação em fevereiro. No primeiro mês de 2022, por exemplo, estava em 1,88%”, compara Oliveira. “Subiu pouco mas em se tratando de financiamento de longo prazo e de alto valor tem impacto no bolso do consumidor. Temos atualmente a maior taxa desde maio de 2017, quando estava em 2,2% ao mês”.

O economista prevê a permanência do quadro de elevação da taxa e de crédito restrito enquanto forem mantidas incertezas econômicas e a vigência da política de juros elevados praticada pelo Banco Central como forma de controlar a inflação: “Eu acredito que a Selic permanecerá alta neste ano, ainda que recue para 12,75% ou 12,5%”.

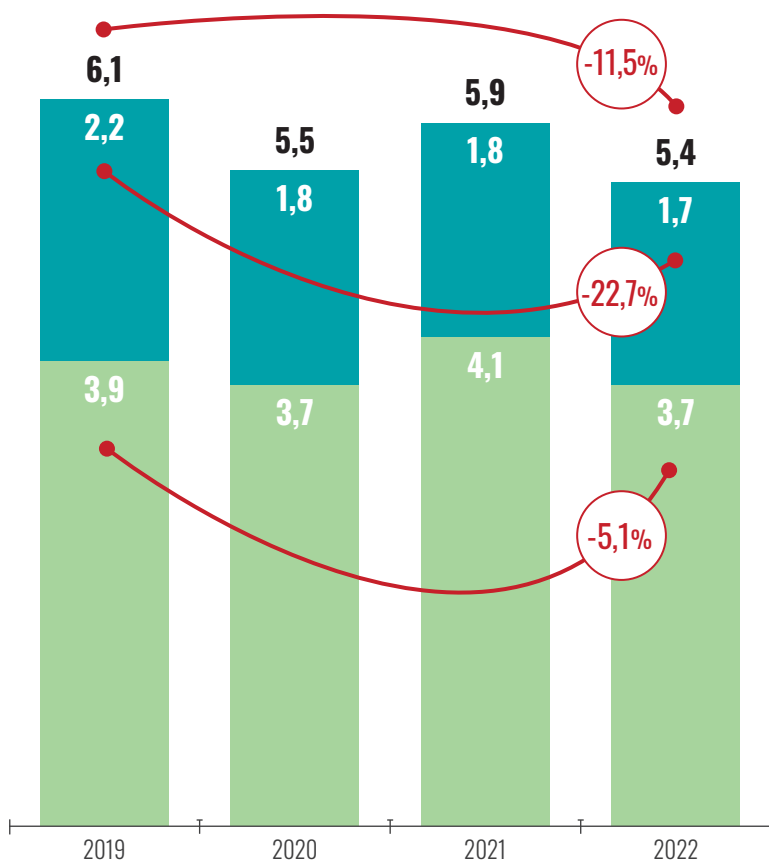
RISCOS ELEVADOS

Mesmo que a Selic caia ainda será insuficiente para reduzir o custo do crédito bancário, do juro cobrado do consumidor, que também é alimentado pela elevação de riscos. Um deles, bastante conhecido do setor, são os custos judiciais para a

Declínio dos financiamentos de veículos

Volumes de vendas financiadas em milhões de unidades

● Novos | ● Usados | ● Variação % 2019 - 2022



Fonte: B3 (inclui veículos leves, médios e motos)

retomada de veículos pela falta de pagamento – é unânime que este custo, embutido na taxa do financiamento, poderia cair rápido se fosse aprovado o Projeto de Lei 4 188/21, parado no Congresso, que trata da desjudicialização desta operação.

Bernardino propõe o aprimoramento das garantias para destravar o crédito: "O problema não está na falta de capital. O que é preciso é melhorar as condições para operar, como trata o projeto de lei de retomada do bem, que hoje é um processo burocrático, difícil. De cada cem carros que os bancos resolvem retomar, conseguem somente trinta. Em um mercado mais maduro, como dos Estados Unidos e da Europa, este índice chega a 85%. A melhoria da garantia muda o jogo".

Mais recentemente outro ponto de estresse também retira recursos e encarece o crédito: é o caso da Lojas Americanas, cujo escamoteado rombo bilionário levou-a ao processo de recuperação judicial,



Divulgação

arrastando consigo outras como Tok Stok e Marisa, o que provocou grandes perdas aos bancos e os tornou ainda mais avessos a novos riscos, em meio ambiente adverso à concessão de financiamentos.

Tereza Fernandez, consultora econômica e assessora da Fenabrave, entende que a reativação do crédito só virá a partir da clareza do cenário econômico. Até que isto ocorra os bancos devem permanecer seletivos. Para ela a discussão atual não deve ter como ponto principal apenas a redução da Selic ou o subsídio ao financiamento: "É preciso também avaliar como serão encaminhadas as medidas de cunho fiscal que contribuirão, por si só, para a melhoria do ambiente e maior liberação de crédito".

Dentre os fatores que manterão o crédito restrito a economista aponta a inadimplência, que entrou em persistente rota de alta desde 2022, a continuidade da guerra na Ucrânia, que pressiona os preços das commodities, e a resistente inflação. ■



A COMPANY OF



DESIGN E TECNOLOGIA PARA SISTEMAS DE ALTA PERFORMANCE

A Acument Global Technologies, uma empresa do Fontana Gruppo, é o fornecedor escolhido por muitas das marcas líderes do mundo automotivo. O foco está na engenharia personalizada que incorpora valor agregado único nas soluções de design dos fixadores.

UNIDADE ATIBAIA

Rod. Dom Pedro I, Km 87
Ponte Alta Atibaia (SP)
+55 11 3402.4200

UNIDADE CONTAGEM

R. Trajano de Araújo Vianna, nº1177
Cinco/Contagem (MG)
+55 31 3399.9300

sales.sa@acument.com - www.acument.ind.br



Volkswagen faz 70 anos de casamento com o Brasil

Primeira operação da empresa fora da Europa deu início à expansão acelerada da indústria de veículos no País e se integrou rapidamente ao cenário nacional

Por Pedro Kutney

Poucas marcas participaram tanto do imaginário e do cotidiano dos brasileiros como a Volkswagen nos seus últimos 70 anos, completados neste março, em trajetória que se confunde com a própria história da indústria automotiva e da motorização do País. Pode-se cravar que esta tornou-se a mais brasileira das muitas empresas alemãs que se instalaram aqui, a partir dos anos 1950, para integrar a nascente produção nacional de veículos.

"A Volkswagen tem importância histórica para o Brasil e está presente na vida, no coração e na garagem dos brasileiros há 70 anos", resume **Ciro Possobom**, presidente da operação brasileira, ele mesmo um novato que completa seu quarto ano na empresa, mas que, como todo brasileiro, conhece bem o peso histórico da corporação. "Não é pouca coisa."

Construídos sobre a mesma base mecânica, os espartanos e robustos Fusca e Kombi tornaram-se conhecidos dos brasileiros já a partir de 1950, quando começaram a ser importados pelo Grupo Brasmotor, que por três anos também montou sob licença perto de 2 mil unidades de ambos os modelos, até que a



Fotos/acervo VW



Divulgação/VW

Volkswagen decidiu abrir no Brasil sua primeira operação própria fora da Europa, após negociações com o segundo governo de Getúlio Vargas que tornaram viável a sociedade com o grupo brasileiro Monteiro Aranha, que detinha participação minoritária de 20% do negócio – vendida nos anos 1980.

Em 23 de março de 1953, em um singelo galpão no bairro do Ipiranga, antigo reduto industrial da cidade de São Paulo,



Início da aventura industrial: cabine de pintura da fábrica na Anchieta em seus primeiros anos de funcionamento, no fim dos anos 1950.

com apenas doze funcionários que montavam poucas unidades por dia do Sedan 1200 (o Fusca) e da Kombi com partes importadas da Alemanha, a Volkswagen deu início à sua jornada de ascensão meteórica no País.

Com preços mais acessíveis, e robustez à prova das vias subdesenvolvidas do País, os modelos logo conquistaram os brasileiros. Poucos anos à frente a Volkswagen investiu em sua primeira fábrica completa fora da Alemanha e subiu ao posto de maior fabricante do País. Sete décadas depois da inauguração da modesta linha de montagem no Ipiranga a empresa soma quatro fábricas em operação, quase 13 mil empregados e 25 milhões de carros já produzidos, 4,2 milhões deles exportados daqui para mais de quarenta países em cinco continentes.

TIRO CERTO

Mais nova dentre as centenárias fabricantes alemãs de veículos – fundada em 1937, sob controle estatal e supervisão do governo nazista para fazer o Carro do Povo, como diz seu nome em alemão –, a Volkswagen renasceu da destruição no pós-guerra oferecendo o seu pequeno Sedan 1200 com formato de besouro, projetado nos anos 1930 por um certo Ferdinand Porsche com o compacto motor boxer traseiro, refrigerado a ar e com cilindros contrapostos na horizontal, o que permitia

até então inéditos arranjos de redução e tamanho e peso do veículo.

O Käfer em alemão, Beetle em inglês e, mais tarde, Fusca no Brasil, era uma das muitas opções de veículos populares que surgiram nos anos 1940 para motorizar aquela Europa ainda arrasada e pobre. Foi, portanto, uma opção perfeita para o mercado brasileiro, então habitado por carros importados fora do alcance da classe média.

Foi um tiro certo. A produção cresceu tão rapidamente que, antes mesmo da criação oficial, em 1956, dos incentivos do governo Juscelino Kubitschek no GEIA, Grupo Executivo da Indústria Automobilística, a Volkswagen decidiu fazer o maior investimento da indústria no País até então, iniciando a construção da fábrica à margem da via Anchieta, em São Bernardo do Campo, SP – a unidade por muitas décadas foi o maior complexo automotivo da América Latina.

Com o projeto rapidamente aprovado pelo GEIA e ainda com partes da fábrica em construção, a produção da Kombi nacional foi iniciada na Anchieta, em 1957, com 50% de componentes nacionalizados – motor e câmbio ainda eram importados. O histórico Volkswagen de grandes volumes, o Fusca, começou a ser produzido à razão de 55 unidades/dia em janeiro de 1959, mesmo ano da inauguração oficial da fábrica.

Primeira fábrica Volkswagen fora da Alemanha e início da liderança: em 1959 começou a ser produzido o Fusca em São Bernardo do Campo, na Anchieta.



Com apenas estes dois modelos em linha nos seus primeiros dez anos a fábrica em São Bernardo multiplicou por trinta a área construída, o quadro de empregados cresceu vinte vezes e a produção diária aumentou quase cem vezes, chegando a 492 unidades/dia, com índice de nacionalização de 99,8%, o que reduziu os preços e tornou os produtos mais acessíveis.

Em uma década a rede de revendas e de oficinas autorizadas somou 641 concessionárias, ainda hoje um número não atingido por nenhum outro fabricante no País – a própria Volkswagen tem hoje 478 casas.

Possobom observa que a fabricante, desde os seus primeiros anos aqui, "sempre acreditou no forte potencial do mercado brasileiro e da região, e o rápido sucesso de vendas incentivou a empresa a construir uma fábrica que não se limitaria à montagem de veículos, mas também uma base de exportação para toda a América do Sul".

CULTURA NACIONAL

Com expansão acelerada já em 1961 a Volkswagen tomou da Willys a liderança de vendas de veículos no País e ali ficou



Quarto modelo nacional com espaço para bagagens na frente e atrás: somente em 1969 a perua Variant se juntou ao Fusca, Kombi e 1600.

imbatível até os anos 1990, com índices de participação de mercado que ultrapassavam 50% por quase três décadas, chegando a incríveis 56% em 1974, quando registrou produção de 343 mil veículos, quase o triplo da segunda colocada naquele ano, a Ford. A posição de líder só foi perdida pela primeira vez para a Fiat em 1993 e, depois, nos anos 2000.

Tamanho domínio de mercado por mais de três décadas transformou a Volkswagen em um elemento da cultura nacional.

Multiplicação de produtos nos anos 1970: Kombi, Fusca, Variant, TL, SP-2, Brasília, Passat e Karmann-Ghia.



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



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

[Borgwarner.com](https://www.borgwarner.com)

 **BorgWarner**

Raio-x VW do Brasil

Fábricas & Produtos

Anchieta/São Bernardo do Campo,
SP: Polo, Virtus, Nivus, Saveiro
Taubaté, SP: Polo Track
São José dos Pinhais, PR: T-Cross
São Carlos, SP: motores família
EA211 aspirados 1.0 e 1.6 MPI e
turboalimentados 1.0 e 1.4 TSI.

Processos industriais no Brasil

Veículos: ferramentaria, estamparia,
armação/Solda, pintura, montagem
Motores: usinagem e montagem

Empregados

12,9 mil

Fornecedores produtivos

300

Rede no País

478 concessionárias

Ciclos de investimentos recentes

2022-2026 – R\$ 7 bilhões
2017-2021 – R\$ 7 bilhões
2012-2016 – R\$ 10 bilhões
2007-2011 – R\$ 6,2 bilhões

Produção em 70 anos

25 milhões de veículos de 33 linhas
13 milhões de motores

Exportações em 70 anos

4,2 milhões de veículos

Recordes

Produção: 1 milhão 70 mil [2010]
Vendas Brasil: 773,3 mil [2012]
Exportações: 392,5 mil [2010]

Capacidades de engenharia e P&D

Laboratório de Segurança Veicular
Laboratório de Emissões
Way to Zero Center
Campo de Provas Taubaté
Laboratório de Realidade Virtual

O Fusca, que foi o carro mais vendido do País por mais de vinte anos, de 1961 a 1982, e a Kombi dominaram o cenário de ruas e estradas. É difícil encontrar um brasileiro acima dos 40 anos que nunca tenha dirigido ou rodado a bordo de um destes dois robustos Volkswagen – e com certeza qualquer habitante nacional sabe o que é ou já viu um Fusca ou uma Kombi, já que até hoje existem milhares rodando por aí.

O conforto da liderança folgada em um mercado protegido da concorrência externa deu à Volkswagen o privilégio de investir pouco em novos projetos, aplicando apenas pequenas melhorias incrementais aos seus campeões de vendas. Somente em 1967, dez anos após o início da produção na Anchieta, foram incorporados os motores boxer 1300 para o Fusca e 1500 para a Kombi.



O belo SP-2, de 1971: voo independente do departamento nacional de design fez sucesso na matriz, na Alemanha.

DIVERSIFICAÇÃO LENTA

Também em 1967 foi lançado o três-volumes Sedan 1600, pela falta de beleza dos traços quadrados logo apelidado de Zé do Caixão. O carro só fez sucesso com taxistas, mas marcou o início do desenvolvimento independente da engenharia brasileira da empresa. O 1600 foi o primeiro Volkswagen projetado no Brasil, em sociedade com a Vemag, que produziu o modelo em suas instalações juntamente com os DKW – uma das marcas da Auto Union, ao lado de Audi e Horch, que foi adquirida pela Volkswa-



Primeiro Volkswagen com motor dianteiro refrigerado a água: o lançamento do Passat, em 1974, deu início a uma nova era da marca.

gen em 1965. Dois anos depois também a Vemag foi comprada e incorporada à operação no Brasil.

O projeto do Sedan 1600 serviu de base para o quarto carro da marca no País, a perua Variant, lançada em 1969 com apelo de modelo popular familiar, com grande espaço para bagagens no compartimento dianteiro e na traseira, em cima do motor plano, o que rapidamente turbinou as vendas.

Em 1970, ao completar seu primeiro milhão de carros produzidos no Brasil, a Volkswagen lançou a versão cupê da Va-

Novo projeto nacional: em 1973 a miniperua Brasília lançou o estilo hatchback no Brasil.



riant, o TL 1600, acompanhado do Sedan 1500, o Fusão.

No ano seguinte, em novos voos independentes da engenharia nacional, foi inaugurado em São Bernardo o primeiro laboratório de colisão da América Latina e a Volkswagen apresentou os esportivos SP-1 e SP-2, com desempenho pífio de motores 1600 e 1700 de apenas 65 e 75 cavalos, mas o belo design atraiu o interesse da matriz e promovendo a exportação de 681 unidades do SP-2 para a Europa até 1975, ano em que a produção foi encerrada.

A consolidação da independência do departamento de design tomou novas formas em junho de 1973, quando foi apresentada a Brasília, uma mini-Variant, 10 centímetros mais curta, que lançou o estilo hatchback no Brasil e tornou-se um sucesso imediato com o conceito de carro grande por dentro e pequeno por fora, que dominaria o mercado brasileiro décadas.

DO AR À ÁGUA, E PARA FORA

Como resultado da incorporação da Auto Union e de suas tecnologias e design mais refinados no início dos anos 1970 a



Do fracasso ao sucesso: o tosco 1600, primeiro projeto nacional, de 1967, teve vida curta, mas o Gol, de 1980, foi o carro brasileiro mais produzido, vendido e exportado de todos os tempos.

Volkswagen deu início a uma reformulação total da linha de produtos na Europa, que chegou ao Brasil em 1974 com o início da produção nacional do Passat, o primeiro carro da marca com tração e motor na dianteira e arrefecimento a água, também o mais sofisticado da linha até então.

O Passat e sua elegante silhueta cupê, ou fastback, desenhada pelo icônico Giorgetto Giugiaro, originou a virada de tecnologia e design da Volkswagen que serviu de base para o desenvolvimento de muitos outros modelos nacionais com mecânica similar.

De 1974 a 1988 foram produzidos 897,8 mil Passat no Brasil e 221 mil deles foram exportados, a maior parte, 178 mil, para o Iraque, onde a versão quatro portas, com motor de 1.6 e acabamento interno na cor vinho, acabou dominando a cena das ruas do país. Com tecnologia atualizada em

linha com mercados internacionais o modelo abriu o caminho para transformar a Volkswagen no maior exportador de veículos do Brasil.

Após exportações experimentais de poucas unidades para países vizinhos, iniciadas em 1970, no mesmo ano de lançamento do Passat a subsidiária brasileira ingressou no programa Beflex, do governo federal, com o compromisso de exportar US\$ 100 milhões anuais pelos dez anos seguintes. Com este impulso os Volkswagen brasileiros desembarcaram na África e no Oriente Médio, enquanto componentes como caixas de câmbio e motores do Passat eram enviados para a própria Alemanha. Antes do fim da década a empresa já somava mais de 400 mil veículos exportados, gerando receitas superiores a US\$ 1 bilhão.

A rápida expansão das vendas externas também possibilitou o investimento na segunda fábrica da Volkswagen no País, em Taubaté, SP, que iniciou a operação, em 1976, produzindo peças para Fusca e Kombi fabricados em São Bernardo e já no ano seguinte incorporou a linha de montagem do Passat.

LONGO DESMAME

O desmame das boas vendas de Fusca e Kombi com seus velhos e ineficientes motores refrigerados a ar ainda demoraria a acontecer. O Fusca foi produzido no Brasil até 1986, saiu de linha com a formação da Autolatina – associação da Volkswagen com a Ford no Brasil e na Argentina – e teve breve retorno amparado pela política do carro popular, de 1993 a 1996, e depois encerrou de vez sua longa história de quase quarenta anos no mercado brasileiro, somando 3,3 milhões de unidades produzidas.

A Kombi foi ainda mais longe: liderou o segmento de utilitários leves por quase toda sua existência sexagenária no País e só saiu de linha teimosamente no fim de 2013, mas por força da legislação de emissões aposentou o motor boxer anos antes, em 2005, substituído por um modelo 1.4 flex refrigerado a água especialmente

MOVIMENTAR O SEU MUNDO *nos conecta*



Garantir que todos tenham acesso à educação. Esse é o mundo de quem faz do transporte escolar o caminho para o futuro, através da acessibilidade e da segurança. Em 25 anos, chegamos à liderança do mercado ao seu lado.



Saiba mais sobre
nossa história.

WWW.VOLARE.COM.BR

f @ v /ONIBUSVOLARE

Volare

25
ANOS

projetado para dar sobrevida ao veículo mais longo da indústria.

A substituição do Fusca por outro icônico campeão de vendas da marca só começou a ser efetivada em 1980, com o lançamento do Gol, o produto do Projeto BX, com linhas inspiradas no Passat e na primeira geração do Golf europeu. Mas o carro foi lançado ainda com o velho, fraco e ineficiente motor boxer 1300 refrigerado a ar, de 50 cv, instalado sob o capô dianteiro.

No mesmo ano a Volkswagen lançou seus primeiros modelos a álcool, Fusca, Brasília e Passat, dando início à era do biocombustível alternativo brasileiro em sua linha de produtos nacionais. Foi mais um passo independente da engenharia brasileira que, duas décadas depois, culminaria no desenvolvimento da tecnologia bicombustível etanol-gasolina – hoje dominante no País – e no lançamento do primeiro carro flex fuel, o Gol Total Flex, apresentado em 2003.

NOVO LÍDER NA CRISE

Já incomodada pela forte recessão econômica que tomava conta do País e pela concorrência da Fiat, que aportou produção no Brasil em 1976 e pôs fim à hegemonia da marca alemã na faixa mais popular do mercado, em 1981 a Volkswagen demitiu 9 mil empregados nos primeiros quatro meses do ano. Mas a renovação de produtos continuou.

O Gol incorporou o motor 1.6, ainda refrigerado a água e deu origem a uma família completa de carrocerias – hatch, sedã, perua e picape – montadas sobre a mesma plataforma. O sedã Voyage foi lançado em 1981 com a mesma mecânica do Passat, assim como a perua Parati no ano seguinte, que assumiu a posição da Brasília, cuja produção foi encerrada em 1982. No mesmo ano foi lançada a picape Saveiro, mas inicialmente com o motor a ar do Gol.

Somente em 1985 as versões mais caras do Gol passaram a usar o mesmo motor 1.6 refrigerado a água que já equipavam Voyage, Parati e Passat. Depois da atualização tecnológica, em 1987, o Gol finalmente assumiu sua histórica liderança do



Duas grandes mudanças do líder: em 1994 a VW lançou a segunda geração do Gol, com linhas arredondadas, em 2008 chegou o G5 totalmente remodelado.

mercado brasileiro, que perdurou por 27 anos, até 2014. Do ponto de vista comercial o modelo foi um sucesso por quase três décadas, mas não evitou a perda gradual da liderança hegemônica de mercado da Volkswagen.

Perdendo dinheiro com a crise econômica e o acirramento da concorrência a Volkswagen reduziu sua importância internacional no grupo mas seguiu apostando no desenvolvimento local para exportar e subir o nível de seus produtos, com o objetivo de atingir o topo da pirâmide social brasileira, na época atendida exclusivamente pela produção nacional, pois as importações estavam proibidas.

Assim surgiu o sedã médio Santana, lançado em 1984, acompanhado no ano seguinte pela sua versão perua, a Quantum. Na mesma época a fabricante começou a investir no desenvolvimento do Fox, versão do Voyage para exportação. Para isto mais de 2,4 mil componentes foram revisados, com incorporação de injeção

eletrônica, catalisador, ar-condicionado e melhor acabamento interno. O objetivo era embarcar mais de 100 mil unidades, principalmente para os Estados Unidos, a partir de 1987.

AUTOLATINA

Outro arranjo para tentar conter as perdas e ganhar escala foi se unir à Ford com a criação Autolatina, fundada em 1º de julho de 1987. A nova empresa integrou as operações industriais e a engenharia das duas fabricantes no Brasil e na Argentina, com produção cruzada e compartilhamento de plataformas e motores, mas as duas marcas permaneceram independentes, vendendo carros parecidos-quase-iguais com logotipos distintos.

No acordo a Volkswagen produziu os Ford Versailles e Royale derivados dos Santana e Quantum, e a Ford fez os VW Logus e Pointer baseados no Escort, que ganhou versões com o motor AP alemão. Outra simbiose foi o VW Apollo, que compartilhava a base do sedã compacto Ford Verona.

Se ajudou a reduzir os efeitos da recessão a Autolatina acomodou as duas empresas em uma confortável liderança de mercado que atrasou investimentos

no desenvolvimento de novos modelos, enquanto eram relançados carros maquiados de ambas as marcas que tiveram vida curta. A sociedade sucumbiu com a abertura de mercado brasileiro aos importados e à globalização de produtos. O divórcio foi consumado em 1996, mas definido dois anos antes, para dar tempo às empresas de redefinir linhas de produtos e estratégias comerciais próprias.

ATRASADA NO JOGO GLOBAL

Após a abertura de mercado nos anos 1990, enquanto muitos novos e os já tradicionais concorrentes passaram a importar veículos e trouxeram projetos globais para produção nacional, como Chevrolet Corsa, Fiat Palio, Ford Ka e Fiesta ou Renault Clio, a Volkswagen seguiu apostando no que já tinha aqui – e foi cedendo terreno.

Só em 1994, já no fim da Autolatina, a empresa apresentou a segunda geração do Gol, apelidado de Bolinha, que já no ano seguinte emprestou o mesmo design dianteiro e base mecânica aos outros integrantes da família, Parati e Saveiro. Apesar de se sustentar até 2014 como carro mais vendido do País o Gol sozinho não conseguiu reverter a perda de liderança

As quatro fábricas da Volkswagen no Brasil (em sentido horário começando no alto à esquerda): Anchieta, Taubaté, São José dos Pinhais e motores em São Carlos.





Primeiros modelos globais: o Golf começou a ser produzido no Paraná em 1999 e o Polo chegou à Anchieta em 2002, e sua geração atual veio em 2017.

de sua fabricante, que se consolidou nos anos 2000 e nunca mais foi recuperada.

Após o divórcio com a Ford a Volkswagen definiu um novo ciclo bilionário de investimentos no País, de US\$ 2,5 bilhões no período 1995-2000, prevendo novos produtos, modernização das duas fábricas existentes e construção de mais duas. Os aportes integraram o compromisso da empresa com o Regime Automotivo, programa que atraiu novos fabricantes e inauguração de novas fábricas dos que já estavam aqui.

PRODUTOS GLOBAIS

Em 1996 a Volkswagen inaugurou sua terceira unidade industrial no Brasil, dedicada a motores, em São Carlos, SP, para equipar com propulsores mais avançados os novos carros que viriam a seguir.

No ambiente econômico conturbado pela recente maxidesvalorização do real, no início de 1999, foi a vez de abrir a quarta fábrica brasileira, em São José dos Pinhais, PR, que nasceu uma das mais produtivas do grupo no mundo, com alto grau de automação, capacidade de 150 mil carros/ano e apenas 3,2 mil empregados. O investimento foi dividido com a sócia Audi, para produzir o A3 na mesma linha do VW Golf – primeiro carro global da marca em décadas no mercado brasileiro, que seria exportado do Paraná para todos os mercados das Américas até o começo dos anos 2000.

O compromisso era alcançar índice de nacionalização de 80%, mas o Golf começou a ser fabricado com apenas 48% de componentes nacionais: powertrain, equipamentos eletrônicos e partes estampadas eram importados. O motor alemão com bloco de alumínio só foi nacionalizado em 2001, substituído por outro 1.6 em ferro fundido montado na fábrica de São Carlos.

A pioneira Anchieta só recebeu seu primeiro projeto global da nova era em 2002, o hatch Polo – logo depois acompanhado da versão Sedan, o primeiro Volkswagen brasileiro a ser exportado para a Alemanha depois dos SP2. O lançamento ocorreu após dolorosa reestruturação da empresa para estancar os prejuízos e investimentos de R\$ 2 bilhões para modernizar processos industriais. Não sem antes passar por greve de 12 mil empregados ameaçados de demissão, em decisão revertida pela matriz.

Nova aposta em projeto nacional foi feita com o Fox, hatch de teto alto, que começou a ser produzido na fábrica do Paraná em 2003, inicialmente só para mercado brasileiro, mas a nova concepção logo atraiu a atenção da matriz, que no fim de 2004 encomendou a primeira remessa do modelo para o mercado europeu.

O Fox foi uma das estrelas de exportação da Volkswagen do Brasil no início da década, quando chegou a mandar para outros países mais de um terço de sua produção nacional de carros montados e desmontados. A valorização do real nos anos seguintes, no entanto, interrompeu o fluxo do Golf para a América do Norte e do

INOVAR É DESBRAVAR NOVOS CAMINHOS. EXATAMENTE O NEGÓCIO DA MARCOPOLO.

Somos **referência na produção de ônibus no Brasil e no mundo**. Para continuar na vanguarda, investimos continuamente em inovação e tecnologia para uma **mobilidade cada vez mais sustentável**.



Imagem meramente ilustrativa.
Consulte o representante da sua
região para saber mais sobre os
modelos e suas configurações.

**Marcopolo**

APROXIMANDO PESSOAS

marcopolo.com.br

in @onibusmarcopolo

Fox para a Europa, o que fez ambos perderem as atualizações de produtos globais.

Com o mercado local ainda rodando abaixo de 2 milhões de unidades/ano, e exportações em queda, em 2005 a direção da Volkswagen voltou à carga para cortar custos na subsidiária brasileira, que ameaçou demitir 3 mil funcionários e fechar a histórica fábrica da Anchieta. Após 1,8 mil demissões compulsórias e intervenção de Brasília com interrupção de financiamento do BNDES, a empresa recuou, abriu um plano de desligamento voluntário e se comprometeu a produzir dois novos modelos em São Bernardo.

ONDA DE CRESCIMENTO

A crise foi superada pelo expressivo crescimento do mercado brasileiro, que a partir de 2007 compensou com larga margem a queda de exportações. No novo cenário de expansão a Volkswagen anunciou novo pacote de investimentos, de R\$ 6,2 bilhões. Já havia perdido a liderança de vendas, mas voltou a ser o maior fabricante de veículos do País, com produção

Vocação exportadora:
desde 1970 a Volkswagen
já embarcou do Brasil 4,2
milhões de veículos para
mais de quarenta países.

que pela primeira vez superava as 700 mil unidades e chegou ao recorde de mais de 1 milhão, em 2010.

Em 2008 foi dado passo decisivo para manter a empresa nas posições de topo do mercado brasileiro, com o lançamento da quinta geração do Gol. O modelo foi totalmente remodelado e ganhou sobrevida de catorze anos, foi líder de vendas até 2014 e encerrou carreira somente no fim de 2022, após 8,5 milhões de unidades fabricadas em São Bernardo e Taubaté, como carro mais vendido da história do País – mais um ícone da marca acrescido à cena nacional que qualquer brasileiro conhece.

Após hiato de lançamentos de produtos novos, em 2014, já sob novo ciclo de investimentos de R\$ 10 bilhões de 2012 a 2016, chegou ao Brasil mais um produto global da marca, com o início da produção do subcompacto up! em Taubaté, que teve sucesso relativo, nunca chegou perto do desempenho do Gol, mas trouxe novas tecnologias e estreou nova linha de motores tricilíndricos aspirados e turboflex.

Em 2015 a Audi voltou a montar carros





no Paraná, começando pelo A3 Sedan, que trouxe pela primeira vez ao Brasil a plataforma modular MQB do Grupo VW. No ano seguinte chegaram à mesma linha, sobre a mesma MQB, o SUV Audi Q3 e a sétima geração do Golf, finalmente atualizada com relação à Europa – mas o modelo chegou quando o segmento de hatches médio já tinha entrado em declínio e ficou poucos anos mais em produção.

NOVA VW

Nova e importante virada na operação brasileira aconteceu com o lançamento do plano nomeado Nova Volkswagen, desenhado para reduzir arrogância e aproximar a empresa dos desejos dos clientes. O reposicionamento veio acompanhado de novo programa de investimentos, de R\$ 7 bilhões a partir de 2017, que prometia vinte lançamentos até 2021, importados e nacionais, incluindo os seus primeiros SUVs nacionais.

O aporte introduziu a plataforma MQB em todas as fábricas brasileiras, começando pela Anchieta com a produção do novo Polo, logo acompanhado pelo sedã Virtus, versão desenvolvida no Brasil. Em 2018 foi a vez a do primeiro SUV nacional, o T-Cross, começar a ser produzido em São José dos Pinhais, também sobre a MQB e com adaptações nacionais.

No ano seguinte foi anunciado o segundo SUV brasileiro, o Nivus, com silhueta

Mudança total: a partir de 2017 a VW renovou toda sua linha de modelos no País com a plataforma MQB, começando com o novo Polo que foi seguido pelo sedã Virtus, em 2018.

O modelo que faltava: em 2018 o T-Cross, primeiro SUV nacional da VW, começou a ser produzido na fábrica do Paraná.



cupê, mais um novo projeto nacional da marca, totalmente desenvolvido no Brasil com ferramentas virtuais que aceleraram o processo e permitiram o lançamento do carro em 2020, mesmo sob o forte impacto da pandemia. O carro entrou em produção na mesma linha de Polo e Virtus, na Anchieta, e no ano seguinte tornou-se o primeiro Volkswagen projetado no Brasil a ser produzido também na Europa, na Espanha, sob o nome Taigun.

O desenvolvimento do Nivus e seus sistemas também internacionalizou a engenharia brasileira da Volkswagen, que exporta projetos digitais às divisões do grupo, incluindo o sistema multimídia VW Play, que passou a ser utilizado em oitenta países.

O plano de lançamentos, iniciado em 2017, foi finalizado em 2021 com o lançamento do Taos, SUV médio produzido na Argentina e no México com diversos componentes desenvolvidos e fornecidos pelo Brasil, incluindo o motor 1.4 turbo fabricado em São Carlos.

NOVO CICLO E DESCARBONIZAÇÃO

Depois da crise da pandemia e de nova reestruturação do quadro de funcionários, novo programa de investimento foi anunciado no fim de 2021, outros R\$ 7 bilhões a serem aplicados no lançamento de quinze produtos até 2026, incluindo a já iniciada renovação do portfólio atual e o mais importante deles até agora: o Polo Track, novo



Em 2020 chegou o Nivus: SUV-cupê produzido na Anchieta sobre a mesma plataforma MQB de Polo e Virtus é o primeiro VW projetado no Brasil também fabricado na Europa.

projeto nacional desenvolvido sobre versão simplificada da plataforma MQB. O carro começou a ser produzido no início de 2023 em Taubaté com a importante responsabilidade de substituir na porta de entrada da marca o Gol, descontinuado no fim de 2022.

Também integra o novo plano de investimento a inauguração, no fim de 2022, do Way to Zero Center na fábrica Anchieta, um centro de desenvolvimento de tecnologias de baixas emissão de CO₂ para veículos, como o projeto que prevê o lançamento de novos modelos híbridos que unem a propulsão elétrica com motores a combustão flex, bicomcombustível etanol-gasolina.

O objetivo é desenvolver, em conjunto com instituições de pesquisa de universidades como Unicamp e USP, tecnologias locais que têm o melhor impacto ambiental e social, bem como sua viabilidade, que podem ser utilizadas no Brasil e em outros mercados onde a eletrificação deve demorar mais a acontecer, como por exemplo América Latina, Ásia e África.

Prestes a iniciar a venda de carros elétricos importados da Alemanha e diante dos planos de eletrificação total na Europa, o presidente da Volkswagen do Brasil, Marcos Lima, garante que a Volkswagen do Brasil manterá sua posição de protagonista na geopolítica do grupo no mundo, não somente pela importância histórica da subsidiária brasileira construída nos últimos setenta anos mas, também, pela possibilidades e oportunidades futuras.

"A descarbonização é um dos pilares mais importantes do planejamento global da Volkswagen mundialmente. Neste sentido, no Brasil, estamos em contato com entidades, presidentes das principais usinas, políticos e representantes de indústrias para discutir a aceleração do uso do etanol e de outros biocombustíveis, tanto em veículos híbridos como também uma alternativa de matriz para carros elétricos na América Latina. É uma tecnologia limpa com grande oportunidade para ser exportada para outros países", indica o executivo. "Atuaremos em parceria com o governo, universidades e a agroindústria para que possamos trabalhar com o que há de melhor para o futuro da mobilidade no País."

Novo modelo de entrada subiu a régua: Polo Track chegou em 2023 para substituir o Gol com mais tecnologia.



CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE

0800 702 3443

(31) 2107 2355



No trânsito, a vida vem primeiro.

São 25 anos criando novos caminhos para você ir mais longe.

dp



São 25 anos nas estradas e cidades brasileiras, sempre junto aos nossos clientes, motoristas, parceiros e colaboradores, transportando modernidade, confiança, parceria e um futuro mais sustentável. Uma empresa que inova hoje pensando no amanhã, buscando sempre construir novos caminhos.



25 IVECO
ANOS NO BRASIL

Sete décadas de Volkswagen no Brasil

1953

Em 23 de março, início da operação no Brasil em associação com o grupo brasileiro Monteiro Aranha. A montagem de Fusca e Kombi começa com partes importadas e doze funcionários, na rua do Manifesto, bairro do Ipiranga, em São Paulo.

1957

Início da produção da Kombi, com 50% de componentes nacionalizados, na Anchieta, em São Bernardo do Campo, SP, primeira fábrica da VW fora da Alemanha.

**1959**

Em janeiro o Fusca entra em produção na Anchieta com 54% de nacionalização. A fábrica é inaugurada oficialmente em 18 de novembro pelo presidente Juscelino Kubitschek.

**1965**

Inauguração do primeiro centro de desenvolvimento, pesquisa e design na fábrica Anchieta, que nos anos seguintes deu origem a modelos como Variant, Brasília, SP1 e SP2.

1973

Lançamento da Brasília e do estilo hatchback no Brasil, que dominaria o mercado nos anos seguintes.

**1974**

Lançamento do Passat, primeiro VW no País com motor refrigerado a água.

1976

Início da produção em Taubaté, SP, de peças estampadas, plásticas, injetadas e de tapeçaria para Fusca e Kombi produzidos em São Bernardo. No ano seguinte a fábrica começou a produzir o Passat.

1980

Lançamento da primeira geração do Gol, com motor 1.3 refrigerado a ar, montado em Taubaté, que teve cinco gerações e por 27 anos, de 1987 a 2014, foi o carro mais vendido do País.

**1981**

Lançamento do sedã Voyage.

1982

Lançamento da picape Saveiro e da perua Parati.

1984

Lançamento do sedã Santana, projetado pela engenharia brasileira, que marcou a entrada da VW em segmento superior e, no fim dos anos 1990, passou a ser produzido na China e pavimentou a liderança da marca no País.

1986

Fusca deixa de ser produzido. Taubaté começa a fazer o Voyage.

1987

Em 1º de julho, fundação da Autolatina, associação de VW e Ford para produção conjunta de modelos compartilhados no Brasil e na Argentina. Volkswagen produziu os Ford Versailles e Royale derivados dos Santana e Quantum, e a Ford fez os VW Logus e Pointer baseados no

Escort, e também o VW Apollo que compartilhava a base do sedã compacto Verona. A sociedade foi encerrada em 1996.

1993

Relançamento do Fusca, produzido até 1996.

1994

Lançamento da segunda geração do Gol, o Bolinha.

1996

Inauguração da fábrica de motores em São Carlos, SP.

1999

Inauguração da fábrica em São José dos Pinhais, PR, com a produção do Golf e Audi A3.



2002

Inauguração da Nova Anchieta com introdução da plataforma PQ24 e a produção do Polo, após investimento de R\$ 2 bilhões para remodelar a unidade, com instalação de quatrocentos robôs, solda a laser e pintura automatizada.

2003

Lançamento do Fox, primeiro compacto teto-alto, produzido no Paraná.

Produção do primeiro motor bicomcombustível etanol-gasolina e lançamento do Gol Total Flex.

2008

Quinta geração do Gol e novo Voyage entram em produção em Taubaté, após investimentos de R\$ 600 milhões em nova área de solda com 308 robôs.

2013

Inauguração de novo prédio em São Carlos, SP, para produção dos novos motores da família EA211.

2014

Inauguração da linha de produção do up! em Taubaté, após investimento de R\$ 1,2 bilhão.

2015

Início da montagem do Audi A3 Sedan em São José dos Pinhais, sobre plataforma MQB. No ano seguinte entram na mesma linha o Audi Q3 e a sétima geração do VW Golf.

Produção do primeiro motor 1.0 TSI turboblex em São Carlos, após investimentos de R\$ 460 milhões. No ano seguinte entrou em linha o 1.4 TSI turboblex, também exportado para a VW México.

2017

Finalização do investimento de R\$ 2,6 bilhões na Anchieta para produção de novos modelos sobre plataforma global MQB, começando com o Polo e, no ano seguinte, Virtus.

2018

Anúncio de investimentos de R\$ 2 bilhões para a produção sobre

plataforma MQB, em São José dos Pinhais, do primeiro SUV VW nacional, o T-Cross.

2020

Início da produção na Anchieta do Nivus, primeiro SUV-cupê da marca, desenvolvido no Brasil e produzido também na Europa.



2021

Encerramento da produção do Fox no Paraná.

Lançamento do Taos, SUV médio produzido na Argentina, último dos vinte lançamentos do ciclo de investimento de R\$ 7 bilhões de 2017 a 2021.

2022

No fim de dezembro Gol encerrou carreira de 42 anos como veículo mais produzido, vendido e exportado da história da indústria automotiva no Brasil, com 8,5 milhões de unidades fabricadas em São Bernardo e Taubaté. Gol e sua versão sedã Voyage saem de linha em Taubaté e dão lugar ao Polo Track, novo hatch de entrada da marca no País.





Divulgação/AGCO

AGCO premia melhores fornecedores de 2022

Fabricante de máquinas agrícolas reconheceu desempenho de dez empresas de sua cadeia de suprimentos e serviços na América Latina

Redação AutoData

A AGCO, fabricante das máquinas agrícolas Massey Ferguson, Fendt e Valtra, reconheceu seus melhores fornecedores de 2022 durante a vigésima-quarta edição do Supplier Day América Latina, em evento realizado em Campinas, SP, no início de março.

Dez fornecedores foram premiados em dez categorias por atingirem e superarem as metas propostas pela companhia no ano passado. A Voestalpine, que fornece tubos e perfis estruturais de aço, foi reconhecida fornecedora do ano.

"Nossa cadeia de suprimentos inclui alguns dos melhores fornecedores do mundo. É imperativo que colaboremos com eles para garantir a inovação contínua e o desenvolvimento de respostas sustentáveis às crescentes necessidades do mercado", disse Tim Millwood, vice-presidente sênior da empresa e diretor da cadeia de suprimentos, em mensagem aos fornecedores da região. ■

Melhores fornecedores AGCO 2022

Fornecedor do Ano
Voestalpine

Fornecedor Argentina
Polipar

Desempenho de Qualidade e Entrega
Riosulense

Inovação e Colaboração
Italytec

Pós-vendas
STP Petroplus

Partners
Metalúrgica Hassmann
Agro-Pertences

Materiais Indiretos
Sherwin Williams

Provedor de Serviço de Logística
Theo Transportes

Diversidade e Inclusão
Robert Bosch

O FUTURO É TECFIL



Quem
corre
pelo
futuro se
reconhece

Para a Tecfil, é um orgulho comemorar 70 anos no mesmo ano em que a Volkswagen. Acreditar no futuro impulsiona o mercado. Inovar sempre transforma a indústria. É isso o que admiramos na Volkswagen. Afinal, quem corre pelo futuro se reconhece.

#VÁ MAIS LONGE

Tecfil®

Citroën retorna ao Top 10 do mercado brasileiro



Divulgação/Citroën

Apesar da queda de 11,5% na soma de suas vendas de janeiro e fevereiro na comparação com o ano passado, a Citroën fechou o primeiro bimestre do ano de volta à décima posição do ranking brasileiro de marcas de automóveis e comerciais leves. A amostra é baixa, mas o 1,5% de participação conquistado colocou a marca um degrau acima da Peugeot, integrante do mesmo Grupo Stellantis, que vinha registrando desempenho melhor. Ao todo foram vendidos 3 mil 773 Citroën no bimestre e destes 2 mil 801 foram o novo C3, mais recente lançamento produzido em Porto Real, RJ.

Receita da Cummins cresce 9% em 2022

No ano passado a receita da Cummins alcançou US\$ 28,1 bilhões, crescimento de 9% na comparação com 2021, graças ao bom desempenho na América do Norte, onde as vendas expandiram 18%. A cifra desce a US\$ 26,2 bilhões se for excluído o resultado da Meritor, incorporada formalmente ao grupo em agosto de 2022. O EBTIDA, lucro antes de despesas financeiras, impostos e depreciação de ativos, somou US\$ 3,8 bilhões, margem de 13,5% das vendas. A Cummins projeta que em 2023 o percentual sobre o EBTIDA fique na faixa de 14,5% a 15,2% do faturamento. A empresa aumentou pagamentos de dividendos pelo décimo-terceiro ano consecutivo e devolveu um total de US\$ 1,2 bilhão aos acionistas.



Divulgação/Cummins

Peugeot amplia em 28% rede de concessionárias



Divulgação/Peugeot

Ao longo do ano passado a Peugeot ampliou sua rede de concessionárias em 28%, chegando a 164 casas. Foi a marca que mais ampliou o número de pontos de venda e atendimento no País em 2022. O crescimento foi impulsionado, dentre outros fatores, pelo bom desempenho de vendas do hatch 208 após o lançamento de versão com motor 1.0 tricilíndrico da Fiat – hoje as marcas pertencem ao mesmo Grupo Stellantis. De acordo com a Peugeot a empresa vive um de seus melhores momentos no mercado brasileiro, após período de declínio até 2020, antes da fusão dos grupos PSA e FCA.

Librelato supera 6 mil implementos exportados

A Librelato soma 6 mil implementos rodoviários exportados desde 2007, quando iniciou negócios com outros países. A empresa de Criciúma, SC, é hoje a segunda maior

exportadora de carretas do País. Nos últimos quinze anos embarcou equipamentos para América do Sul e Central, Caribe, África e Europa. Para 2023 a projeção é aumentar em 10%

as vendas ao Exterior na comparação com 2022, quando exportou oitocentas unidades; os principais compradores foram Chile, Uruguai, Bolívia, Colômbia, Gana e Uganda.

Chery investirá US\$ 400 milhões para fazer elétricos e baterias na Argentina

A Chery anunciou investimento de US\$ 400 milhões na Argentina para construir uma fábrica com capacidade para montar até 100 mil veículos elétricos por ano, com 6 mil empregados diretos, e produzir localmente células de lítio para as baterias. Segundo informações publicadas no fim de fevereiro pelo jornal *Ámbito Financiero*, representantes do governo argentino se reuniram com dirigentes da Chery na sede da companhia, em Wuhu, e acertaram o plano de investimento e lançamentos de produtos, incluindo catorze modelos, elétricos, híbridos e a combustão. Alguns deles, como o Tiggo 8 Pro, são produzidos pela Caoa Chery em Anápolis, GO. Segundo o *Ámbito Financiero* a Chery planeja fazer da Argentina base regional para elétricos, aproveitando as reservas de lítio do país, e atender aos mercados latino-americanos em parceria

com a Caoa Chery brasileira. A produção das baterias será feita em parceria com a Gotion, também chinesa, na Província de Jujuy, região rica em lítio. A intenção é exportá-las para mercados maduros da Europa e América do Norte.



Divulgação/Chery

BMW investirá € 800 milhões para produzir carros elétricos no México



Divulgação/BMW

A BMW anunciou investimento de € 800 milhões em uma linha de produção de veículos elétricos em sua fábrica de San Luis Potosí, México. Serão produzidos modelos a bateria da Neue Klasse, como é chamada a próxima geração dos modelos da marca alemã. Com o aporte a unidade mexicana demandará a contratação de 1 mil trabalhadores. As primeiras unidades dos elétricos Neue Klasse serão produzidas em Debrecen, Hungria, a partir de 2025, e depois em Munique, Alemanha. Os volumes adicionais feitos em San Luis Potosí sairão da linha de montagem a partir de 2027. A fábrica mexicana entrou em operação em 2019 e emprega atualmente 3 mil funcionários. Lá são fabricados os BMW Série 3, Série 2 Coupé e o novo M2.

Ônibus elétrico da Marcopolo começa a ser testado no Chile

O Attivi, ônibus elétrico da Marcopolo que começou a ser produzido ano passado em Caxias do Sul, RS, está rodando em testes em Santiago, capital do Chile, desde o início de fevereiro. A ideia é avaliar o desempenho do modelo nos mesmos trajetos hoje realizados por veículos a diesel. Com capacidade para 91 passageiros o Attivi desenvolvido para o Chile tem 12 metros de comprimento e autonomia de 230 a 280 quilômetros. A companhia prevê que mais de 350 ônibus elétricos e híbridos rodando em diversos países, como Argentina, Colômbia, Austrália e Índia, além do Brasil, com chassis de parceiros.



Divulgação/Marcopolo

Aliança Renault Nissan Mitsubishi terá nova picape na Argentina

Com a aprovação dos conselhos de administração das fabricantes a Aliança Renault Nissan Mitsubishi anunciou no início de fevereiro planos de projetos operacionais conjuntos na América Latina, Índia e Europa. Dentre as novidades previstas está o lançamento de nova picape desenvolvida pelo Grupo Renault e plataforma compartilhada com a Nissan na fábrica de Córdoba, Argentina. As apostas convergem para o segmento de porte médio-compacto, uma eventual substituta ou nova geração da Oroch, hoje produzida em São José dos Pinhais, PR, sem modelos equivalente da Nissan. Adicionalmente a fábrica de Córdoba seguirá produzindo a picape média Nissan Frontier para os mercados brasileiro, argentino e de outros países da região, e sua irmã Renault Alaskan, esta direcionada por enquanto apenas para os argentinos.



Divulgação/Nissan

VW Caminhões e Ônibus registrou vendas recordes no México

A Volkswagen Caminhões e Ônibus registrou recorde de vendas no México em 2022, com 2 mil 778 unidades vendidas, volume 53% superior ao registrado em 2021. O segmento de carga representou a maior demanda, somando 1 mil 997 caminhões, alta de 82%, enquanto os chassis Volksbus somaram 781 unidades, expansão de 8%.

Hyundai planeja enviar 5 mil HB20 para a Colômbia

A Hyundai começou a exportar para a Colômbia o novo HB20 fabricado em Piracicaba, SP. O objetivo é embarcar em torno de 5 mil unidades da nova versão, lançada em 2022. Todos os veículos serão comercializados pela Astara, representante oficial da marca sul-coreana no país desde 2021. As opções hatchback HB20 e sedã HB20S embarcadas têm motor 1.6 aspirado, câmbio automático ou manual. No Brasil o hatch vendeu 96 mil unidades e foi o carro de passeio mais vendido no País em 2022.

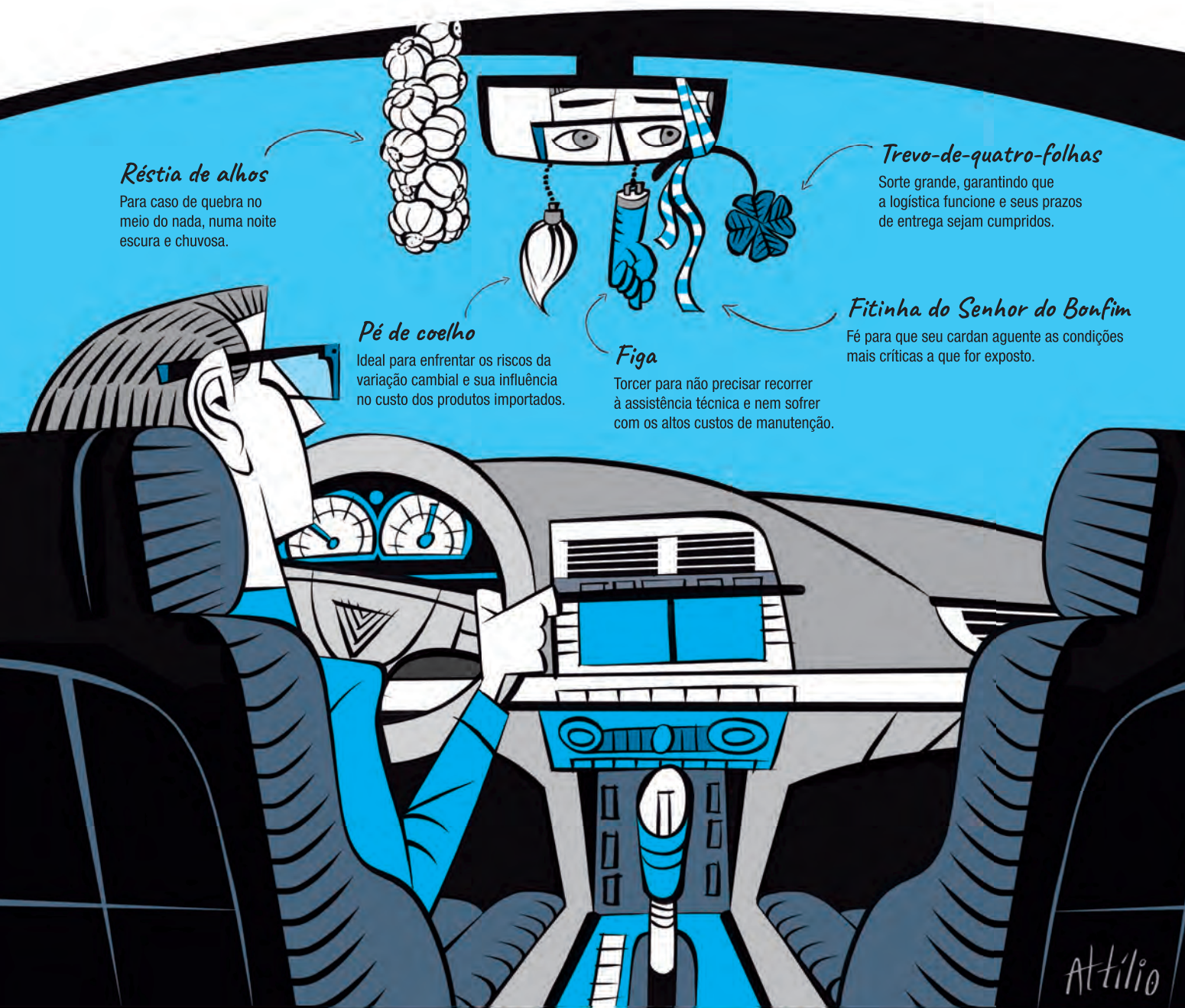


Divulgação/Hyundai

Iveco Bus dobrou vendas na América Latina

A Iveco Bus dobrou o volume de ônibus emplacados em mercados da América Latina em 2022, mas não divulgou o volume, apenas afirmou que o percentual de aumento chegou a 102%. De acordo com a fabricante contribuíram para o resultado o fato de a empresa vencer licitações importantes e oferecer produtos que reduzem emissões. São exemplos a licitação em Valledupar, Colômbia, para fornecer 130 micro-ônibus Daily Scudato 70C14G CNG, a venda de 120 unidades do Daily Minibus durante a Fenatran e a entrega dos primeiros Daily Minibus 45-170, de um total de 530, para a Secretaria dos Direitos da Pessoa com Deficiência do Estado de São Paulo. A empresa lançou seu primeiro ônibus movido a gás natural, o 170G21, fabricado em Córdoba, Argentina. Outra novidade foi o elétrico E-Way lançado no Uruguai.

Somos especialistas em cardans e transmissão e estamos no Brasil há 75 anos. Mas, se você preferir, pode arriscar.



Réstia de alhos

Para caso de quebra no meio do nada, numa noite escura e chuvosa.

Pé de coelho

Ideal para enfrentar os riscos da variação cambial e sua influência no custo dos produtos importados.

Figa

Torcer para não precisar recorrer à assistência técnica e nem sofrer com os altos custos de manutenção.

Trevo-de-quatro-folhas

Sorte grande, garantindo que a logística funcione e seus prazos de entrega sejam cumpridos.

Fitinha do Senhor do Bonfim

Fé para que seu cardan aguarde as condições mais críticas a que for exposto.

Para oferecer as melhores soluções em transmissão é preciso entender não apenas as suas necessidades, mas também as necessidades de seus clientes. É preciso estar próximo e conhecer intimamente os desafios deste grande país. E tudo isso, só quem é pioneiro em transmissão no Brasil e no mundo, pode oferecer. Não se arrisque. Vem mover o que importa com a gente.

Para saber mais, acesse:



@canaldana

dana.com.br



/canaldana



Hitech Electric inicia a produção de utilitários elétricos no Paraná

A empresa brasileira Hitech Electric anunciou que vai abrir uma linha de montagem de veículos comerciais leves elétricos em Campo Largo, PR. A fábrica, com área total de 10 mil m², começa a entregar em março o primeiro lote de utilitários e caminhões compactos. O plano é começar com capacidade produtiva de cinquenta veículos por mês e dobrar este volume no curto prazo, chegando a 1 mil unidades/ano. Após cinco anos operando como importadora e desenvolvedora de veículos movidos a bateria, a Hitech Electric passou a trabalhar como montadora com investimento da Positivo Tecnologia. O valor do aporte não foi divulgado. Ficará a cargo da catarinense WEG o fornecimento do trem-de-força dos veículos, composto por motor, inversor e baterias.



Divulgação/Hitech Electric

Engenharia local da JAC transforma o EJS1 em microfurgão elétrico



Divulgação/JAC Motors

A engenharia brasileira da JAC Motors desenvolveu solução curiosa para o compacto E-JS1, 100% elétrico importado da China: retirou todos os componentes internos da metade traseira do carro, inclusive os bancos, reforçou o assoalho e instalou uma grade divisória com os assentos dianteiros, criando assim um microfurgão, com espaço para cargas de 1,2 mil litros. Chamado de JAC E-JS1 City Cargo, o utilitário mira o mercado de pequenos transportadores de encomendas e prestadores de serviço, como os de telefonia e energia. Segundo o presidente do Grupo SHC, Sérgio Habib, que representa a JAC no Brasil, o custo por quilômetro rodado é até seis vezes inferior ao de um similar com motor a combustão. A JAC não divulgou a autonomia de seu microfurgão, que chega às revendas por R\$ 160 mil. A expectativa é comercializar até quinhentas unidades por ano.

Stellantis investe em cobre na Argentina

Com o objetivo de assegurar matérias-primas essenciais para o esperado aumento da produção de veículos eletrificados, a Stellantis investiu US\$ 155 milhões para comprar 14,2% de participação acionária na McEwen Cooper, subsidiária da McEwen Mining, que tem projetos de extração de cobre em Los Azules, na Argentina, e Elder Creek, no Estado de Nevada, Estados Unidos. O grupo tornou-se o maior acionista

do projeto argentino, junto com a australiana Rio Tinto, que prevê a produção de 100 mil toneladas por ano de cobre cátodo com 99,9% de pureza, a partir de 2027. As reservas asseguram a operação por no mínimo 33 anos, segundo a Stellantis. O metal é importante para a produção de cabos de alta tensão e sistemas de tração de carros elétricos, por isto espera-se que a demanda global triplicará nos próximos anos.

COZINHA RESFRIAR



FIM DA MADEIRA!
ESTRUTURA EM PVC
MAIS LEVE E DURÁVEL

**Economia e praticidade
para pegar a estrada.**

A Cozinha Resfri Ar é o acessório que faltava para você pegar a estrada com mais economia e praticidade. Agora, você pode ter uma cozinha completa para guardar seus mantimentos, preparar as suas refeições e deixar tudo organizado.



SAIBA MAIS



Diferenciais da Cozinha Resfri Ar.

- Isotérmica (mantém a temperatura interna).
- Vedação automotiva para impedir a entrada de água e pó.
- Porta USB para carregamento de equipamentos eletrônicos.
- Iluminação interna em LED.
- Tampa externa em aço com fechamento robusto.
- Divisórias internas com melhor aproveitamento do espaço.
- Fácil limpeza, podendo ser lavada inclusive com água corrente.
- Fácil instalação e o menor peso da categoria.

**12 MESES
DE GARANTIA**



Dimensões

A 638 mm - L 1140 mm - P 626 mm

Apenas 61 kg

PROMOÇÃO

**PÉ NA ESTRADA
DINHEIRO
NO BOLSO**

PRÊMIOS EM DINHEIRO QUE CHEGAM A

R\$ 65 MIL

SAIBA MAIS EM:

<https://promocao.resfriar.com.br/penaestrada2023>



resfriar
conforto • segurança • praticidade

www.resfriar.com.br



Grupo ABG compra FBA e cria a Neo Parts

O Grupo ABG continua se expandindo e adquiriu a FBA, Fundação Brasileira de Alumínio, de Tatui, SP, criando a Neo Parts, nova divisão dedicada à fabricação de peças e componentes que já tem na carteira de clientes fabricantes de veículos como GM, Honda, Nissan, Renault, Stellantis, Volkswagen e VW Caminhões e Ônibus, além de exportações. A empresa nasce com mais de uma centena de itens no portfólio, como cabeçotes, cárter de óleo, tampa de válvula, tampa de cabeçote, suportes e flanges, suporte do eixo de comando e caixas de direção elétrica, hidráulica ou mecânica. Segundo o Grupo ABG, os postos de trabalho na FBA serão mantidos.

Fras-le compra a AML Juratek por US\$ 22 milhões



Divulgação/Fras-le

A Fras-le anunciou a aquisição das operações da AML Juratek, do Reino Unido, por 18,2 milhões de libras, valor equivalente a US\$ 21,7 milhões. AML Juratek tem sob seu controle as empresas Juratek e BettaParts, que atuam no mercado de reposição na Europa com peças e equipamentos para linha de frenagem. Com a aquisição a Fras-le aumenta ainda mais a sua já forte presença global, que além do Brasil já conta com fábricas na China, Índia e nos Estados Unidos e centros de distribuição na Argentina, Colômbia e Alemanha. Integrante do grupo Empresas Randon, a Fras-le produz pastilhas e lonas de freios e em anos recentes comprou as operações da Fremax [discos de freios] e Nakata, que fornece ao mercado de reposição amortecedores e outros componentes de suspensão.

Abimaq projeta crescimento de 2,4% na receita do setor

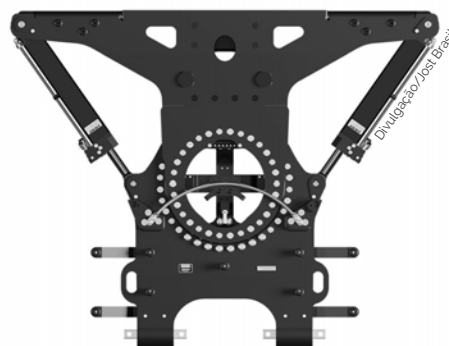
A Abimaq projeta alta de 2,4% na receita líquida dos fabricantes de máquinas e equipamentos em 2023, após desempenho negativo das vendas no ano passado. Estão previstos investimentos R\$ 12 bilhões este ano, valor 21,6% inferior ao divulgado no início de 2022, de R\$ 15,4 bilhões, e 26,5% menor do que os R\$ 16,5 bilhões concretizados em 2022.



Divulgação/Abimaq

Jost Brasil começa a desenvolver componentes para ônibus

A Jost Brasil, integrante da Empresas Randon que produz quinta-roda para caminhões, começou a desenvolver componentes para ônibus pela primeira vez. O produto inaugural chama-se bus link, instalado na junção de chassis articulados. A solução, que já tem a Mercedes-Benz como cliente, é produzida em Campinas, SP, inaugurada em junho de 2022 após investimento de R\$ 11 milhões. Outras novidades serão apresentadas durante a Automec 2023, feira de autopeças marcada para abril no SP Expo.



Seu leão pode colorir a vida de muitas crianças

ATÉ
31/5

Doe seu Imposto de Renda para o Hospital Pequeno Príncipe



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

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

Acesse doepequenoprincipe.org.br e veja como doar, direto na declaração, até **31 de maio de 2023**.

Contamos com você!

[41] 2108-3886 📞 [41] 99962-4461

doepequenoprincipe.org.br



HOSPITAL
pequeno
PRÍNCIPE

Jeep Commander chega a 40 mil unidades produzidas em Goiana

Em fevereiro o Jeep Commander alcançou a marca de 40 mil unidades produzidas no Polo Automotivo Stellantis de Goiana, PE, pouco mais de um ano após o seu lançamento, em agosto de 2021. Para celebrar o marco o SUV foi um dos destaques do Galo da Madrugada, o maior bloco de carnaval do mundo, que desfila em Recife, a Capital pernambucana, e há três anos é patrocinado pela Jeep. O artista pernambucano Pedro Melo criou uma pintura especial personalizada para o Commander, que esteve presente no camarote do desfile.



Divulgação/Jeep

Mercedes-Benz apresenta novas versões da Sprinter



Divulgação/MB

A Mercedes-Benz Vans anunciou a chegada das versões 417 e 517 da van Sprinter, ambas equipadas com motor diesel OM654, que atende às normas de emissões do Proconve no País. O motor produz menor vibração e melhor desempenho graças a soluções adotadas como a produção do bloco 100% em alumínio. Segundo a empresa OM654 tem 170 cv de potência, 4% a mais que o seu antecessor, e 12% a mais de torque máximo, agora 40,8 kgfm. As duas versões, produzidas na Argentina, são vendidas nas configurações truck chassi-cabine, furgão e van de passageiros, com preços a partir de R\$ 221,2 mil.

GM produziu 1,6 milhão de motores em Joinville em dez anos

A fábrica de motores, cabeçotes e blocos da General Motors em Joinville, SC, completou 10 anos no fim de fevereiro somando a produção de 1,6 milhão de propulsores. Segundo a GM a unidade foi a primeira na indústria automotiva na América do Sul a receber a certificação internacional de construção sustentável, o LEED, Leadership in Energy and Environmental Design, na categoria Ouro. É de lá que saem motores 1.0 e 1.2, aspirados e turboalimentados, para equipar Onix, Onix Plus, Tracker e a nova Montana. Com o lançamento da picape e o aumento de demanda de exportação para a Argentina, desde novembro do ano passado, a fábrica passou a operar em três turnos.



Divulgação/GM

Fiat Cronos soma 270 mil vendas na América do Sul



Divulgação/Fiat

O Fiat Cronos somou 270 mil unidades vendidas na América do Sul desde o seu lançamento, em fevereiro de 2018. No Brasil o sedã compacto totaliza 145 mil emplacamentos no mesmo período – no ano passado foi o segundo mais vendido do País em sua categoria, com 42 mil unidades, alta de 50% na comparação com 2021. O Cronos é produzido em Córdoba, Argentina, país onde lidera as vendas locais há 31 meses. O sedã é comercializado na América do Sul com motor 1.0 ou 1.3 e câmbio manual ou automático.



Divulgação/Scania

SCANIA: SIMONE MONTAGNA

Desde 1º de março o italiano Simone Montagna é o novo presidente das operações comerciais da Scania no Brasil, sucedendo a Silvio Munhoz, que passará ser conselheiro da unidade local. Nascido em Milão, Itália, Montagna está há 22 anos na Scania. Ele se reportará a Mats Gunnarsson, vice-presidente executivo das operações comerciais globais da marca sueca de caminhões e ônibus. Formado em administração na Universidade de Pavia, Montagna tem MBA pela Universidade de Negócios de Chicago, nos Estados Unidos, e ingressou na Scania Serviços Financeiros em 2001. Passou por cargos na área de finanças na Rússia, onde chegou a diretor-geral, e no Brasil, onde foi vice-presidente de serviços financeiros da Scania Latin America. Ele fala português, inglês, russo e espanhol. Tem um filho de 11 anos nascido em São Paulo e uma filha de 1 ano e meio nascida em Moscou.



Divulgação/Citroën

CITROËN: THIERY KOSKAS

O Grupo Stellantis escolheu Thierry Koskas para suceder a Vincent Cobée no cargo de presidente global da Citroën, a partir de 1º de março. Cobée anunciou sua saída por "motivos pessoais", após três anos à frente das operações da marca, que havia assumido quando ainda estava sob o guarda-chuva da PSA, antes da fusão com a FCA, ocorrida em janeiro de 2021. Koskas é o atual responsável por vendas e marketing na Stellantis e acumulará as funções. Ele trabalhou por dezoito anos no Grupo Renault, no qual chegou a ocupar o cargo CEO da operação argentina.



Divulgação/BorgWarner

**BORGWARNER: BRADY ERICSON + CHRIS GROPP**

Brady Ericson e Chris Gropp serão respectivamente os CEO e CFO da Phinia, nome escolhido da nova empresa que será criada após a separação das unidades de negócios de sistemas de combustível, motores de partida, alternadores e reposição para veículos leves e comerciais da BorgWarner, que manterá sob sua nomenclatura as novas divisões dedicadas à eletrificação veicular, como baterias e tração elétrica. Em fevereiro foram definidos os futuros presidente e chefe financeira da nova companhia, que tem previsão de entrar em operação separada da BorgWarner até o fim deste ano. Ericson iniciou a carreira na BorgWarner em 2020 e desde março é o seu vice-presidente e executivo-chefe das unidades de negócios que ficarão no leque da Phinia. Engenheiro mecânico, ele já trabalhou na Honeywell, Remy International e Ford. Chris Gropp também ocupa hoje o mesmo cargo que terá na Phinia. Ela é responsável pelas finanças das divisões de sistemas de combustível e reposição. Há 22 anos na companhia e formada em ciências contábeis, passou antes por KPMG e Pressac.



Divulgação/JCB

JCB: ADRIANO MERIGLI

Adriano Merigli é o novo presidente das operações da JCB no Brasil na América Latina, sucedendo a José Luis H. Gonçalves, que assumirá o cargo de diretor executivo de vendas na matriz da fabricante de máquinas rodoviárias de construção, na Inglaterra. A base operacional de trabalho de Merigli será na fábrica de Sorocaba, SP. O executivo tem 30 anos de experiência profissional, 29 dos quais no Grupo Volvo, onde ocupou diversos cargos, um deles a presidência do Banco Volvo no Brasil.



Divulgação/HPE

HPE: MAURO CORREIA

Desde 1º de março Mauro Correia é o novo executivo-chefe da HPE Automotores, que há 25 anos fabrica veículos das marcas Mitsubishi e Suzuki em Catalão, GO. Depois de nove anos o executivo deixou o Grupo Caoa, no qual ingressou em 2014 e, em 2016, subiu à presidência. Em outubro de 2022 Correia foi substituído por Carlos Alberto de Oliveira Andrade Filho, de 23 anos, herdeiro do conglomerado fundado por seu pai, Carlos Alberto de Oliveira Andrade, falecido em 2021, que construiu a companhia que agrega concessionárias, importadora e uma fábrica de veículos Hyundai e Chery, em Anápolis, coincidentemente também em Goiás. Após a ascensão de Andrade Filho, Correia tinha sido recolocado no posto de vice-presidente que ocupou até 2016. Na mesma época Márcio Alfonso, então vice-presidente da divisão Caoa Chery, deixou a empresa, assim como o diretor de compras Ivan Witt, todos ex-executivos da Ford trazidos à Caoa por Correia, que trabalhou na companhia por quase duas décadas e foi um dos responsáveis pela instalação da fábrica da montadora em Camaçari, BA. Formado em engenharia mecânica pela FEI e com MBA em negócios pela Universidade de Michigan, Estados Unidos, Correia acumula mais de trinta anos de experiência no setor automotivo.



Divulgação/GWM

GREAT WALL: THIAGO SUGAHARA

Thiago Sugahara foi nomeado gerente de relacionamento com stakeholders e ESG, governança socioambiental, da Great Wall Motor no Brasil. A área foi criada recentemente e se reporta diretamente a Ricardo Bastos, diretor de relações institucionais e governamentais. A intenção é reforçar sua atuação alicerçada em políticas ESG. Sugahara trabalha na indústria automotiva há mais de quinze anos e tem passagens pela Toyota e pela Fundação Toyota.



Divulgação/Nissan

CUMMINS MERITOR: FÁBIO BRANDÃO + JORGE SILVA + ADRIANO ESPERIDIÃO

A Cummins Meritor divulgou em fevereiro três mudanças em seu quadro organizacional nas áreas de produção.

Fábio Brandão agora é diretor global de engenharia de manufatura e ficará baseado nos Estados Unidos a partir do segundo trimestre. Ele assumiu o posto em novembro e antes era o diretor de engenharia e PMO no Brasil. Em outra mudança, no começo de fevereiro, Jorge Silva assumiu a diretoria de operações da Cummins Meritor na América do Sul.

No mesmo mês Adriano Esperidião foi nomeado gerente de engenharia do produto Cummins Meritor na América do Sul. Em seu novo cargo ele será responsável pelos planos de projetos, desenhos, simulações, redução de custo, fixações, eixos elétricos, laboratório e suporte ao cliente.



Divulgação/Chem-Trend

CHEM-TREND: RODRIGO MADEIRA

Rodrigo Madeira foi nomeado em fevereiro diretor de vendas para o Hemisfério Sul da Chem-Trend, empresa

de compostos químicos do Grupo Freudenberg. O executivo está na companhia desde 2008 e é formado em engenharia mecânica pela UFMG, Universidade Federal de Minas Gerais, com mestrado em metalurgia também na UFMG e MBA pela Manchester University, na Inglaterra. Seu último cargo foi de diretor executivo na Freudenberg Filtration Technologies América do Sul, na qual estava desde 2017.

2,9%

Crescimento oficial do PIB brasileiro em 2022, divulgado pelo IBGE no início de março, em linha com a expectativa do mercado.

R\$ 188,3 bi

Lucro líquido da Petrobras em 2022, o maior da história da companhia, 76,6% acima do recorde de 2021.

R\$ 215,7 bi

Total de dividendos pagos aos acionistas da Petrobras pelos resultados de 2022, a segunda maior remuneração acionária do mundo no ano.

R\$ 1 320

Salário mínimo brasileiro a partir de maio, o quinto mais baixo de 17 países da América Latina, só acima de Colômbia, República Dominicana, Argentina e Venezuela, em último lugar. Os três maiores são Costa Rica (R\$ 3 183), Uruguai (R\$ 2 851) e Chile (R\$ 2 508).

“A Petrobras teve lucro recorde, distribui aos acionistas o segundo maior dividendo do mundo, mas investiu muito pouco. É uma empresa de energia que deveria estar investindo no etanol de segunda geração, biodiesel, hidrogênio verde. A Petrobras é um patrimônio deste País, não é só para os acionistas ganharem, tem de pensar na soberania energética do Brasil”.

Luiz Inácio Lula da Silva, presidente da República, em entrevista a Reinaldo Azevedo na Band News, no início de março.

“O consumo foi um grande componente do PIB em 2022 e é um segmento que pesa muito. Como não teremos o mesmo nível de estímulos fiscais e as famílias estão endividadas, o consumo de produtos deve cair, principalmente dos mais caros.”

Juliana Trece, economista do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas, sobre o desempenho da economia brasileira em 2022 e 2023.

“Protecionismo disfarçado de preocupação ambiental não ajuda em nada e não será aceito. Este é um governo que tem claro compromisso com a questão ambiental.”

Mauro Vieira, ministro das Relações Exteriores, em entrevista a NeoFeed, sobre a retomada das negociações do acordo comercial do Mercosul com a União Europeia.

“Claro que não seria como o Regime do Nordeste é hoje, pois seus termos não são mais como os originais, mais coisas foram incorporadas. Mas a ideia é mais ou menos essa: conceder crédito presumido do IPI para o pagamento da PIS/Cofins para quem investir em tecnologias de descarbonização. E aí cabe ao governo, com seu corpo técnico, calibrar este valor.”

Ricardo Bastos, diretor de relações institucionais e governamentais da Great Wall Motor no Brasil, sobre proposta de incentivo tributário à produção no Brasil de veículos de baixa emissão, que sugeriu a Geraldo Alckmin, vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Os patrocinadores desta edição

Seu lar pode colorir a vida de muitas crianças

até 31/6

Do seu imposto de Renda para o Hospital Pequeno Príncipe



Do Br-000, sobre 5,75% do pretérito do Imposto de Renda de pessoa física, o contribuinte pode destinar até 20% para o Hospital Pequeno Príncipe, entidade sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ nº 06.940.888/0001-00.

É só, assim, declarar nos Impostos de Renda que o projeto do lar também beneficiará instituições do Brasil, para contribuir para a saúde e educação das crianças, os lares, hospitais e universidades. Basta a transferência de uma parcela do imposto.

Assim, destinando o imposto de Renda em 31 de março de 2008, o contribuinte poderá contribuir até 31 de maio de 2008.

Entenda como usar:

 **HOSPITAL PEQUENO PRÍNCIPE** | **IMPLANTADO EM 1938**
HOSPITAL DE CRIANÇAS

 **FAPESP**
FUNDAÇÃO DE AMPARO À PESQUISA DO ESTADO DE SÃO PAULO