



## 27 DE MAIO DE 2015

### Quarta-feira

- CONFIANÇA NA INDÚSTRIA CAI 1,6% E CHEGA A MENOR NÍVEL DESDE 2005, DIZ FGV
- CURITIBA TEM PERDAS COM POSSÍVEL VENDA DO HSBC
- SENADO RESTRINGE ACESSO A ABONO SALARIAL E SEGURO-DESEMPREGO
- SAIBA COMO CADA SENADOR VOTOU SOBRE SEGURO-DESEMPREGO E ABONO
- MONTADORA DE CARROS ELÉTRICOS BYD QUER US\$ 1,9 BILHÃO EM CAPITAL
- ENTRA EM VIGOR LEI QUE OBRIGA EMPRESAS A APRESENTAREM FICHA COMPLETA DO VEÍCULO
- JURO ALTO REDUZ ATRATIVIDADE DE INVESTIMENTO EM INOVAÇÃO NO BRASIL
- VOLKSWAGEN INAUGURA NOVA FÁBRICA NA CHINA
- SINDICATO PROTESTA CONTRA CORTES NA MERCEDES
- JAGUAR LAND ROVER CRESCE PELO 5º ANO CONSECUTIVO
- CARRO TOTALMENTE AUTÔNOMO SÓ DEPOIS DE 2025
- AÇÕES DA FORTESCUE SOBEM 10,60% APÓS NOTICIÁRIO CHINÊS
- FÉRIAS E LAY-OFFS DEVEM REDUZIR PRODUÇÃO DE VEÍCULOS EM MAIO
- EXCEDENTES DE AÇO PREOCUPAM AS SIDERÚRGICAS
- JUSTIÇA LIBERA IMPORTAÇÃO DE VERGALHÕES DE AÇO DA TURQUIA
- FORNOS DESLIGADOS DA USIMINAS É NEGATIVO PARA O CRÉDITO
- CUSTO DE PRODUÇÃO QUASE EMPATA COM PREÇO DE MERCADO
- GUERRA À POLUIÇÃO NA CHINA IMPULSIONA PROJETO DE MINÉRIO DE FERRO DA ANGLO A 16.000 KM DE DISTÂNCIA
- EM CRISE, MONTADORAS REDUZEM REMESSAS DE LUCRO AO EXTERIOR
- VENDAS DA INDÚSTRIA ESTÃO EM QUEDA HÁ UMA DÉCADA

▪ **INVESTIMENTO DIRETO NO PAÍS SOMA US\$ 5,777 BILHÕES EM ABRIL**

<b>CÂMBIO EM 27/05/2015</b>		
	Compra	Venda
Dólar	3,170	3,170
Euro	3,451	3,452

Fonte: BACEN

**Confiança na indústria cai 1,6% e chega a menor nível desde 2005, diz FGV**

27/05/2015 – Folha de S. Paulo



O Índice de Confiança da Indústria (ICI) brasileira caiu 1,6% em maio sobre o mês anterior, quarto mês seguido de queda ainda que em um ritmo mais fraco, e atingiu o menor nível da série iniciada em outubro de 2005. Os dados divulgados nesta quarta-feira (27) são da Fundação Getulio Vargas (FGV).

O ICI atingiu 71,6 pontos em maio, ante 72,8 pontos em abril, quando registrou queda de 3,4% na comparação com o mês anterior.

"Em maio, houve diminuição da satisfação com a situação presente dos negócios e queda do nível de utilização da capacidade, sinalizando um fraco desempenho produtivo do setor no segundo trimestre", disse o superintendente adjunto para ciclos econômicos da FGV/IBRE, Aloisio Campelo Jr.

Segundo os dados da FGV, o Índice da Situação Atual (ISA) caiu 2,0%, para 74,6 pontos. Por sua vez, o Índice de Expectativas (IE) teve queda de 1,3%, para 68,7 pontos.

Já o Nível de Utilização da Capacidade Instalada recuou 0,9 ponto percentual, para 79% em maio, menor nível desde maio de 2009 (78,9%).

Em março, a produção da indústria brasileira recuou 0,8% sobre o mês anterior, encerrando o primeiro trimestre com queda acumulada no ano de 5,9%.

## **Curitiba teme perdas com possível venda do HSBC**

27/05/2015 – Folha de S. Paulo

A cidade de Curitiba teme uma grande queda de arrecadação, caso o HSBC seja vendido e o novo comprador transfira sua sede para outro município, como São Paulo.

O banco é o maior contribuinte da capital –são R\$ 86 milhões, quase 10% da arrecadação do ISS de Curitiba.

"Ainda não se sabe o que ocorrerá, mas nos preocupa, não só pela arrecadação, como por empregos, pela renda da cidade, pela cadeia de fornecedores formada e pela atuação social do banco", diz Eleonora Fruet, secretária municipal de Finanças.

O cenário ideal é que a unidade brasileira do banco britânico fique em mãos estrangeiras sem presença no Brasil, como as de chineses ICBC e CCB e do canadense Scotiabank, diz o sindicato local de bancários.

"Sem estrutura no país, poderiam continuar na cidade, diferentemente de um banco nacional, como o Bradesco", diz o presidente da entidade, Elias Jordão.

O Santander, outra instituição que também sinalizou interesse na aquisição, já tem 72 agências na região metropolitana de Curitiba –quase o dobro das unidades do HSBC na área.

"Conversamos com o Banco Central, o Cade e parlamentares para minimizar o impacto. Pedimos que não olhem apenas o lado financeiro, mas o social também."

Os presidentes do HSBC, André Guilherme Brandão, e do Santander, Jesús Zabalza, já agendaram reuniões com o prefeito Gustavo Fruet.

## **Senado restringe acesso a abono salarial e seguro-desemprego**

27/05/2015 – Folha de S. Paulo

O Senado aprovou nesta terça (26) a medida provisória 665, que restringe o acesso a benefícios trabalhistas com o objetivo de cortar gastos públicos obrigatórios.

A proposta foi aprovada em votação apertada —39 votos a favor e 32 contra—, numa semana decisiva para o governo Dilma Rousseff, que tem enfrentado resistência de sua própria base de apoio no Congresso ao ajuste fiscal.

O texto, que segue para sanção da presidente, dificulta a concessão de seguro-desemprego, abono salarial e seguro-defeso (destinado a pescadores na entressafra).

A medida foi aprovada pelo Congresso com alterações bem mais amenas do que as originalmente propostas pelo Executivo (veja quadro).

Em relação ao abono salarial (benefício de um salário mínimo para quem recebe até dois salários mínimos), o Congresso aprovou a necessidade de se ter trabalhado no mínimo três meses, mas há o compromisso do governo de vetar esse trecho, o que manteria a exigência atual, de um mês.

Não há previsão oficial de quantos trabalhadores serão afetados pelo acesso mais restrito aos benefícios. Em janeiro, quando ainda se discutia a proposta original do governo, estudo do Dieese previa que cerca de 4,8 milhões de beneficiários não teriam acesso ao seguro-desemprego (a estimativa considera a Rais de 2013).

O Ministério do Trabalho, por sua vez, estimou que, se as novas regras fossem aplicadas em 2014, 2,27 milhões de trabalhadores não receberiam seguro-desemprego. No ano passado, 8,5 milhões de brasileiros pediram o benefício.

Após a votação desta terça, Miguel Torres, presidente da Força Sindical, afirmou que, se a regra estivesse valendo em 2014, os atingidos seriam 6 milhões.

## **MAIS DUAS PROVAS**

Além da medida aprovada nesta terça (26), o governo tem duas outras dentro do pacote de ajuste fiscal encaminhado ao Congresso. Hoje, o Senado deverá votar a que altera as regras para concessão da pensão por morte e auxílio doença (veja quadro). A outra MP eleva a tributação de produtos importados e a previsão é que seja apreciada nesta quinta (28).

Com as medidas trabalhista e previdenciária, o governo espera reduzir seus gastos com esses benefícios em R\$ 5 bilhões neste ano. A expectativa inicial era promover uma redução de gastos de R\$ 18 bilhões.

O número, logo depois de anunciado, foi revisto para R\$ 11 bilhões porque as alterações nas regras do abono salarial só teriam impacto fiscal a partir do ano que vem.

Com as várias concessões feitas pelo Executivo para vencer as resistências às propostas no Congresso, a economia caiu para R\$ 5 bilhões, segundo o ministro Nelson Barbosa (Planejamento). Para compensar, o governo anunciou na semana passada aumento na tributação dos bancos. Já a MP dos importados deverá gerar um aumento de arrecadação de R\$ 700 milhões por ano.

## **Folha de pagamento**

Além das medidas provisórias, o governo ainda precisa ver aprovado no Legislativo o projeto de lei que revê o programa de desoneração da folha de pagamento das empresas. Isso só deve acontecer em junho.

O texto enviado pelo Executivo eleva, já neste ano, a alíquota da contribuição previdenciária sobre o faturamento das empresas de 1% para 2,5% para o setor industrial e de 2% para 4,5% para a área de serviços. O relator do projeto na Câmara, Leonardo Picciani (PMDB-RJ), pretende atenuar a proposta e até excluir setores do aumento imediato, garantindo gradualismo na elevação.

O ministro Joaquim Levy (Fazenda) tem se mostrado inflexível em aceitar os ajustes e diz que a exclusão de setores poderá levar outros a reivindicarem o mesmo benefício.

Pela proposta original do governo, o projeto reduziria a renúncia fiscal com a desoneração de R\$ 25 bilhões para R\$ 12 bilhões ao ano. Para este ano, a economia estimada era de R\$ 5,35 bilhões se a taxa maior entrasse em vigor em junho.

Os senadores começaram a discussão sobre a medida da pensão por morte, mas a votação deve ficar para esta quarta-feira (27).

## AS MEDIDAS DO PACOTE ECONÔMICO

O que muda na concessão de direitos trabalhistas e previdenciários

### MP 665

Aprovada na Câmara e no Senado com modificações

#### CONDIÇÕES PARA RECEBER O BENEFÍCIO

Como era

O que o governo propôs

Como foi aprovada no Congresso

Economia prevista

#### Seguro-Desemprego

Tempo trabalhado antes da demissão	6 meses ininterruptos (no mínimo)	Solicitação 1ª Um ano e meio 2ª Um ano 3ª 6 meses	Solicitação 1ª Um ano 2ª 9 meses 3ª 6 meses	R\$ 5 bilhões em 2015
------------------------------------	-----------------------------------	--	--	--------------------------

#### Abono salarial

Tempo trabalhado	Um mês no ano e receber até dois salários mínimos	6 meses ininterruptos	3 meses ininterruptos	Sem economia prevista para 2015
Valor do benefício	Um salário mínimo para todos	Proporcional ao tempo trabalhado	Manteve a proposta do governo	

### MP 664

Aprovada na Câmara com a inclusão de alternativa ao fator previdenciário. Poderá ser votada no Senado nesta quarta (27)

#### CONDIÇÕES PARA RECEBER O BENEFÍCIO

Como era

O que o governo propôs

Proposta da Câmara

Economia prevista

#### Auxílio-doença

Valor máximo do benefício	91% do salário de benefício* limitado ao teto do INSS**	Média dos últimos 12 salários	Manteve a proposta do governo	R\$ 1,2 bilhão
Empresas	Bancavam os primeiros 15 dias	Arcam com o custo de 30 dias do benefício antes do INSS	Manteve a proposta do governo	

#### Pensão por morte

Tempo de contribuição e de casamento	Sem tempo mínimo	2 anos	18 meses de contribuição e 2 anos de casamento	R\$ 1,2 bilhão
Duração dos pagamentos	Vitalícia, independente da idade do beneficiário	Proporcional à idade do beneficiário	Proposta do governo foi mantida, mas com duração de pagamentos ampliada	

\*Média dos 80% maiores salários de contribuição do segurado desde jul.94 \*\*R\$ 4.663,75

## Saiba como cada senador votou sobre seguro-desemprego e abono

27/05/2015 – Folha de S. Paulo

O Senado aprovou nesta terça-feira (26), com margem apertada, a primeira das medidas provisórias que visam cortar gastos públicos obrigatórios. Todas as alterações propostas foram rejeitadas.

Foram 39 votos a favor e 32 contra a medida provisória 665, que dificulta a concessão de seguro-desemprego, abono salarial e seguro ao pescador artesanal em tempos de pesca proibida (veja abaixo como foi a votação).

Mesmo cedendo em alguns pontos, o governo enfrentou traições do próprio partido da presidente. Exponentes desse fogo amigo, os senadores do PT Lindbergh Farias (RJ) e Paulo Paim (RS) votaram contra a matéria, junto com Walter Pinheiro (BA). O presidente do Senado, Renan Calheiros (PMDB - AL), não votou.

Do PMDB, houve dois votos contrários à medida –de Ricardo Ferraço (ES) e Roberto Requião (PR).

## **Montadora de carros elétricos BYD quer US\$ 1,9 bilhão em capital**

27/05/2015 – Folha de S. Paulo



A BYD, montadora chinesa de carros elétricos da qual Warren Buffett é sócio, está se preparando para levantar US\$ 1,9 bilhão em capital por meio da emissão de novas ações. As operações com as ações da empresa foram suspensas na terça-feira em Hong Kong e na segunda-feira em Shenzhen, à espera do anúncio da emissão, que a companhia descreveu como colocação privada de ações tipo A.

O número de ações e o preço serão revelados depois que a transação estiver concluída, informou a BYD.

A companhia inclui entre seus investidores o grupo Berkshire Hathaway, de Buffett, e se beneficiou da agitação nos preços das ações de tecnologia chinesas.

A montadora não acrescentou detalhes sobre o uso dos fundos da emissão, mas analistas dizem que o momento da operação poderia ter sido calculado para permitir que ela aproveite a subida nos preços de suas ações.

O dinheiro poderá ser usado para investimento em pesquisa e desenvolvimento e para ganhar vantagem sobre a rival Tesla, sugeriram analistas.

As ações da BYD, cotadas em Shenzhen, quase dobraram de valor este ano, liderando a bolsa de Shenzhen, e as ações de tecnologia chinesas em geral vêm demonstrando alguns dos melhores desempenhos nas bolsas de Shenzhen e Xangai.

Em dezembro, as ações da BYD chegaram a cair 47% em um único dia, em uma onda de vendas causada por pânico.

A companhia foi criada duas décadas atrás, como fabricante de baterias para celulares, mas desde então evoluiu para a produção de veículos elétricos e híbridos.

O grupo delineou planos para encarar a Tesla no mercado de automóveis elétricos, no qual sua principal vantagem está nas baterias.

Baterias de alta energia, leves e eficientes são vistas como o mais importante componente dos automóveis elétricos bem sucedidos.

Desde o lançamento de sua linha de veículos, em 2003, a BYD se tornou uma das mais bem sucedidas montadoras chinesas. Mas fora do país ela se concentra em vender ônibus, não automóveis.

A empresa projeta uma alta nas encomendas de seus ônibus elétricos depois de ter conquistado seu maior contrato nos Estados Unidos, junto a uma operadora de transporte coletivo, no mês passado.

Também delineou planos para aceitar pedidos de caminhões elétricos de compradores estrangeiros, no segundo semestre deste ano, com entregas a partir de 2016.

Os Estados Unidos provavelmente serão um dos primeiros destinos para os caminhões, segundo a companhia.

A maior parte da produção da BYD acontece na China, mas ela anunciou planos para investir US\$ 48 milhões em uma fábrica de painéis solares no Brasil.

De acordo com a Bloomberg, a BYD está trabalhando com diversos bancos na colocação de suas ações, entre os quais China Merchants Securities, Guosen Securities, China International Capital e UBS.

## **Entra em vigor lei que obriga empresas a apresentarem ficha completa do veículo**

27/05/2015 – Folha de S. Paulo



Lei que obriga empresas que comercializam veículos novos ou usados a informarem o valor dos tributos, débitos e a situação de regularidade dos automóveis vendidos entrou em vigor nesta segunda (25).

Sancionada em 25 de março deste ano, a [lei nº13.111](#) prevê que os compradores de veículos devem ser informados sobre furtos, alienação ou qualquer tipo de débito que impeça a circulação do automóvel. Os valores relativos aos impostos também devem ser demonstrados no momento de compra.

Para o consultor de compras de veículos, Cristiano Primo (36), a lei beneficia os empresários do setor. "Como sou obrigado a fornecer o histórico quando vendo, exijo quando compro. Isso nos deixa mais seguros e evita problemas no futuro", comenta.

Em caso de descumprimento, as empresas serão obrigadas a arcar com os débitos anteriores a data da venda e até reembolsar o comprador com o valor integral do bem, caso haja alguma impossibilidade de regularização.

Reclamações podem ser direcionadas ao Procon da cidade onde houve a ocorrência. Em São Paulo, informações podem ser obtidas pelo site [www.procon.sp.gov.br](http://www.procon.sp.gov.br) ou pelo telefone 151.

## Juro alto reduz atratividade de investimento em inovação no Brasil

27/05/2015 – O Estado de S. Paulo



Abrir mão da classificação de economia altamente fechada é apenas um passo para o Brasil fomentar a melhora da produtividade. Outro é reduzir o prêmio de risco de investir no Brasil.

Com os juros nominais mais altos em um conjunto de 30 países do G-10, da Ásia e da América Latina, o Brasil impõe naturalmente uma dificuldade para o empresário. Para se mexer, o empreendedor precisa acreditar que vai lucrar mais investindo em um projeto inovador do que colocando seu dinheiro em títulos públicos. "Aula clássica de industrialização.

O negócio do empresário é ganhar dinheiro. Não é ser produtivo. Ele vai ser mais produtivo se essa for a melhor maneira de ele ganhar dinheiro", diz o economista-chefe do Banco Fator e professor da FEA-USP, José Francisco de Lima Gonçalves.

Sendo assim, a política monetária brasileira tem, em certa medida, influenciado historicamente o baixo investimento em pesquisa e desenvolvimento (P&D). Segundo a mais recente Pesquisa de Inovação Tecnológica (Pintec) do IBGE, a indústria investe 5% em P&D.

"A inovação é naturalmente uma atividade arriscada. Além de o risco ser grande, o retorno do investimento acaba indo para toda a sociedade", afirma Fernanda, do Ipea. Ela exemplifica. O retorno social da invenção de um computador é muito maior do que o retorno do empresário. Por isso, o Estado teoricamente investiria bastante em inovação e novas tecnologias, como ocorreu escancaradamente na Coreia do Sul, benchmark habitualmente citado por especialistas pró-abertura de mercado.

Não só a política macroeconômica, mas iniciativas do governo também podem desestimular o investimento em inovação e P&D. Fernanda dá como exemplo uma contradição entre o programa Inova Empresa da Finep, empresa pública ligada ao Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), cuja missão é estimular P&D, e o Programa de Sustentação do Investimento (PSI), voltado para fomentar renovação de frotas e bens de capital.

"Houve um período, em 2012, que o governo brasileiro cobrou das linhas 'procaminhoneiro' e 'bens de capital' taxa de 2,5% enquanto, nesse mesmo período, as linhas de inovação (da Finep) operavam a 4%", diz a diretora do Ipea. "Ora, porque alguém se arriscaria em um projeto de inovação tecnológica se era mais barato comprar tecnologia já conhecida?", questiona a pesquisadora.



Imprevisibilidade. O caráter mutável das regras e programas federais também atrapalha, na avaliação de Fonseca, da CNI, e do coordenador executivo do Fórum de Economia da Fundação Getúlio Vargas em São Paulo (FGV-SP), Nelson Marconi. "É ruim quando o governo lança uma política e depois volta atrás", diz Marconi.

Fonseca dá como exemplo a desoneração da folha de pagamento. A redução dos impostos surgiu para alguns setores em 2011. Depois foi ampliada, tornou-se permanente e agora está prestes a ser extinta como forma de cumprir a meta de ajuste fiscal. "Como o empresário sabe que vai ter a redução de custo por apenas um período, ele não faz o investimento", afirma Fonseca.

É como Fernanda, do Ipea, afirma: "Tudo na vida econômica é questão de incentivo". Mas depende do incentivo e da firmeza do estímulo. Entre 2011 e 2014, o governo federal anunciou 64 medidas, segundo levantamento da gestora Quantitas. Foram iniciativas micro e macroeconômicas com a capacidade de gerar uma repercussão grande, média ou pequena.

O resultado de tanto esforço é conhecido. O PIB brasileiro cresceu 0,1% em 2014, e a projeção mediana da pesquisa Focus para 2015 é de uma contração de 1,20%.

Marconi, da FGV-SP, afirma que "nada deu certo" porque, em parte, os preços de juros e câmbio estão fora de lugar. "Os países asiáticos fizeram políticas industriais e se desenvolveram porque os preços macroeconômicos estavam no lugar", diz o professor. No Brasil, a história é um pouco diferente.

## Volkswagen inaugura nova fábrica na China

27/05/2015 – Automotive Business



A Shanghai-Volkswagen (SVW), uma das joint ventures da companhia alemã na China, inaugurou nova fábrica no país. A planta fica na cidade de Changsha, a 900 quilômetros de Xangai, e tem capacidade produtiva para 300 mil veículos por ano.

Depois de dois anos de construção, o primeiro carro a sair da linha de montagem foi o Volkswagen New Lavida. Ali serão feitos também modelos da marca Skoda.

Segundo a companhia, o projeto é responsável pela criação de 4 mil empregos diretos, com a abertura de outras 4 mil vagas no parque de fornecedores de componentes instalado na região. "A China não é apenas o maior e mais importante mercado do Grupo Volkswagen, como também está se tornando a nossa segunda casa.

Queremos desenvolver o país à medida que criamos as nossas raízes localmente", declarou Jochem Heizmann, membro do conselho de administração da empresa na China. O empreendimento deve fortalecer ainda mais a presença de 20 anos da Volkswagen no país asiático.

Com suas duas joint ventures na região – FAW-Volkswagen e Shanghai-Volkswagen – a companhia vendeu 3,7 milhões de veículos na China em 2014, com crescimento de 12,4% na comparação com o ano anterior. A empresa e seus parceiros têm investimento de mais de € 22 bilhões programado para a região até 2019.

### **Sindicato protesta contra cortes na Mercedes**

27/05/2015 – Automotive Business

O Sindicato dos Metalúrgicos do ABC decidiu mobilizar os trabalhadores em São Bernardo do Campo (SP) em protesto contra a demissão de 500 metalúrgicos da Mercedes-Benz. Os cortes devem ocorrer na sexta-feira, 29. A decisão foi tomada em reunião com mais de 500 trabalhadores na sede do sindicato na tarde de terça-feira, 26.

Embora sem definir o tipo de ação, o sindicato deve organizar protestos no portão de entrada da montadora e a mobilização está programada para os dias 27, 28 e 29.

Procurada, a Mercedes-Benz reiterou a necessidade de demitir 500 dos 750 trabalhadores atualmente em layoff e informa que, além destes, há excedente de 1.750 funcionários na fábrica de São Bernardo do Campo.

Em 17 de abril a Mercedes já havia comunicado a intenção de desligar estes 500 trabalhadores, o que deflagrou uma greve, terminada dias depois, quando a montadora adiou a decisão e abriu novo Plano de Demissão Voluntária mais vantajoso. O PDV, contudo, teve baixa adesão e a Mercedes decidiu retomar o processo de demissões.

Para tentar ajustar os estoques atuais à fraca demanda, a Mercedes inicia na segunda-feira, 31, um período de férias coletivas de 7 mil trabalhadores durante 15 dias. Toda a produção será interrompida.

### **Jaguar Land Rover cresce pelo 5º ano consecutivo**

27/05/2015 – Automotive Business



Pelo quinto ano consecutivo a Jaguar Land Rover registra resultados positivos em seu balanço financeiro ao apurar lucro antes de impostos 4,5% maior no ano fiscal 2014-2015, encerrado em 31 de março de 2015, na comparação com os 12 meses imediatamente anteriores, para o equivalente a £ 2,61 milhões, conforme dados divulgados na terça-feira, 26.

No período anterior, a empresa, controlada pelo Grupo Geely, havia registrado lucro de £ 2,50 milhões.

O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) aumentou expressivos 21,8% na mesma base de comparação, passando de £ 3,39 milhões para £ 4,13 milhões, com margem de 18,9%, alta de 1,4 ponto porcentual.

Os resultados foram baseados no aumento de 12,8% do faturamento das marcas durante os doze meses, para £ 21,8 milhões contra os £ 19,3 milhões do ano fiscal anterior, geradas pela venda de 462,2 mil unidades entregues em todo o mundo, com destaque

para os lançamentos dos Jaguar XE, F-Pace e XF, bem como do início das vendas do novo Land Rover Discovery Sport, que também será produzido no Brasil.

O relatório destaca que entre 1ª de abril de 2014 e 31 de março de 2015, Jaguar e Land Rover contabilizaram £ 3,14 milhões investidos nas áreas de pesquisa e desenvolvimento e em despesas de capital.

Entre os investimentos, a companhia destaca os £ 500 milhões na nova fábrica em Wolverhampton, no Reino Unido, que abriu as portas em outubro passado. No mesmo mês, a empresa abriu sua primeira fábrica fora do Reino Unido, em Changshu, na China, e iniciou em dezembro as obras da segunda fábrica fora de seu país de origem, no Brasil, em Itatiaia (RJ)

Para os próximos cinco anos, a Jaguar Land Rover planeja 50 lançamentos, entre novos modelos e versões, dos quais 12 estão programados para o atual ano fiscal.

“A Jaguar Land Rover já entregou cinco anos de resultados financeiros sólidos, o que nos permite investir em nosso futuro a longo prazo. Isto tem posicionado a empresa estrategicamente e financeiramente para o crescimento sustentável contínuo.

O ano passado foi de conquistas significativas, com a expansão da nossa gama de veículos e de nossa capacidade de produção.

Estamos comprometidos em oferecer um maior crescimento este ano, mantendo nosso ritmo de lançamentos de novos modelos e introduzindo tecnologias inovadoras para os nossos clientes em todo o mundo”, comentou o CEO Ralf Speth.

## **Carro totalmente autônomo só depois de 2025**

27/05/2015 – Automotive Business

Apesar da forte expectativa que cerca a chegada do carro autônomo, a Bosch acredita que os modelos capazes de rodar com a tecnologia tanto no trânsito urbano quanto nas estradas só chegarão ao mercado a partir de 2025.

Até lá, no entanto, os sistemas de assistência ao motorista e os modelos capazes de rodar de forma independente em situações específicas de tráfego começarão a aparecer de forma gradual e cada vez mais expressiva.

Em sua coletiva de imprensa global, realizada em maio em Boxberg, na Alemanha, a companhia confirmou que já neste ano chegará ao mercado o primeiro carro equipado com o sistema de assistência remota ao estacionamento.

A tecnologia permitirá que o condutor pare o carro em frente a uma vaga, desça do veículo e acione um comando pelo celular ou chave para que ele estacione sozinho. A novidade foi demonstrada pela companhia em versão protótipo e, apesar de impressionar, funciona apenas para vagas de 90 graus e já com o automóvel posicionado pelo condutor.

A Bosch também anuncia para este ano a chegada ao mercado de outro sistema importante, que deve compor no futuro o carro totalmente autônomo: o suporte a manobras evasivas.

Por meio de radares e câmeras, a tecnologia detecta obstáculos no entorno do veículo e permite que ele desvie e evite colisões.

Em 2016 a sistemista deve começar a fornecer às montadoras o Traffic Jam Pilot. "Será a primeira situação em que o carro rodará em modo totalmente autônomo por alguns momentos", enfatiza Dirk Hoheisel, membro do conselho administrativo da Bosch.

O sistema funciona em situações de congestionamento, quando assume o controle da direção fazendo acelerações, seguindo em frente e freando.

O condutor não precisa guiar o veículo no anda e para do trânsito, mas tem de ficar atento para monitorar a situação e assumir a direção a qualquer momento.

"Fazer a transição da direção parcialmente para a altamente assistida é um grande passo tanto em termos tecnológicos quanto em termos legais", avalia Hoheisel.

Depois de subir este degrau, o próximo marco para o avanço da direção autônoma prevista pela Bosch deve acontecer em 2020, com o lançamento do Highway Pilot. A novidade permitirá ao motorista entregar a condução do carro ao sistema quando o veículo estiver em rodovias.

Apenas a partir de 2025 a fabricante prevê a chegada do que chama de Auto Pilot, que seria a tecnologia capaz de assumir o controle do automóvel tanto em estradas quanto em situações de tráfego urbano.

## **PROTÓTIPOS**

Em seu encontro bianual com a imprensa, a Bosch apresentou dois protótipos autônomos: um elétrico Tesla S e um BMW 325d com motor diesel. Ambos foram adaptados para os testes da fabricante de sistemas, com a inclusão de sensores, câmeras e um grande painel onde o condutor do veículo precisa ligar todos os sensores e radares do veículo para que ele identifique a via e outros automóveis para rodar de forma autônoma.

A reportagem andou no modelo da Tesla na pista de testes da empresa. Apesar de ser um circuito fechado, no mesmo momento rodavam ali outros carros. Mesmo assim, a partir do momento em que o veículo passou para o modo autônomo, a pessoa responsável pela demonstração não tocou mais no volante ou nos pedais do automóvel.

O veículo foi capaz de ler perfeitamente as situações de tráfego, desviar de outros carros e acelerar apenas nos momentos em que a pista estava livre.

Todos os cálculos eram feitos pelo sistema durante a condução, sem qualquer tipo de memorização da pista.

Apesar de ser capaz de rodar em velocidade maior, o carro alcançou pouco mais de 80 km/h durante o teste. Foi o suficiente para causar certa apreensão nos passageiros, afinal, é difícil confiar no sistema sem ter qualquer intimidade com ele.

Atenta a este aspecto, a Bosch quer garantir que as pessoas não fiquem receosas com a tecnologia. "O autônomo precisará manter o condutor bem informado sobre os próximos passos", lembra Hoheisel.

A companhia acredita que, além dos sensores apurados para saber o que há no entorno, manter a conectividade também será importante para o bom funcionamento do sistema de direção autônoma.

Por meio de informações armazenadas na nuvem e acessadas pelo carro, o veículo poderá saber o que há quilômetros adiante e tomar decisões, como reduzir a velocidade antecipadamente ou mudar a rota.

## **REDUÇÃO DOS ACIDENTES**

Apesar de a tecnologia já parecer bastante bem desenvolvida, muito próxima da maturidade comercial para ganhar as ruas, Hoheisel acredita que a indústria está em ponto crítico diante da evolução acelerada dos sistemas rumo ao carro com direção altamente assistida.

O avanço tecnológico pode ser barrado pela necessidade de atualização na legislação.

“Hoje temos o entrave legal da Convenção de Viena para o Tráfego Viário, de 1968, que determina que os veículos devem ser controlados por motoristas o tempo todo”, explica.

Segundo ele, as empresas trabalham para que esta regulamentação seja revista, já que a ideia da direção autônoma é justamente garantir mais segurança nas estradas.

Estima-se que 90% das colisões sejam causadas por falha humana.

A expectativa é que a automação do carro possa diminuir drasticamente este índice. Prova disso é a redução do número de mortes em acidentes de trânsito nos países desenvolvidos, onde há maior penetração dos dispositivos de assistência ao motorista.

Nos Estados Unidos a queda foi de 15% entre 2003 e 2013.

Na Alemanha e no Japão as fatalidades diminuíram 18% e 30% neste período, respectivamente.

Enquanto isso, nos países emergentes, onde as tecnologias do gênero ainda não têm presença, houve crescimento no número de acidentes com vítimas de 2003 a 2013.

No Brasil a alta foi de 35%. Na Índia a expansão foi menor, de 20%.

A ideia é que, com o aumento da presença da direção altamente assistida, estes números caiam gradativamente.

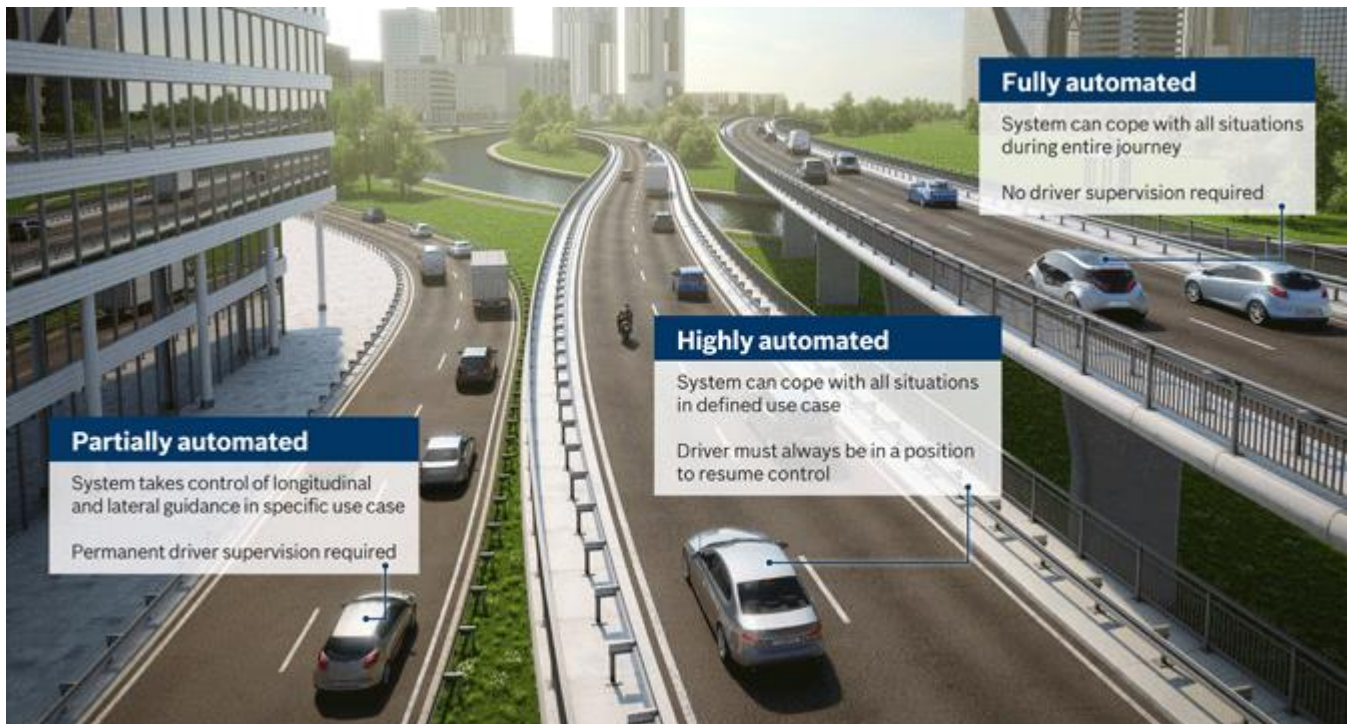
Quando questionado sobre quem seria responsabilizado caso um carro autônomo se envolvesse em um acidente, Hoheisel mostrou estar determinado.

“O nosso objetivo com o carro autônomo é alcançar zero acidente.”

O desafio é grande. Afinal, mesmo que os modelos com a tecnologia sejam capazes de detectar qualquer risco iminente de colisão, há ainda a ação imprevisível das pessoas que estarão no controle dos carros que não são autônomos.

A impressão é que, mesmo que a tecnologia necessária para que os veículos rodem de forma mais independente da atuação do motorista já seja realidade, o sonhado índice zero de acidente só poderá ser alcançado se todos os modelos em circulação forem equipados com algum sistema de comunicação que alerte os outros automóveis sobre qualquer problema ou risco.

## ETAPAS DA AUTOMAÇÃO VEICULAR



### Ações da Fortescue sobem 10,60% após noticiário Chinês

27/05/2015 – Exame



As ações da Fortescue tiveram forte alta nesta terça-feira, após o jornal Australian Financial Review publicar matéria afirmando que empresas chinesas não identificadas estariam interessadas em comprar uma participação na mineradora.

Os papéis da companhia terminaram em alta de 10,60% na bolsa de Sydney, após o relato de que essas empresas registraram o seu intento junto ao conselho sobre investimento estrangeiro da Austrália, conhecido como Firb.

Segundo a publicação, a quarta maior produtora de minério de ferro do mundo também estaria conversando, em uma outra frente, com a Baosteel Group e o Citic sobre um possível plano de recapitalização.

No início do ano, a Fortescue disse que considerava vender uma participação em seus ativos, como fizeram anteriormente outras mineradoras australianas.

Por causa da forte queda do preço do minério de ferro, a empresa tem tido dificuldade em se manter lucrativa.

Em resposta à matéria, a Fortescue disse que não iria comentar sobre "especulações" envolvendo a Baosteel ou o Citic.

Ela também não teria conhecimento sobre nenhuma intenção sinalizada à Firb.

## **Férias e lay-offs devem reduzir produção de veículos em maio**

27/05/2015 – Automotive Business



A produção de veículos em maio certamente será menor do que em abril, mas, juntamente com a estabilidade esperada nas vendas, ajudará a diminuir o nível de estoques nos pátios das montadoras e concessionárias, previu nesta segunda-feira, 25, o primeiro vice-presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Antonio Megale. Os dados oficiais serão divulgados no dia 8 de junho.

Em palestra durante workshop sobre tendências para o setor de automóveis e comerciais leves na capital paulista, o executivo não adiantou números, mas a previsão de uma produção menor em maio ante abril é calcada no maior número de medidas de corte de produção adotadas neste mês pelas montadoras, como férias coletivas e lay-offs (suspensão temporária dos contratos).

Megale previu também que as vendas de veículos em maio deverão apresentar "mais ou menos o mesmo nível do mês anterior". Em abril, foram emplacados 293,2 mil automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus novos em todo País.

Na primeira quinzena de maio, segundo antecipou o Broadcast, serviço em tempo real da Agência Estado, na semana passada, as vendas acumulavam queda de 1,7% ante a primeira metade de abril e recuo 22,9% frente um ano atrás, ao totalizarem 102,2 mil unidades.

Em abril, o estoque total de veículos nas fábricas e concessionárias era de 367,2 mil unidades, o equivalente a 50 dias de vendas. De acordo com dados da Anfavea, a maior parte estava concentrada nas concessionárias, onde havia 235,8 mil veículos (32 dias de vendas), enquanto nas fábricas o estoque era de 131,4 mil veículos (18 dias). O setor considera ideal um estoque equivalente a 30 dias de vendas.

## **Momento de preocupação**

Megale avaliou ainda que a crise pela qual passa a indústria automotiva brasileira é um momento de atenção e preocupação, mas não de desespero. Ele ponderou que as crises no setor são "cíclicas" e apostou na recuperação da confiança de investidores e consumidores, após a aprovação do ajuste fiscal em andamento, como o principal caminho para a retomada das vendas.

"Temos de ficar atentos, mas não desesperados", afirmou Megale a uma plateia de empresários e executivos do setor. O primeiro vice-presidente da Anfavea ponderou que, apesar da queda de 19,2% nas vendas de veículos novos no acumulado do primeiro quadrimestre em relação a igual período do ano passado, a situação do Brasil ainda é melhor do que a de outros países em épocas de crise.

Ele citou o exemplo dos Estados Unidos, cujos emplacamentos de veículos novos caíram 36% entre 2007 e 2009, período da crise financeira mundial.

O executivo reiterou que a aprovação das medidas do ajuste fiscal tocado pela equipe econômica é "vital" nesse processo de retomada da economia brasileira e, conseqüentemente, do setor, pois dará mais visibilidade a investidores e consumidores.

"A partir do ano que vem, teremos uma situação melhor", previu, lembrando que o mercado automotivo brasileiro historicamente não cresce de forma estável. Para 2015, a Anfavea projeta queda de 13,2% nas vendas e de 10% na produção ante 2014.

## **Excedentes de aço preocupam as siderúrgicas**

27/05/2015 – Valor Econômico

Nas atuais condições do mercado internacional de aço, o aumento das exportações de produtos siderúrgicos aparece como um duro desafio para o setor, principalmente por causa do excesso de capacidade do metal no mundo.

Segundo Marco Polo de Mello Lopes, presidente executivo do Instituto Aço Brasil, no entanto, os embarques nos primeiros três meses deste ano totalizaram 2,8 milhões de toneladas e US\$ 1,8 bilhão, o que representa alta de 39,5% em volume e de 21,6% em valor, quando comparados ao mesmo período de 2014. "Isso ocorre, principalmente, devido à remessa de placas semiacabadas."

A exportação em 2014 foi de US\$ 9,78 bilhões e para este ano foi estimada em US\$ 13,5 bilhões. "Mas esse crescimento previsto se deve a fatores pontuais, como as operações casadas de empresas que são obrigadas a exportar placas por questões contratuais", diz o executivo, que cita entre essas a Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA) e a Gerdau Açominas.

"Outro fator relevante foi o religamento do Alto Forno 3 da ArcelorMittal Tubarão em meados de 2014, no Espírito Santo, equipamento que se manterá funcionando durante todo este ano", salienta Lopes.

Ele lembra que o setor de produção de aço já foi muito mais importante para a balança comercial brasileira do que é hoje. "Fomos exportadores fortes no passado, quando chegamos a representar 17% do superávit da balança e houve épocas em que cerca de 50% de nossa produção estava voltada para o exterior."

Para ele o complicador representado pelo excedente de capacidade instalada de aço no mundo é "monumental" e está provocando práticas predatórias de comércio e deprimindo



os preços. Observa que, pelos últimos dados, essa capacidade chega a 700 milhões de toneladas e só a China participa com 400 milhões de toneladas do bolo.

Lopes enfatiza que, não por acaso, a China vem invadindo com enorme poder de fogo o mercado internacional, desvalorizando artificialmente sua moeda, o yuan, e agredindo comercialmente a América Latina e o Brasil em meio a esse avanço.

"A importação de aço chinês pelos brasileiros era de 1,3% em 2000 e no ano passado fechou em 52%, razão de sobra para que fique claro ser cada vez mais difícil para nossas empresas participar do mercado internacional."

Lopes observa que a indústria de transformação no Brasil - em que a siderurgia tem parcela muito forte - vem perdendo participação na formação do PIB nacional de forma acelerada.

"Os transformadores já chegaram a representar 25% do PIB e ficam hoje na casa dos 12%." A razão dessa queda é a perda de competitividade sistêmica da indústria brasileira, afirma.

Ele explica que isso se deve a fatores como o custo elevado da energia elétrica e do gás natural, a questão tributária e os juros mais altos do mundo. "Tudo isso somado tira a possibilidade de competir tanto aqui dentro - com o aço que chega de fornecedores externos - como lá fora."

Na visão do executivo do Aço Brasil, o câmbio é de fato uma variável importante, mas é preciso lembrar que a apreciação do dólar ocorreu não só aqui, mas em vários outros países também.

"Muitos acham que o dólar a três por um é interessante, mas em comparação com uma cesta de moedas de países concorrentes - em que entram o rublo russo e o yuan chinês, por exemplo - o Brasil ainda perde", diz.

Para ele, o apregoado ganho de competitividade pela via cambial é algo relativo quando se levam em conta as vantagens comparativas dos principais competidores.

O presidente da ArcelorMittal Brasil, Benjamin Baptista Filho, informa que em 2014 a ArcelorMittal Brasil produziu 5,36 milhões de toneladas de aços planos e 3,3 milhões de aços longos. Para 2015, diante de um cenário econômico difícil, ele prevê que a empresa deverá ter produção maior em aços planos, fato diretamente relacionado ao religamento do Alto Forno 3.

"Esperamos exportar mais de 40% da produção de aços planos e placas em 2015, resultado superior ao alcançado em 2014."

## **Justiça libera importação de vergalhões de aço da Turquia**

27/05/2015 – Diário Catarinense

Uma decisão do Tribunal de Justiça de Santa Catarina desconsiderou ações apresentadas pelo Instituto Aço Brasil, entidade que representa empresas produtoras de aço no país, que tentava barrar a entrada de vergalhões importados da Turquia.

Os desembargadores consideraram que apenas o Inmetro poderia questionar a comercialização do material, importado por uma empresa de Itajaí.

O Instituto foi condenado a pagar as despesas com a retenção da carga de barras de aço, que ficou parada na Portonave.

## **Fornos desligados da Usiminas é negativo para o crédito**

27/05/2015 – Monitor Digital

A parada temporária de dois fornos da Usiminas em Cubatão e Ipatinga, em 31 de maio e 4 de junho, é negativa para o crédito da empresa porque vai reduzir a sua produção anual de ferro-gusa em 1,4 milhão de toneladas, segundo avaliação da agência de classificação de risco Moodys.

“As paradas são uma resposta ao enfraquecimento da demanda por aço no mercado brasileiro. Isso é negativo para o crédito da empresa porque vai reduzir a capacidade estimada de geração anual de Ebitda em R\$ 386 milhões, mesmo com as reservas de custo”, diz trecho de relatório.

O anúncio da parada foi feito em 18 de maio e, segundo a agência, os dois fornos representam em torno de 22% da capacidade total de produção de aço da Usiminas. Com a parada, a empresa contará com redução de custos e um alívio na pressão sobre as margens no curto prazo, como resultado de menores taxas operacionais associadas à fraca demanda por aços planos.

No longo prazo, porém, a companhia pode ter custos associados maiores, relacionados ao religamento dos fornos. “A perspectiva para o mercado de aço no Brasil permanece desafiadora com as vendas domésticas de aço bruto caindo 5,3% em março, no ano contra ano, enquanto os setores que mais consomem aço continuam pressionados”, afirma.

## **Custo de produção quase empata com preço de mercado**

27/05/2015 – Monitor Digital

O custo da tonelada de minério de ferro produzida pelo sistema Minas-Rio, da Anglo American, é hoje praticamente o preço que a commodity é vendida no mercado. Enquanto o preço de venda está em cerca de US\$ 60, o custo de produção da mina está entre US\$ 55 e US\$ 65.

Para o presidente da unidade de negócio minério de ferro Brasil da Anglo, Paulo Castellari Porchia, entretanto, esta situação, tendo em vista o pouco tempo de operação da mina, “está ótimo”.

O executivo relativiza o custo atual uma vez que o empreendimento está na fase de ramp up, ou seja, em um período, que dura entre 18 e 20 meses, de melhorias de produto e de operação que antecede a utilização plena da capacidade de produção.

“O custo neste momento não está ruim, já que estamos iniciando a produção”, afirma Porchia. No planejamento da empresa, o custo médio nos primeiros 18 anos de operação da mina deve fechar entre US\$ 33 e US\$ 35.

Os custos devem cair, segundo o executivo, com melhorias operacionais que serão implantadas, mas ele também conta com a desvalorização do real, que pode ser positiva, já que o custo é medido na moeda nacional mas a venda é em dólar. A inflação, porém, é um fator que pode fazer o ganho cambial se perder.

"O mercado está se reorganizando, é muito difícil saber se a composição do custo vai subir ou descer", analisa o diretor de operação do Minas-Rio, Rodrigo Vilela. Um novo estudo de custo deve ser apresentado pela empresa em julho deste ano.

A qualidade do produto também é apresentada por Paulo Porchia como um diferencial que deve ajudar a empresa a vendê-lo por um valor um pouco acima do mercado. "Conseguimos no beneficiamento passar de um teor de 39% na mina para 68% no produto final", diz.

Ele também afirma que este teor está acima da média encontrada em outros empreendimentos no Brasil, Austrália, China, Índia, África e América do Norte, além de um teor menor de contaminantes (alumina e sílica). "O ativo é de primeira classe", avalia Porchia.

Mesmo assim, o presidente nega que a empresa tenha interesse em expandir o negócio ou aumentar o portfólio de produtos. "Vamos continuar fazendo o que a Anglo American sabe fazer bem, que é mineração de produtos diversificados", declara.

"Nosso limite de produção é o limite do mineroduto que é 29,8 milhões de toneladas", explica o diretor de implantação do Minas-Rio, Luis Renato Lage Gonçalves.

O empreendimento não está sendo negociado com outros grupos, segundo Paulo Porchia. "Não existe, hoje, negociação neste sentido", afirma.

## **Guerra à poluição na China impulsiona projeto de minério de ferro da Anglo a 16.000 km de distância**

27/05/2015 - InfoMoney

A incursão brasileira da Anglo American Plc no segmento de minério de ferro foi repleta de infortúnios, como o estouro bilionário do orçamento e a saturação global. No momento em que finalmente está aumentando sua produção, o projeto avaliado em US\$ 8,4 bilhões aproveita uma oportunidade gerada pela abordagem mais verde da China para a fabricação do aço.

A mina de minério de ferro Minas-Rio, maior projeto nos 98 anos da Anglo, deverá atingir o ritmo da capacidade produtiva até meados de 2016. E embora o início das operações coincida com a queda do preço do insumo usado para fabricação do aço, a mineradora com sede em Londres está apostando que a qualidade mais elevada de seu produto ajudará a proteger o empreendimento do mal-estar que afeta o setor.

A Minas-Rio produz pellet feed, um tipo de minério ultrafino que contém cerca de 68 por cento de ferro. Isso permite à Anglo vender com ágio sobre o valor de referência, porque as siderúrgicas -- incluindo as da China, o maior comprador -- o consideram mais produtivo e menos poluente.

Minério de ferro: projeto avaliado em US\$ 8,4 bilhões aproveita uma oportunidade gerada pela abordagem mais verde da China (Ian Waldie/Bloomberg)

Minério de ferro: projeto avaliado em US\$ 8,4 bilhões aproveita uma oportunidade gerada pela abordagem mais verde da China (Ian Waldie/Bloomberg)

A China está cada vez mais focada no impacto ambiental do consumo de minério de ferro nas siderúrgicas", disse Andreas Bokkenheuser, analista de ações do UBS Group AG, por telefone, de Nova York. "O teor mais baixo de sílica implica em um consumo maior no futuro", disse ele, em referência à impureza mais comum.

Bokkenheuser disse que o pellet feed com 68 por cento de ferro pode conseguir um prêmio de até US\$ 10 a tonelada sobre o preço de referência para 62 por cento. A Anglo, que espera embarcar até 14 milhões de toneladas neste ano e atingir a capacidade total de 26,5 milhões de toneladas em 2017, preferiu não dizer em quanto está precificando seu produto acima do valor de referência.

### **Saturação resistente**

O valor de referência subiu 2,6 por cento na terça-feira, para US\$ 62,78 a tonelada, segundo um índice compilado pelo Metal Bulletin. Os preços estão 68 por cento mais baixos em relação ao pico registrado em 2011 devido à expansão da oferta na Austrália e no Brasil, os principais exportadores.

Para esse tipo de minério de ferro não temos excesso de oferta”, disse Rodrigo Vilela, diretor de operações do projeto da Anglo, durante uma visita à mina, neste mês. “Graças à alta qualidade, não temos nenhum problema para enviar esse material para qualquer lugar do mundo”.

O projeto Minas-Rio engloba uma mina e uma planta de processamento em Conceição do Mato Dentro, no coração de Minas Gerais, conectadas por meio de um duto de 529 quilômetros de extensão a um terminal dedicado ao minério de ferro no porto de Açu, no estado do Rio de Janeiro.

As montanhas do estado de Minas Gerais, outrora uma importante região produtora de ouro, contêm depósitos com níveis mais elevados de ferro, em média, do que os vastos desertos da Austrália Ocidental.

### **Produção da Vale**

A Vale SA, maior produtora do mundo, também está ampliando a produção de seus produtos de alta qualidade e substituindo os materiais de teor mais baixo para melhorar as margens.

O colosso brasileiro fundada há 73 anos em uma mina perto da Minas-Rio planeja aumentar seu teor médio dos 63,7 por cento do ano passado para 64,6 por cento em 2018, disse o presidente Murilo Ferreira no dia 12 de maio.

O minério de qualidade mais elevada é um dos principais diferenciais de venda do produto da Minas-Rio, disse o Paulo Castellari, CEO da unidade de minério de ferro da Anglo no Brasil.

Isso é muito diferente do que outras pessoas possuem em outras partes do mundo”, disse ele a repórteres no dia 11 de maio. “Estamos produzindo um produto de altíssima qualidade”.

## **Em crise, montadoras reduzem remessas de lucro ao exterior**

27/05/2015 – Valor Econômico

Marcada por cortes de produção, afastamento de operários e demissões nas fábricas, a crise atravessada pela indústria automobilística nacional também está reduzindo a pó o retorno financeiro obtido pelas multinacionais do setor com suas filiais no Brasil.

Após simplesmente zerar em março, a transferência de lucro de montadoras e grandes fornecedores de autopeças às matrizes no exterior somou US\$ 12 milhões no mês passado, ou apenas um décimo dos US\$ 115 milhões enviados em igual período de 2014.

A cifra leva para US\$ 86 milhões o total de remessas feitas por essas empresas desde o início do ano, 78,3% menos do que o montante de 2014, quando essas operações já tinham marcado o pior volume em nove anos.

Os números fazem parte do balanço de pagamentos divulgado ontem pelo Banco Central (BC) e trazem mais um indicador do estrago produzido pela recessão do setor na rentabilidade de suas companhias.

Esse impacto já tinha sido, em parte, retratado nas demonstrações financeiras anuais publicadas recentemente por Renault e PSA Peugeot Citroën no Brasil. Enquanto a Renault terminou 2014 amargando perdas de R\$ 270 milhões, revertendo o lucro de R\$ 232,2 milhões do exercício anterior, a PSA registrou, em igual período, o terceiro ano seguido de prejuízo no país: R\$ 698,7 milhões.

Em tempos de bonança, nenhum ramo da indústria brasileira superava o setor automotivo no envio de lucro ao exterior. Só em 2008, quando os bons resultados no Brasil ajudavam a irrigar o caixa das matrizes em crise nos Estados Unidos e na Europa, as remessas passaram de US\$ 5,6 bilhões, um recorde.

Hoje, contudo, as montadoras, somadas às multinacionais produtoras de componentes automotivos, ficam atrás de outras sete atividades na lista dos setores industriais que mais rendem lucro a controladores sediados fora do Brasil.

No primeiro quadrimestre, os fabricantes de bebidas, produtos químicos, tabaco, alimentos e máquinas, assim como as indústrias farmacêutica e metalúrgica, superaram a cadeia automotiva nessas remessas.

Segundo Stephan Keese, sócio da consultoria Roland Berger, especializada em indústria automobilística, os fabricantes de veículos estão tendo que preservar o caixa para fazer frente não apenas aos investimentos que estavam em curso, mas também aos custos de reestruturação provocados pela própria crise.

Desde novembro de 2013, quando deram início ao ciclo de ajuste de mão de obra, as montadoras já eliminaram 20 mil vagas de trabalho, o que trouxe uma pesada conta de indenizações trabalhistas. A Renault, por exemplo, contabilizou em 2014 despesas extras de R\$ 60,5 milhões com incentivos a demissões voluntárias em sua fábrica no Paraná.

Dessa forma, sobra menos recursos para remunerar investidores. "O foco nesse momento é cortar as remessas o máximo possível", diz Keese. Após estimar em US\$ 2 bilhões o prejuízo da indústria de veículos no ano passado, o consultor não se arrisca a fazer projeções ao resultado de 2015, mas adianta que as perdas tendem a ficar "bem acima disso".

Na tentativa de defender margens de rentabilidade, as marcas - parcial ou integralmente - repassaram aos preços dos automóveis os aumentos de insumos e a retirada dos descontos no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). A redução na demanda, todavia, está sendo brutal, resultando num alto custo de ociosidade nas linhas de produção.

Além das menores remessas, o balanço do BC mostra forte retração no montante que chega ao Brasil como investimentos estrangeiros na indústria de veículos. O fluxo de capital internacional ao setor caiu 38,1% no primeiro quadrimestre, somando US\$ 570 milhões no período. Só em abril, a queda foi ainda mais drástica: 79,2% na comparação anual, para US\$ 135 milhões.

Mesmo assim, o negócio segue como o que mais recebe aportes estrangeiros entre os setores industriais, num reflexo da chegada de montadoras após o regime automotivo fechar portas para a importação de carros.

No ano passado, os investimentos externos no setor cresceram 56,1%, num total de US\$ 2,9 bilhões, a maior cifra desde que o BC começou a divulgar o dado, em 2001.

## **Vendas da indústria estão em queda há uma década**

27/05/2015 – Valor Econômico

A participação dos produtos manufaturados na pauta de exportações brasileira está em declínio há uma década e especialistas avaliam que a indústria não reúne condições de reverter essa tendência no curto prazo. Em 2005, a maior fatia, 55,1% da receita do país com vendas ao exterior, foi obtida com manufaturados.

Em 2010 essa participação já havia caído para 39,4% e foi superada pelos produtos básicos, que geraram 44,6% dos recursos. No ano passado, nem mesmo a soma dos embarques de manufaturados, 35,6% do total, e dos semimanufaturados, 12,9%, totalizando 48,5%, foi suficiente para superar as exportações de básicos, 48,7% do total.

José Ricardo Roriz Coelho, diretor de competitividade e tecnologia da Federação das Indústrias de São Paulo (Fiesp), diz que o país enfrenta uma "desindustrialização precoce". A indústria há duas décadas gerava 30% do PIB brasileiro, agora responde por 14%. Um patamar baixo se comparado com a Coreia do Sul, 28%, e China, 34%.

Esse enfraquecimento ocorreu apesar da ampliação do mercado consumidor. Entre 2003 e 2013, demonstra estudo da Fiesp, as vendas do comércio no Brasil cresceram 118%, mas a indústria não aproveitou a oportunidade. No período, a produção cresceu apenas 27%.

"A indústria brasileira deixou de expandir, investir e inovar e tem dificuldade de competir no exterior e no mercado interno", diz Roriz. Em 2014, a indústria de transformação apresentou um déficit em sua balança comercial de US\$ 58,86 bilhões.

Um em cada quatro produtos industrializados vendidos no Brasil passou a ser importado. E não é por falta de capacidade instalada no país. Segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a ociosidade média do setor é de 20%.

"A valorização da moeda brasileira e o custo Brasil são os responsáveis pela perda de competitividade da indústria", diz Roriz. A Fiesp calcula que o "custo Brasil" encarece em 23,4% o produto nacional em comparação à média de preços apresentada pelos 15 maiores competidores internacionais.

No ano passado, o câmbio valorizado encarecia o produto nacional em 16%.

O consultor Antonio Corrêa de Lacerda, professor de economia da PUC-SP, diz que o país precisa adotar uma agenda com ações macro e microeconômicas para criar as condições de uma retomada das exportações de manufaturados.

"Hoje nossa indústria não tem condições de competir e vai continuar perdendo espaço no mercado internacional", diz. A consequência é uma dependência cada vez maior do país da venda ao exterior de produtos básicos, que apresentam uma grande volatilidade de preços e geram pouca riqueza para o país produtor.

Entre as medidas macroeconômicas, Lacerda defende a equalização do custo do capital no Brasil com o custo nas principais economias internacionais, o que implicaria uma política de redução de juros, movimento inverso ao conduzido atualmente pelo Banco Central.

E também uma reforma tributária que desonere a produção. Entre 1996 e 2014 a carga tributária brasileira subiu de 26% para 36% do PIB, sendo mais elevada que a de outros países emergentes, cuja média é de 20%.

Lacerda diz que o longo período de apreciação do real frente ao dólar na última década e meia desarticulou cadeias produtivas locais, que foram substituídas parcialmente por produtos importados. Segundo levantamento da Fiesp, entre 2000 e 2014, a valorização nominal do real foi de 29%.

Lacerda avalia que a recente desvalorização da moeda brasileira, com a taxa de câmbio passando da casa de R\$ 2,60 no final de 2014 para taxas na casa dos R\$ 3,00 em maio, terá um efeito limitado sobre as exportações, uma vez que várias moedas no mundo, entre elas o euro, também se desvalorizaram em relação ao dólar no mesmo período.

"O câmbio valorizado encarece nossos produtos em dólar. O país terá que adotar uma desvalorização mais acentuada para exportar, mesmo que, no curto prazo, isso represente aumento de inflação", diz.

## **Investimento direto no país soma US\$ 5,777 bilhões em abril**

27/05/2015 – Valor Econômico

O Investimento Direto no País (IDP), nova denominação do Investimento Estrangeiro Direto (IED), somou US\$ 5,777 bilhões em abril, conforme dados apresentados pelo Banco Central (BC).

A autoridade monetária previa US\$ 4,2 bilhões de ingresso para o mês. A entrada de IDP não foi suficiente para cobrir integralmente o déficit em conta corrente de US\$ 6,901 bilhões visto no mês.

No ano, o IDP totaliza US\$ 18,912 bilhões, contra US\$ 29,694 bilhões vistos um ano antes. Em 12 meses, o IDP totaliza US\$ 86,069 bilhões, ou 3,89% do PIB, redução em comparação com os 3,96% do PIB vistos até março.

O montante é insuficiente para cobrir o déficit em conta corrente de 4,53% do produto nos 12 meses até abril. Além do valor destinado à participação no capital de empresas no Brasil, também são classificados como investimentos diretos os empréstimos concedidos por matrizes de empresas multinacionais às suas filiais no país e vice-versa.

Pela nova metodologia, o retorno de investimento brasileiro no exterior também passa a integrar essas estatísticas. É como se o dinheiro tivesse saído e entrado novamente. A cada reinvestimento de IDP o estoque de passivo externo cresce.

Os empréstimos intercompanhias responderam por ingressos líquidos de US\$ 1,402 bilhão em abril e so mam US\$ 7,301 bilhões no ano.

Em 2014, ele foi de US\$ 38,977 bilhões. O investimento direto propriamente dito (participação no capital) foi de US\$ 4,375 bilhões no mês p assado e totalizou US\$ 11,612 bilhões no ano.

Em 2014, eles ficaram em US\$ 57,874 bilhões. Em abril, os lucros reinvestidos foram de US\$ 952 milhões. O chefe do Departamento Econômico do BC, Túlio Maciel, projeta um

Investimento Direto no País de US\$ 4 bilhões em maio, contra US\$ 9,638 bilhões um ano antes. Até o dia 22, havia entrada de US\$ 2,8 bilhões.