



02 DE JUNHO DE 2015

Terça-feira

- VOLVO VAI PRODUZIR MOTOR INDUSTRIAL EM CURITIBA
- BALANÇA COMERCIAL DE MAIO FECHA NO AZUL
- BRASILEIROS JÁ PAGARAM R\$ 3,9 BILHÕES PELA BANDEIRA VERMELHA NA CONTA DE LUZ NESTE ANO
- BRASIL FICA MAIS PERTO DE ENTRAR PARA A OCDE
- FOCUS PREVÊ SELIC EM 14% AO FIM DE 2015, O MAIOR PATAMAR EM NOVE ANOS
- VALE DIZ QUE EXPORTAÇÃO DE CARVÃO POR NACALA COMEÇA NO 3º TRIMESTRE
- FIAT PROCURA OUTRAS MONTADORAS PARA FUSÃO
- PETROLÍFERAS E MINERADORAS SE RENDEM E ENTRAM NO DEBATE SOBRE O CLIMA
- MERCEDES-BENZ E IVECO REDUZEM PRODUÇÃO
- LUMAR QUER TORNAR-SE TRANSNACIONAL
- RECORDES NEGATIVOS NA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO
- ABIMAQ DESCONFIA DE INVESTIMENTO CHINÊS NO BRASIL
- MONTADORAS DE TODO O PAÍS AFASTAM 16 MIL METALÚRGICOS
- CRISE JÁ ATINGE MICRO E PEQUENOS VAREJISTAS
- FIAT CHRYSLER ATRASA REDESENHO E LANÇAMENTO DE VEÍCULOS NORTE-AMERICANOS
- BRASIL VOLTA A CAIR E ATINGE 56ª POSIÇÃO EM RANKING GLOBAL DE COMPETITIVIDADE
- PRODUÇÃO INDUSTRIAL INTENSIFICA QUEDA EM 12 MESES E TEM O PIOR RESULTADO EM SEIS ANOS

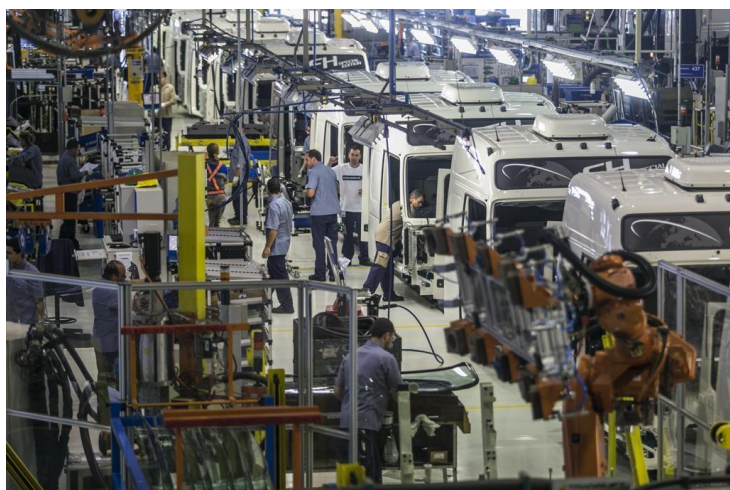
- TUPY APOSTA EM ALTA DEMANDA DE CGI NO MÉDIO PRAZO
- VENDA DE MOTOS CAI NOVAMENTE EM MAIO
- MAIO REFORÇA TOMBO NAS VENDAS DE VEÍCULOS
- MONTADORAS RENOVAM HABILITAÇÃO AO INOVAR-AUTO
- ANGLO AMERICAN ANUNCIA NOVOS DIRETORES PARA A UNIDADE DE NEGÓCIO MINÉRIO DE FERRO BRASIL

CÂMBIO EM 02/06/2015		
	Compra	Venda
Dólar	3,141	3,142
Euro	3,496	3,498

Fonte: BACEN

Volvo vai produzir motor industrial em Curitiba

02/06/2015- Fonte: Gazeta do Povo



A Volvo Penta, marca de motores da montadora sueca, anunciou na última quinta-feira (28) que vai nacionalizar a produção dos motores industriais de 13 litros. A partir do primeiro semestre de 2016, o equipamento, atualmente importado da Suécia, será produzido na fábrica da Volvo em Curitiba, sede do grupo na América Latina.

Com um investimento total de R\$ 10 milhões, que inclui da adequação da estrutura fabril às estratégias de lançamento, a produção nacional deve atender à demanda de toda a América do Sul nos setores de energia – principal foco –, construção, mineração, agrícola e movimentação de cargas em portos.

Segundo Gabriel Barsalini, vice-presidente da Volvo Penta na América do Sul, a crise econômica não intimidou os planos, já que é uma estratégia de longo prazo da empresa.

“Com a expansão da demanda por energia, vimos uma oportunidade de consolidação no mercado como fornecedores, considerando também a busca de fontes alternativas de energia em decorrência da crise hídrica”, diz.

Segundo ele, a produção terá capacidade para atender toda a demanda nacional e atingir 100% do mercado. Com a nacionalização, os motores poderão ser vendidos com financiamentos via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Líder no segmento de motores marítimos de lazer no Brasil, a Volvo Penta trabalha desde 2012 na estruturação de sua área de motores industriais de grande porte. “Aproveitamos a sinergia do grupo e a semelhança com a Volvo Construction Equipment, inclusive na parceria com fornecedores e distribuidores”, diz Barsalini.

Para comercialização, a empresa deve utilizar sua atual rede de distribuição, que teve o número de pontos triplicado nos últimos anos e hoje conta com 41 centros de atendimento autorizados, incluindo os distribuidores Tracbel, Entrepasto e Linck.

Diferentemente do setor automotivo, com foco nas grandes cidades, o industrial conta com uma rede estruturada no interior do Brasil e, em 80% dos atendimentos, os profissionais da empresa vão até o cliente.

“É um diferencial estratégico para garantir maior agilidade e qualidade no atendimento”, diz João Zarpelão, diretor de motores industriais da Volvo Penta na América do Sul.

Segundo ele, a proposta da marca é oferecer o máximo de potência, ocupando o menor espaço possível, além de oferecer um impacto ambiental 256% menor do que os motores disponíveis no mercado nacional atualmente.

Depois de 24 dias, metalúrgicos encerram maior greve da história

Depois de 24 dias de mobilização, os trabalhadores aprovaram a primeira parcela da PLR de R\$ 8 mil proposta pela montadora. Os demais itens do acordo não sofreram alteração.

Da Redação

Depois de 24 dias seguidos de paralisação, os trabalhadores da Volvo encerraram nesta segunda-feira (1.º) a maior greve da história da montadora, na unidade da Cidade Industrial de Curitiba (CIC).

A decisão foi tomada logo cedo, após aprovação em assembleia da nova proposta da empresa que garante a manutenção dos empregos e amplia o valor da primeira parcela de participação nos lucros e resultados (PLR), que era o principal entrave da negociação. Mais de 2,5 mil trabalhadores participaram da mobilização, que teve início no dia 8 de maio.

Segundo o Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba (SMC), que liderou a negociação, o impasse chegou ao fim com a aprovação do aumento da primeira parcela do PLR de R\$ 5 mil para R\$ 8 mil. Os demais itens do acordo não sofreram alteração, incluindo correção salarial com base apenas na inflação.

“O mais importante é que conseguimos a manutenção do emprego e mantivemos o mesmo conceito de PLR do ano passado. Deve ser um valor menor em decorrência da baixa da produção, mas se subir [a produção], ganhamos também, sem um número

limitador”, diz Nelson Silva de Souza, segundo vice-presidente do sindicato e um dos líderes da negociação.

Lay-off e PDV

Além da PLR, o acordo inclui lay-off (suspensão provisória do contrato de trabalho) de sete meses, sendo cinco em regime normal (onde os trabalhadores recebem seguro-desemprego e a complementação salarial da empresa) e dois com a Volvo assumindo a integralidade do salário; Plano de Demissão Voluntária (PDV), com pagamento de salários e mais os direitos trabalhistas previstos até 15 de dezembro de 2015, mais um pacote de um a quatro salários de acordo com o tempo de empresa e manutenção do PLR referencial de R\$ 30 mil, levando em conta o mesmo volume de produção de 2014, mas sem os limitadores mínimos.

Montadora enfrenta queda drástica na venda de caminhões

Enquanto a Volvo Penta aposta no mercado nacional de motores industriais, a Volvo Trucks, braço do grupo sueco no segmento de caminhões, enfrenta queda contínua nas vendas.

Segundo dados da Federação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Fenabrave) divulgados nesta segunda (1), em maio foram vendidos 6.024, o que equivale a uma queda de 53% em relação ao mesmo mês do ano passado, quando foram comercializadas 12.710 unidades.

De acordo com a entidade, a indústria de caminhões não vendia tão pouco nos primeiros cinco meses do ano desde 2006, quando 29.325 unidades foram adquiridas. Neste ano, foram 31.114 caminhões.

O setor prevê, para o ano todo, vendas de cerca de 90 mil caminhões, que, se confirmado, será o pior desempenho do segmento desde 2007 e representará queda de mais de 30% em relação a 2014.

Entre as causas dos maus resultados são apontadas a mudança de rumo na política econômica, a queda da atividade econômica e da confiança dos empresários, e a paralisação de grandes obras, agravada pela crise da Petrobras.

As categorias, pesada e semipesada, foco de atuação da Volvo, são as mais sofrem com a baixa demanda.

Desde o início do ano, a montadora tomou várias medidas para amenizar a situação. Em março, deu 20 dias de férias coletivas a um grupo de 1,7 mil trabalhadores.

No mês seguinte, paralisou a produção de caminhões por duas semanas. Em maio, a Volvo anunciou o encerramento do segundo turno da produção de caminhões.

31.114

caminhões foram vendidos entre janeiro e maio deste ano, segundo a Fenabrave. É o pior desempenho desde 2006, quando 29,3 mil unidades saíram das concessionárias. A previsão é comercializar 90 mil caminhões até o fim deste ano.

Balança comercial de maio fecha no azul

02/06/2015- Fonte: Gazeta do Povo



A forte queda nas importações em maio, pela menor atividade econômica e pela valorização do dólar ante o real, ajudou a balança comercial brasileira a obter um superávit de US\$ 2,76 bilhões no mês passado.

Foi o melhor resultado mensal desde agosto de 2012. Em maio de 2014, o superávit comercial brasileiro tinha sido de US\$ 711 milhões. Ainda assim, a necessidade de importações de petróleo e derivados mantém a balança negativa no ano, com um déficit de US\$ 2,3 bilhões de janeiro a maio.

Em maio, as exportações totais somaram US\$ 16,76 bilhões, enquanto as importações totalizaram US\$ 14 bilhões. Já no ano, os embarques somam US\$ 74,7 bilhões e as compras do exterior, US\$ 77 bilhões.

Para o diretor de estatística e apoio à exportação do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Herlon Brandão, o resultado positivo em maio era esperado e não foi ainda melhor por causa da queda nos preços das principais commodities exportadas pelo Brasil.

A balança em maio costuma ser reforçada pelos embarques mais fortes de produtos agrícolas, como a soja. "Já tivemos superávit de até US\$ 4 bilhões para maio. O comportamento histórico do mês é haver superávit comercial", afirmou Brandão.

"Mas, apesar do aumento do volume vendido, há quedas expressivas nos preços de produtos importantes, com o minério de ferro."

No geral, houve aumento de 10% no volume vendido no mês passado e queda de 23,4% no preço, ante maio de 2014.

Para soja e minério de ferro, por exemplo, houve recorde de embarques, mas maio registrou o menor preço para o mineral desde 2006.

"Comparado a maio do ano passado, a queda no preço do minério de ferro foi de 60%", destacou Brandão.

Já nas importações, no mês passado, houve queda tanto no volume, de 8,8%, quanto no preço, de 10,2%. Com isso, na comparação com maio de 2014, a média diária das compras do exterior caiu 26,6%.

"A queda nas importações em 2015 reflete a situação econômica e cambial", disse o diretor do MDIC.

Conta petróleo acumula saldo negativo de US\$ 3,5 bilhões em 2015

Mesmo com o melhor desempenho comercial nos últimos três meses –com três superávits consecutivos –, a balança comercial acumulada no ano ainda é deficitária em US\$ 2,3 bilhões.

Para o diretor de estatística e apoio à exportação do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Herlon Brandão, o resultado está diretamente relacionado ao déficit na chamada “conta petróleo”, que acumula um saldo negativo de US\$ 3,5 bilhões em 2015.

“O déficit na conta petróleo faz com que o resultado global da balança continue negativo”, enfatizou. Ainda assim, o déficit é bem menor que o registrado nessa rubrica no mesmo período do ano passado, quando a diferença entre os valores comprados e vendidos de petróleo e derivados chegava a US\$ 7,6 bilhões.

Questionado sobre se a balança comercial brasileira vai fechar o ano no azul, Brandão disse esperar que o déficit comercial acumulado continue caindo ao longo do ano, mas que é preciso esperar os resultados dos próximos meses para se falar em superávit.

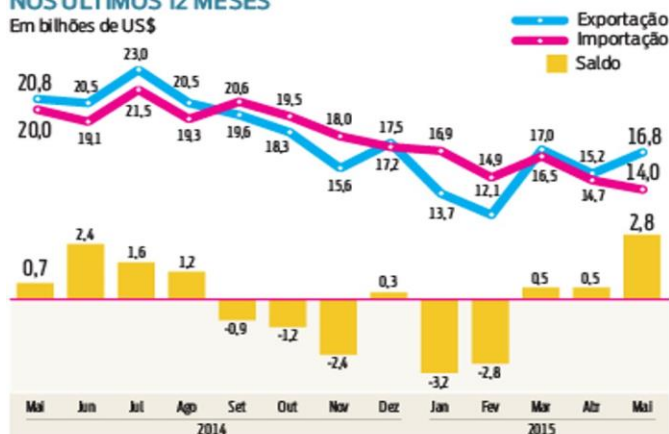
“A redução do déficit comercial contribuiu positivamente para o resultado do PIB do primeiro trimestre de 2015”, concluiu Brandão.

RECUPERAÇÃO TÍMIDA

A balança comercial brasileira registrou em maio um superávit de US\$ 2,761 bilhões, fechando no azul pelo terceiro mês seguido. Foi o melhor saldo para maio desde 2012. No acumulado do ano, porém, o desempenho ainda é negativo:

NOS ÚLTIMOS 12 MESES

Em bilhões de US\$



ACUMULADO JAN-MAI

Em bilhões de US\$



Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.
Infografia: Gazeta do Povo.

Brasileiros já pagaram R\$ 3,9 bilhões pela bandeira vermelha na conta de luz neste ano

02/06/2015- Fonte: Gazeta do Povo



O valor pago pelos brasileiros nas tarifas de energia elétrica por conta da bandeira tarifária vermelha em abril chegou a R\$ 1,5 bilhão. Com essa quantia, que foi divulgada nesta segunda-feira (1) pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), os brasileiros já efetuaram desde janeiro pagamentos extras de R\$ 3,9 bilhões, por conta da bandeira tarifária vermelha.

A partir de março, as distribuidoras passaram a cobrar mais pela bandeira tarifária, numa intenção do governo de tornar o custo mais sensível para os consumidores e estimular a economia de energia.

Mesmo assim, o valor de abril cresceu bastante em relação a março, quando a cobrança significou R\$ 1,16 bilhão.

Na sexta-feira, a Aneel divulgou que, neste mês de junho, a bandeira continua vermelha, refletindo as condições mais restritas de geração de energia elétrica e o uso intenso das usinas termelétricas no país. Com a divulgação, já é certo que o país ficará meio ano de 2015 sob a bandeira vermelha.

Extra

Pelas condições atuais, os consumidores de energia elétrica pagam em suas contas R\$ 5,50 a mais para cada 100 quilowatt-hora (kWh) consumidos. O sistema de bandeiras tarifárias vem sendo cobrado no Distrito Federal e em todos os estados do país, exceto Amapá e Roraima.

Brasil fica mais perto de entrar para a OCDE

02/06/2015- Fonte: Gazeta do Povo

O Brasil dará, na terça-feira (2), um importante passo para uma eventual entrada na Organização para o Desenvolvimento Econômico e Social (OCDE). Após uma negociação relâmpago para os padrões diplomáticos, o país assinará um acordo em Paris para aprofundar o relacionamento com a entidade, que reúne as principais economias ricas do mundo.

Isso abrirá caminho para uma futura adesão formal ao organismo. Um dos argumentos de quem apoia a iniciativa é que a aproximação ajudará no crescimento econômico.

Com a presença dos ministros de Relações Exteriores, Mauro Vieira, da Fazenda, Joaquim Levy, e do secretário-geral da OCDE, Angel Gurría, o Brasil assinará no fim da tarde de terça-feira (2) durante o fórum anual da entidade, o "Acordo Marco de Cooperação com a OCDE".

O texto que aprofundará o relacionamento começou a ser discutido oficialmente em abril, segundo informou ao *Broadcast* um integrante do governo que acompanha o tema, mas pediu anonimato.

O documento vai estabelecer a base jurídica para o relacionamento entre o país e a OCDE e prevê, entre outros temas, detalhes sobre como serão feitas futuras contribuições financeiras do governo brasileiro à entidade.

Na esfera econômica e diplomática, os dois meses de debate para o texto final são exaltados pela rapidez. Para diplomatas, a assinatura do acordo é entendida como o mais importante passo dado pelo Brasil rumo à futura adesão. Para a equipe econômica, há expectativa de que seja entendida como um movimento "amigável ao mercado".

Grupo dos ricos

Apesar do interesse da OCDE em atrair o Brasil, certas áreas da diplomacia e do governo brasileiro mantinham distância da entidade, entre outras razões, pela leitura de que a organização era um "grupo dos ricos".

Mesmo que com essa cautela, o Brasil se aproximou. Na educação, por exemplo, o país é o único não membro da OCDE no conselho do Programa Internacional de Avaliação de Alunos, o Pisa. Em Brasília, o principal argumento para a aproximação é que a OCDE está alinhada com o discurso de que o Brasil precisa melhorar o ambiente de negócios.

A entidade estuda e incentiva políticas para o aumento da eficiência dos gastos públicos, da produtividade e da qualificação dos trabalhadores.

Focus prevê Selic em 14% ao fim de 2015, o maior patamar em nove anos

02/06/2015- Fonte: Gazeta do Povo



A taxa básica de juros, a Selic, deverá chegar a 14% ao ano no fim de 2015. Se confirmada a previsão dos analistas do mercado financeiro, será a maior dos últimos nove anos, já que estava em 14,25% ao ano em agosto de 2006.

As projeções constam do Relatório de Mercado Focus divulgado nesta segunda-feira (1), pelo Banco Central, e levam em conta um aumento dessa taxa na próxima quarta-feira (3), em 0,50 ponto percentual, para 13,75% ao ano.

Para 2016, há consenso de que a Selic ficará em 12% ao ano, o que embute a perspectiva de que haverá um afrouxamento monetário ao longo de 2016. É para o final do ano que o BC promete entregar a inflação no centro da meta de 4,5%.

"O aperto das políticas fiscal e monetária deverá ser acentuado ao longo de 2015, tornando a recuperação em 2016 não menos desafiadora", escreveram os consultores da Rosenberg & Associados em relatório a clientes.

Por trás desse novo cenário de juros elevados está a alta do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). Este ano, o índice oficial do país deve encerrar com aumento de 8,39%, bem acima da meta perseguida pelo BC.

Esta foi a sétima semana consecutiva de elevação dessa estimativa. Para 2016, a projeção ficou estacionada em 5,50% mais uma vez. Apesar de mais amena, a taxa também segue acima do objetivo do BC.

"Remédio necessário"

O ministro do Planejamento, Nelson Barbosa, afirmou nesta segunda (1º) que a alta de juros promovida pelo BC é um "remédio necessário" para o controle da inflação. Segundo ele, que falou a economistas em palestra na Fundação Getulio Vargas, em São Paulo, o BC terá autonomia para definir o patamar adequado.

"Já é um consenso, um ponto pacífico há muito tempo no Brasil, que política monetária tem de ter a liberdade necessária para manter a inflação no centro da meta."

Questionado sobre o impacto da alta de juros no custo da dívida pública, Barbosa afirmou que se trata de uma taxa composta e o governo vem atuando para reduzi-la. "Taxa de juros mais baixa não é feita por decreto, ela é construída.

Você constrói as condições para que a economia possa operar com maior crescimento e menor inflação com taxa de juros mais baixa", disse.

Ele citou as iniciativas do governo de aumentar a TJLP, a taxa de juros usada em empréstimos do BNDES, e de não fazer novos aportes nos bancos públicos como maneiras de ajudar a baixar a taxa de juros.

Disse ainda que o esforço fiscal do governo demorará pelo menos dois anos. Nas contas dele, as medidas de austeridade permitirão que União, estados e municípios economizem 1,1% do PIB este ano para o pagamento dos juros da dívida, o chamado superávit primário. Em 2016, o governo acredita que será possível economizar 2%.

Vale diz que exportação de carvão por Nacala começa no 3º trimestre

02/06/2015- Fonte: Gazeta do Povo

A mineradora Vale pretende começar a exportar carvão ao longo da via férrea e do porto de Nacala, em Moçambique e no Malawi, no terceiro trimestre, após as fortes chuvas danificarem a linha férrea, afirmou à Reuters um executivo da empresa, nesta sexta-feira.

A Vale havia dito anteriormente que iniciaria a exportação de carvão pelo porto de Nacala no primeiro trimestre de 2015.

A mina de Moatize, em Moçambique, continua no caminho para alcançar a produção de 11 milhões de toneladas de carvão por ano até meados de 2016, afirmou também o diretor executivo de Fertilizantes e Carvão da Vale, Roger Downey, nos bastidores do seminário Japan-Africa Mining & Resources Business, em Tóquio.

A produção atual é de 7 milhões de toneladas por ano.

O projeto de Moatize da Vale tem sido assolado por problemas de logística, com a dificuldade de construir e expandir a ferrovia e o porto de Nacala, freando aumentos de produção na mina. A linha férrea corre por 900 km da mina de Moatize, através de Malawi, até o porto de Nacala no Oceano Índico.

Downey afirmou que o plano de continuar a aumentar a produção para 22 milhões de toneladas de carvão por ano até 2017 está mantido.

Em dezembro, a Vale vendeu uma participação no projeto para trading japonesa Mitsui & Co. A Mitsui comprou uma participação de pouco menos de 15 por cento na mina e 35 por cento no transporte ferroviário e porto.

Fiat procura outras montadoras para fusão

02/06/2015- Fonte: The Wall Street Journal



John Elkann, presidente do conselho de administração da Fiat Chrysler Automobiles NV, a montadora menos lucrativa de Detroit, disse que a empresa contatou a General Motors Co. e outras fabricantes para discutir uma consolidação do setor.

O herdeiro da família Agnelli, que fundou a Fiat há mais de 100 anos, confirmou as aproximações em uma coletiva de imprensa em Turim, após a assembleia anual de acionistas da holding da família.

Seus comentários reforçaram os do diretor-presidente da Fiat Chrysler, Sergio Marchionne, que há meses tem clamado publicamente por mais atenção ao excesso de capacidade do setor.

"O e-mail para a General Motors não foi o único", disse Elkann em resposta a um artigo recente do jornal "The New York Times" que afirmava que Marchionne havia escrito para a diretora-presidente da GM, Mary Barra, em março, propondo uma fusão.

"Não foi uma conversa única", disse. Ele não detalhou a extensão ou o conteúdo da proposta da sétima maior montadora do mundo. Marchionne tem dito que o excesso de produção, principalmente na Europa, e os custos de manter múltiplas infraestruturas, entre outros, exigem uma reavaliação da consolidação como forma de elevar os lucros.

Um porta-voz da GM não confirmou se Mary Barra recebeu o e-mail de Marchionne e disse que a empresa não está interessada em uma fusão. A Ford Motor Co. e a Toyota Motor Corp. também rejeitaram as tentativas de Marchionne de discutir o assunto, dizem pessoas a par da questão.

Em maio, Marchionne sugeriu que o baixo retorno sobre o capital apresentado pelo setor fosse solucionado através de fusões. Segundo ele, as grandes montadoras tiveram, juntas, um retorno sobre o capital de 7,8% em 2014 - ante 10% no setor de petróleo e gás, 16% no aeroespacial e defesa e 19% no farmacêutico.

"A extensão total da consolidação, se executada corretamente, irá curar todos os males", disse na ocasião. "Mas você tem que ir até o fim."

Analistas ressaltam que os lucros fracos da Fiat Chrysler a tornam um sócio pouco atraente. No primeiro trimestre, sua margem operacional na América do Norte foi de 3,7% das vendas, metade da margem da GM.

A Volkswagen AG e a Toyota, as duas maiores produtoras de veículos, registraram lucro líquido quase 30 vezes maior que o da Fiat Chrysler, segundo os relatórios trimestrais mais recentes.

Nos EUA, as vendas, o lucro e a fatia de mercado da Fiat Chrysler vêm crescendo desde que Marchionne uniu as duas empresas, no ano passado. Mas o boom no mercado automotivo da América do Norte pode estar chegando ao seu limite, dizem analistas.

Eles acreditam que Marchionne está buscando uma solução antes que seu centro de lucros comece a perder força e que as margens, que já são pequenas, fiquem ainda menores ou desapareçam.

Em 2014, a Fiat Chrysler, a única das grandes montadoras que possui dívida líquida, pagou quase 2 bilhões de euros (US\$ 2,19 bilhões) em juros e outras despesas financeiras, recursos suficientes para financiar o desenvolvimento de pelo menos dois novos modelos.

Não está claro se alguma montadora concordou em negociar com a Fiat Chrysler, e analistas dizem que a empresa está com dificuldades para identificar um candidato ideal a uma fusão.

Executivos do setor disseram publicamente que acreditam que podem lucrar mais com colaborações em projetos específicos, como parcerias para o desenvolvimento coletivo de motores e transmissões, argumentando que fusões como a proposta por Marchionne podem ser confusas e consumir capital.

O presidente do conselho da Ford, Bill Ford, disse recentemente que os argumentos para fusões não são novos. Segundo ele, na década de 80, a visão que prevalecia entre as montadoras era que em dez anos haveria só seis empresas: duas americanas, duas europeias e duas japonesas.

"Todo mundo achava que era para onde o setor seguia", disse Ford. "Claro, depois chegaram os coreanos e, agora, os chineses. O número [de montadoras] se proliferou em vez de encolher."

Os investidores interpretaram como fraqueza o apelo público de Marchionne pela consolidação, no fim de abril, e a cotação das ações da Fiat Chrysler caiu 15% nos dias após as declarações.

As ações já recuperaram quase toda a perda e estão sendo negociadas mais de 50% acima da cotação no fim de 2014. Na sexta-feira, elas fecharam em US\$ 16,03 na Bolsa de Nova York.

Marchionne negou várias vezes que a Fiat Chrysler precisa de uma fusão para sobreviver a um eventual desaquecimento do mercado. Mas a empresa enfrenta muitos desafios: lucros insignificantes na Europa e a demora para iniciar a produção na China. No Brasil, onde ela é líder do mercado, as vendas do setor estão despencando.

A situação no Brasil, que responde por cerca de 65% das vendas de veículos na América do Sul, é particularmente preocupante. Cerca de 10% das vendas globais da Fiat Chrysler vêm do Brasil e, em abril, a empresa inaugurou oficialmente uma fábrica em Goiana, PE, que classificou como seu maior empreendimento industrial.

"Temos de longe capacidade demais no setor, então teremos que consolidar, porque em algum momento os volumes globais vão cair e todos ficarão com excesso de capacidade", diz o analista automotivo Richard Hilgert, da Morningstar. Para reduzir os custos por unidade, a Fiat Chrysler precisa elevar seus volumes, especialmente em lugares onde é relativamente pequena, como Índia e China, mas isso não precisa ser feito necessariamente através de uma fusão, diz Hilgert.

Petrolíferas e mineradoras se rendem e entram no debate sobre o clima

02/06/2015- Fonte: The Wall Street Journal

Petrolíferas e mineradoras estão aprofundando seu envolvimento no debate sobre o aquecimento global, enquanto governos, ativistas, igrejas e alguns grandes investidores se preparam para um encontro internacional que vai discutir o tema no fim do ano, em Paris.

O objetivo declarado da cúpula é limitar o aquecimento produzido pelo homem a dois graus Celsius acima dos níveis pré-industriais, mas os governos continuam tendo visões muito diferentes sobre como atingir essa meta.

A meta exigirá amplas mudanças nos padrões de consumo de energia e medidas para precificar o uso de carbono, preveem especialistas. Há muito tempo, os ativistas vêm se concentrando em controlar o uso dos principais produtos das empresas de recursos naturais: combustíveis fósseis que emitem carbono.

O Papa Francisco também está planejando explorar o tema ambiental em uma encíclica — documento que visa desenvolver e explicar os ensinamentos católicos — que será divulgada em poucas semanas, transformando Roma em um dos focos do debate sobre aquecimento global.

Recentemente, a Exxon Mobil Corp. enviou a Roma um de seus principais lobistas e um executivo de planejamento para apresentar ao Vaticano uma análise dos mercados de energia.

Acionistas ativistas vêm há anos pressionando as empresas para reduzir as emissões. Mais recentemente, alguns grandes investidores passaram a levar o aquecimento global em conta ao montar seus portfólios. A Igreja da Inglaterra e o fundo soberano da Noruega, um dos maiores investidores institucionais do mundo, venderam ações de firmas que só produzem carvão.

Ao mesmo tempo, os próprios acionistas de algumas dessas empresas estão insistindo que elas reduzam sua dependência de combustíveis fósseis, preocupados com o futuro impacto financeiro de uma regulação mais rigorosa para combater o aquecimento global.

As empresas também estão antevendo o surgimento de regras para limitar emissões, regras essas que devem encarecer o petróleo e o gás natural e, talvez, reduzir a demanda por esses produtos.

Isso tem levado a uma mudança de comportamento. Se no passado os executivos podiam ignorar o debate sobre mudanças climáticas ou defender suas empresas, hoje eles estão abordando o tema e propondo soluções, como a aplicação de um imposto sobre o carbono.

"Temos que parar de ficar na defensiva", disse o diretor-presidente da petrolífera Total SA, Patrick Pouyanné, em uma conferência do setor em abril. "No fim, não é uma questão

que será resolvida só com diplomacia, mas por agentes privados e agentes econômicos como nós.”

Total, Saudi Aramco, Eni SpA, BG PLC, Royal Dutch Shell PLC e outras formaram uma associação especificamente para terem voz no debate climático e estão tentando atrair outras grandes companhias internacionais de petróleo e gás para a associação.

“As empresas estão se engajando de uma forma que nunca vi antes”, diz Rachel Kyte, chefe da divisão de mudanças climáticas do Banco Mundial.

De forma similar, “a abordagem [do setor de mineração] para o desenvolvimento da sustentabilidade progrediu”, diz Gary Goldberg, diretor-presidente da Newmont Mining Corp., uma das maiores mineradoras de ouro do mundo. “[O assunto] ainda precisa ser tratado globalmente e uma solução global ainda precisa ser encontrada.”

Em fevereiro, durante uma conferência de petróleo e gás realizada em Londres, o diretor-presidente da Shell, Ben van Beurden, disse a um grupo de executivos que eles não poderiam mais ter uma “participação tímida no tema” das mudanças climáticas em vista do encontro que a Organização das Nações Unidas vai promover neste ano — e que pode resultar em novos limites globais de emissões de carbono.

“Precisamos ter certeza que nossas vozes serão ouvidas por membros do governo, da sociedade civil e do público em geral”, disse van Beurden.

O Vaticano é outro participante de destaque. Em uma mistura explícita incomum de questões políticas e religiosas, o Papa Francisco disse que quer que sua encíclica sobre o tema seja divulgada antes da reunião de Paris, para que ele possa contribuir para as deliberações feitas no encontro.

“No minuto em que a notícia de que o papa estava trabalhando nisso se espalhou, tivemos um monte de gente contribuindo”, disse o cardeal Peter Turkson, de Gana, que chefia o escritório do Vaticano encarregado de elaborar a encíclica.

“Ouvimos todos que tinham algo a dizer: físicos, acadêmicos, estudantes; pessoas de todas as áreas, incluindo pessoas da indústria do petróleo.”

O encontro com os executivos da Exxon ocorreu durante um almoço fechado na casa de um diplomata americano na embaixada dos EUA na Santa Sé. Um segundo lobista da Exxon que mora na Itália também participou da reunião, informou a Exxon.

Curtis McKenzie, canadense com experiência em finanças e no setor de petróleo, também estava presente. McKenzie já desempenhou várias funções no escritório do cardeal Turkson, incluindo administrativas, de pesquisa e de relações com a mídia, todas voluntárias. Tais arranjos acontecem ocasionalmente nos escritórios do Vaticano, alguns dos quais servem como pequenos grupos de estudo.

A encíclica não foi discutida na reunião, segundo a Exxon e McKenzie. O executivo da Exxon fez uma apresentação sobre o cenário global do setor e o uso de combustíveis, dados que, segundo o porta-voz da Exxon, Alan Jeffers, seus executivos apresentaram centenas de vezes este ano, inclusive para um grupo de autoridades do governo e legisladores durante a mesma viagem a Roma.

A Exxon informou que a interação com o Vaticano não é incomum na empresa. “A Exxon Mobil tem uma relação duradoura com o Vaticano e tivemos inúmeros contatos com autoridades do Vaticano ao longo dos anos”, disse Jeffers em um e-mail.

A Exxon está conversando cada vez mais com acionistas que manifestam preocupação com o impacto das regulações de carbono no valor de seus ativos. O argumento deles é que, se os governos intervierem nas emissões de carbono, as empresas podem não conseguir extrair todo o petróleo e metal que têm em suas reservas.

Em resposta, a Exxon publicou dois relatórios há um ano afirmando que os governos não devem impor restrições que desacelerem o crescimento econômico. Isso virtualmente garante que os combustíveis fósseis permanecerão valiosos, afirma a Exxon.

Rex Tillerson, presidente do conselho e diretor-presidente da Exxon, disse numa recente conferência que "todo mundo concorda" que, mesmo daqui a 30 anos, cerca de 80% do suprimento de energia do mundo virá dos combustíveis fósseis.

"Acreditamos estar num negócio de que o mundo precisa", disse. "O que precisamos fazer é operar de forma aceitável para o público."

Mercedes-Benz e Iveco reduzem produção

02/06/2015- Fonte: Diário do Comércio

Em meio à crise enfrentada pela indústria automotiva, as montadoras instaladas em Minas Gerais deverão reduzir de forma significativa o ritmo em junho. A Mercedes-Benz anunciou que irá paralisar a produção de caminhões por um período de 15 dias em sua unidade em Juiz de Fora, na Zona da Mata. Já a Iveco Latin America concederá férias coletivas para os operários em Sete Lagoas, na região Central do Estado.

A partir do dia 1º de junho todos os funcionários que atuam na produção da Mercedes na Zona da Mata estarão em férias coletivas até o dia 15 do mesmo mês. De acordo com o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Juiz de Fora, João César da Silva, a medida deverá afetar cerca de 500 operários.

A empresa informa que o período de férias coletivas visa o ajuste da produção à retração do mercado. Porém, a Mercedes não revela quantos veículos deixarão de ser fabricados no período. Além de Juiz de Fora, a companhia irá interromper as operações em São Bernardo do Campo (SP).

As férias coletivas terão início na data marcada para o retorno de 89 trabalhadores que estavam em lay-off (suspensão temporária de contratos de trabalho). A estratégia é adotada desde outubro do ano passado.

Além disso, a Mercedes negocia com os trabalhadores dois novos períodos de lay-off e redução na Participação nos Lucros e Resultados (PLR) deste ano. Os operários já aceitaram a proposta, porém exigem a manutenção dos empregos na unidade.

Informações do sindicato dão conta que os períodos de suspensão de contratos seriam entre junho e novembro de 2015 e dezembro deste ano e abril de 2016. A reunião entre empresas e trabalhadores deverá acontecer nesta segunda-feira.

Na planta em Juiz de Fora são produzidos os modelos Accelo e Actros. A unidade pode produzir até 50 mil caminhões anualmente e conta com cerca de 750 funcionários.

Iveco - Já a Iveco concederá férias coletivas de 10 dias para parte de seus operários a partir de 8 de junho, conforme informações do presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Sete Lagoas, Ernane Geraldo Dias.

Um segundo grupo de funcionários entrará de licença em 11 de junho e ficará por um período de 30 dias.

O número de trabalhadores afetados pela medida não foi informado. A montadora foi procurada pela reportagem na noite de sexta-feira, mas não havia fonte disponível para confirmar as férias coletivas.

Já a produção de veículos da Fiat Automóveis, em Betim (RMBH), também será interrompida em junho. A montadora decidiu prolongar a parada prevista para o feriado de Corpus Christi até 12 de junho. A paralisação deverá afetar cerca de 16 mil metalúrgicos. A empresa não informa quantos veículos deixarão de ser produzidos no período.

Além das paradas técnicas e férias coletivas, a Fiat não está operando durante os finais de semana, pois cortou as operações aos sábados, quando os operários trabalhavam em regime de horas extras. A estratégia de ajuste de produção à demanda de mercado é adotada desde o ano passado pela montadora italiana.

Entre o Natal e o Ano Novo, por exemplo, a empresa concedeu férias coletivas para cerca de 15 mil funcionários e manteve somente as equipes de áreas de manutenção e segurança. Com a medida, cerca de 12 mil veículos deixaram de ser produzidos.

Lumar quer tornar-se transnacional

02/06/2015- Fonte: Diário do Comércio



Enquanto muitas indústrias decidem colocar o pé no freio e engavetar projetos devido ao atual cenário de desaceleração da economia brasileira e mundial, a empresa mineira Lumar Metals, de Santana do Paraíso (Vale do Aço), prepara um plano ambicioso: tornar-se uma indústria transnacional.

Com escritórios de representação nos Estados Unidos e Índia e 11 patentes, a fabricante de equipamentos e fornecedora de tecnologia para o setor siderúrgico pretende iniciar a produção nesses dois países em 2018.

De acordo com o presidente da empresa, Marcelo Silva Duarte, este é o principal objetivo da Lumar, embora o investimento não esteja definido. "A internacionalização é a forma que identificamos para driblar a falta de dinamismo do mercado interno", explicou. Hoje, as vendas domésticas representam 85%, enquanto as externas, 15%. "Nossa ideia é diminuir a dependência do mercado brasileiro, com a expansão dos negócios internacionais, sobretudo com o dólar neste patamar", ressaltou.

Duarte ponderou que não busca apenas a parte comercial nestes dois mercados, mas a produção de baixo custo. Segundo ele, ser eficaz e eficiente sem ser econômico não permitirá dar continuidade à comercialização dos produtos na velocidade necessária. "Estamos concorrendo com grandes *players*."

Essas empresas têm mais recursos e investimentos. Precisamos nos adequar a essa condição. Desta forma, vamos operar onde temos resultados", pontuou.

O presidente da Lumar explicou que o apoio brasileiro na importação de equipamentos de alta tecnologia para empresas exportadoras se dá por meio de zonas de processamento de exportação (ZPEs).

No entanto, não está nos planos da empresa investir em uma ZPE para se beneficiar da legislação brasileira, por isso que a empresa busca competitividade no mercado externo.

Para Duarte, o Brasil precisa enxergar melhor essas questões. A própria ZPE, que estará presente em 25 municípios, não tem nada de inovador nos principais mercados. "Este modelo foi a mola propulsora do desenvolvimento chinês, por exemplo", observou.

No ano passado, a Lumar faturou R\$ 40 milhões. Com a revisão das estimativas do setor siderúrgico brasileiro, Duarte afirmou que qualquer impacto no segmento afeta os negócios da empresa.

"De 2009, no ápice da crise, para 2010, nosso faturamento passou de R\$ 19 milhões para R\$ 13 milhões. Retomamos no próximo exercício e alcançamos R\$ 25 milhões", explicou.

Neste ano, o consumo de aço no Brasil deverá encolher 7,8% na comparação com 2014, retornando aos patamares de 2007, conforme projeções divulgadas pelo Instituto Aço Brasil (IABr).

Ainda dentro da revisão do IABr, as vendas no mercado interno deverão somar 19,073 milhões de toneladas neste ano, volume 8% inferior ao verificado em 2014, quando somou 20,738 milhões de toneladas.

Rodas - Capitaneado pela Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg), a Lumar finaliza a etapa da pesquisa do projeto de produção de rodas ferroviárias. Levantamento realizado pela empresa identificou que apenas o mercado de reposição representa um universo de 15 mil unidades por ano.

Segundo Duarte, a proposta da empresa não se assemelha ao processo convencional existente. "um processo inovador e que pode revolucionar o mercado. Entre os ganhos existentes está o de escala. "Quem conhece o projeto afirma que a Lumar pode estar no caminho de reinventar a roda", brincou.

Recordes negativos na indústria da construção

02/06/2015- Fonte: o Estado de S. Paulo

A Sondagem Indústria da Construção da Confederação Nacional da Indústria (CNI), de abril, e a Sondagem da Construção do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre-FGV), de maio, mostram as dimensões da crise que avança no setor, alcançando tanto empresas que atuam no mercado residencial como nos segmentos de obras comerciais e de infraestrutura. A deterioração segue em ritmo forte e, em alguns casos, as pesquisas mostram recordes de baixa.

No levantamento da CNI, por exemplo, o índice de nível de atividade efetivo em relação ao usual chegou a 29,4 pontos, muito abaixo dos 50 pontos que separam o campo positivo do campo negativo. A intenção de investimento chegou a 29,3 pontos, também o menor valor da série.

Na pesquisa do Ibre-FGV, na qual a linha que separa o nível positivo do negativo é de 100 pontos, o Índice de Confiança da Construção (ICST) atingiu 72,9 pontos, o menor da série iniciada em 2010. E o Índice de Situação Atual (ISA) também atingiu o recorde de baixa, aos 59,4 pontos.

O pessimismo que domina o setor da construção já era explicável, entre outros fatores, pela queda da demanda e pelo impacto da Operação Lava Jato sobre empresas que atuam na Petrobrás ou em obras públicas.

Mas a isso se acrescenta a percepção de falta de crédito: entre maio de 2014 e este mês, a proporção de empresas que atuam em edificações e apontam dificuldade para tomar empréstimos passou de 10,2% para 39,7%; e nas que atuam com infraestrutura foi pior - de 7% para 44,9%.

A coordenadora de projetos da construção do Ibre-FGV, Ana Maria Castelo, notou que não são só as famílias que sofrem com a elevação das taxas de juros. "As empresas também estão reportando aumento da dificuldade de acesso ao crédito a cada sondagem, o que afeta diretamente as possibilidades de recuperação do setor", observa ela.

Acentua-se o pessimismo das grandes empresas, segundo a CNI, tanto com relação ao nível de atividade atual, à atividade em relação à usual e ao número de empregados quanto no que tange às expectativas. A intenção de investir das grandes empresas, por exemplo, recuou 40%: de 45,7 pontos em maio de 2014 para apenas 27,4 pontos, agora.

A retomada do setor passa não só pela redução do compulsório sobre as cadernetas para elevar os empréstimos habitacionais, mas pela volta da confiança das famílias.

Abimaq desconfia de investimento chinês no Brasil

02/06/2015- Fonte: Brasil Econômico

O presidente da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), Carlos Pastoriza, demonstrou ceticismo em relação aos ganhos da indústria de bens de capital brasileira a partir dos investimentos anunciados pela China no Brasil, na semana passada, e também em relação ao acordo comercial que vem sendo negociado pelo governo Dilma com o México e que deve ser divulgado em julho.

Segundo Pastoriza, a China vem mudando seu modelo de indução ao desenvolvimento, estimulando mais o consumo interno, em detrimento ao modelo anterior, baseado nos investimentos na infraestrutura do país, e deve exigir a contrapartida da importação de máquinas e equipamentos chineses para realizar os investimentos prometidos no Brasil.

"O interesse dos chineses é dar trabalho para as indústrias locais que atualmente estão batendo lata. Agora que eles estão estimulando o consumo, é natural que queiram amarrar a compra de produtos chineses para garantir o emprego nas indústrias de lá", afirmou.

O presidente da Abimaq ressaltou que sua análise não é baseada na xenofobia. Ele considera que a economia brasileira atravessa uma fase difícil, na qual os investimentos são bem-vindos, mas defende que precisa haver critérios por parte do governo brasileiro.

"Estamos aliando a fome com a vontade de comer, mas qualquer país minimamente equilibrado se preserva de certas contrapartidas, garantindo o conteúdo local em alguns acordos", disse, mencionando que a Abimaq vai dialogar muito com as autoridades brasileiras ao longo do processo para garantir que os fabricantes nacionais de máquinas e equipamentos também participem dos ganhos dos investimentos previstos.

Já em relação ao acordo comercial com o México, na opinião de José Velloso, presidente-executivo da Abimaq, a parceira tende a ser desfavorável para o Brasil porque o país ainda não fez "sua lição de casa".

“O custo-Brasil ainda é o maior inimigo da competitividade nacional. O país vai continuar exportando produtos de baixo valor agregado, que geram poucos empregos, importando bens de maior valor agregado, dando emprego para o exterior. Em todo e qualquer acordo tem de existir um equilíbrio de agregação de valor. Não podemos olhar a balança só em valores, temos de ver o quanto estamos importando e exportando de empregos”, disse, argumentando que a parceria entre Brasil e México pode favorecer a instalação de empresas brasileiras em solo mexicano, visando ganhar outros mercados como os Estados Unidos e a América Central, mas que a estratégia não pode ser adotada como política de crescimento industrial para o país.

Os representantes da Abimaq divulgaram os resultados do setor de bens de capitais no primeiro quadrimestre do ano, informando que o impacto da desvalorização do real frente ao dólar na receita das exportações contribuiu para manter a estabilidade do faturamento.

Houve um crescimento de 4,5% nos primeiros quatro meses do ano, em relação ao mesmo período do ano passado. Contudo, apesar do resultado positivo, a entidade ainda prevê uma queda de faturamento para 2015.

“O câmbio, mesmo depreciado, não está ajudando nossas exportações”, afirma Mario Bernardini, diretor de competitividade da Abimaq. Segundo ele, a volatilidade do câmbio, com variações de 10% em prazos da ordem de 30 dias, atuou como um fator recessivo, aumentando os riscos de descasamento entre custos e preços de venda.

O economista explicou que a volatilidade cambial inibiu as exportações e os esforços para ampliar a participação no mercado brasileiro. Segundo a Abimaq, os ganhos de competitividade conferidos pela desvalorização do real se limitou aos ganhos com o dólar, já que os resultados em relação ao Euro foram insuficientes.

Os principais destinos das exportações brasileiras de máquinas e equipamentos são a América Latina, com 42% de participação no total, os Estados Unidos, com 20,6% e a Europa, com 19,4%.

Montadoras de todo o País afastam 16 mil metalúrgicos

02/06/2015- Fonte: Brasil Econômico

Com as vendas de veículos novos acumulando queda de mais de 20% nos cinco primeiros meses, a indústria automobilística brasileira começa junho com 22,4 mil metalúrgicos afastados pelas montadoras, por meio de férias coletivas e *lay-offs*.

Desse total, apenas ontem as empresas suspenderam 16,6 mil trabalhadores no País, para ajustar produção à baixa demanda. Se somados aos 17,7 mil que devem ser afastados nas próximas semanas, o total de metalúrgicos que estarão suspensos durante algum dia de junho ultrapassa 40 mil pessoas.

Desde ontem, Mercedes-Benz e General Motors (GM) deram férias coletivas a trabalhadores em três fábricas. No caso da fabricante de caminhões, são 7 mil metalúrgicos em férias até o próximo dia 15 de junho, em São Bernardo do Campo (SP).

Na unidade, a montadora possui outros 250 funcionários em *lay-off* desde maio do ano passado até 30 de setembro. Na última sexta-feira, a empresa demitiu 500 metalúrgicos da fábrica que deveriam retornar ao trabalho em 15 de junho, após cinco meses com contratos suspensos.

A Mercedes também colocou, a partir de ontem, todos os cerca de 500 empregados da linha de produção de Juiz de Fora, na Zona da Mata mineira, em férias coletivas até 15 de

junho. De acordo com o presidente do sindicato dos metalúrgicos da cidade, João César da Silva, estão nesse grupo os cerca de 100 trabalhadores que deveriam ter retornado ontem ao trabalho após *lay-off*.

Ele diz que o sindicato está negociando com a montadora um acordo que prevê dois novos grupos de *lay-offs* - de julho a novembro e de dezembro a abril - "em troca de estabilidade no emprego".

Já a GM parou totalmente a produção na fábrica de São Caetano do Sul (SP) de ontem a 28 de junho, fazendo com que 5,5 mil trabalhadores fiquem em casa nesse período.

Conforme o sindicato dos metalúrgicos da região, fazem parte desse grupo os 900 trabalhadores que estão em *lay-off* desde maio até outubro deste ano. Na unidade, a montadora tem ainda 819 empregados com contratos suspensos. Eles deveriam retornar ao trabalho no próximo dia 9, mas a empresa ampliou o afastamento por mais um mês, para evitar demiti-los agora, segundo o sindicato.

A General Motors também anunciou que dará férias coletivas a 1,7 mil metalúrgicos na fábrica de São José dos Campos (SP) de 15 a 30 de junho. Eles deverão se juntar aos cerca de 770 trabalhadores da unidade que estão em *lay-off* até agosto deste ano.

Esse número era de aproximadamente 790 funcionários. Porém, 20 deles retornaram ao trabalho na semana passada, após serem chamados pela empresa, informou o presidente do sindicato dos metalúrgicos da cidade, Antônio Ferreira Barros, conhecido como Macapá.

Fiat - Líder de mercado, a Fiat também anunciou que paralisará toda a sua produção na fábrica de Betim (RMBH) de 8 a 12 de junho, afastando temporariamente cerca de 16 mil funcionários. Será a terceira vez que a montadora recorre à medida para ajustar a produção à demanda só neste ano.

Em março e maio, ela tinha colocado dois grupos de 2 mil trabalhadores em férias coletivas. A Scania faz uma parada técnica da produção em São Bernardo nesta semana, para diminuir estoques, suspendendo 3,4 mil trabalhadores.

A Volkswagen, por sua vez, colocou 220 trabalhadores em *lay-off* desde ontem, por até cinco meses, em São Bernardo. Segundo a empresa, a medida foi mais uma "ferramenta de flexibilização para adequar o volume de produção à demanda do mercado".

A montadora também tem 370 metalúrgicos com contratos suspensos em Taubaté (SP), sendo 120 desde abril e 250 desde fim de março; em ambos os casos, por cinco meses. A Volks possui ainda 570 metalúrgicos em *lay-off* na fábrica de São José dos Pinhais (PR), de abril a agosto.

A Ford está com toda a produção paralisada em Camaçari (BA) desde 25 de maio, após dar férias coletivas aos 2,8 mil trabalhadores da unidade. Segundo a empresa, eles retornarão ao trabalho nesta quinta-feira, mesmo sendo feriado.

A montadora também tem 200 empregados em *lay-off* em São Bernardo desde 11 de maio, por até cinco meses.

Eles faziam parte do grupo de 424 trabalhadores que estavam em banco de horas desde fevereiro. O restante aderiu ao Programa de Demissão Voluntária (PDV) aberto pela empresa.

Crise já atinge micro e pequenos varejistas

02/06/2015- Fonte: Brasil Econômico

Os micro e pequenos empresários (MPEs) varejistas e prestadores de serviços já estão sofrendo os efeitos do atual cenário de recessão econômica do País. Pesquisa realizada pelo Serviço de Proteção ao Crédito (SPC Brasil) e pela Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL) aponta que 15% das empresas ouvidas pretendem demitir nos próximos três meses.

De acordo com o levantamento divulgado ontem, os efeitos da piora da economia brasileira podem ser percebidos também pela dificuldade que esses empresários estão tendo na hora de conduzir os negócios. Para 32% dos entrevistados, o principal entrave enfrentado para a manutenção e o crescimento de suas empresas é o cenário político-econômico.

Já para 15,4% dos participantes, o maior problema tem sido conquistar e manter os clientes. E para 13,6% o desafio é conseguir sobreviver diante da alta carga tributária brasileira.

"Não há como negar que a incerteza em relação ao futuro da política econômica do País tem pesado muito. O pior problema é que o empresário, seja ele proprietário de um micro, pequena ou grande empresa, precisa ter certeza do cenário econômico para projetar seu negócio.

Isso, atualmente, tem sido impossível, o que leva todos a pisarem no freio, à espera de uma sinalização positiva para dar andamento nos projetos", afirmou o gerente Financeiro da SPC Brasil, Flávio Borges.

O estudo também mostrou que entre o percentual de empresários que pretendem demitir nos próximos três meses o número de cortes deve ser, em média, de dois funcionários por empreendimento.

Por outro lado, a pesquisa também revelou que 9% das MPEs pretendem contratar mão de obra nesse mesmo intervalo de tempo: uma média de três funcionários por empresa.

Perfil - O estudo considerou apenas as micro e pequenas empresas com mais de um funcionário e traçou o perfil dos gestores e das empresas desse segmento, além de mapear os fatores externos que influenciam seu crescimento e sustentabilidade.

Com um faturamento médio anual de R\$ 439 mil e mensal de R\$ 36,5 mil, os empresários entrevistados pertencem ao segmento de varejo (52,5%) alimentício, vestuário, materiais de construção e móveis e decoração e de serviços (47,5%), do setor alimentício, serviços financeiros, tecnologia e informática, transportes e da área da saúde.

De acordo com os dados analisados na pesquisa, o perfil predominante do gestor de micro e pequenas empresas é do sexo masculino, tem de 35 a 54 anos, possui de ensino médio (36,4%) a superior completo (31,1%) e tem renda familiar entre cinco e dez salários mínimos (R\$ 3.940 a R\$ 7.888).

O estudo também mostrou que 66% das empresas possuem entre um e quatro funcionários e, em média, nove em cada dez colaboradores são registrados. Quando observado o tempo de atuação das empresas, 87% estão há mais de nove anos no mercado.

Desafio - A análise feita pelo SPC Brasil mostra, ainda, que os micro e pequenos empresários brasileiros consideram um desafio empreender no País. Para Borges, o cenário político-econômico atual influencia fortemente essa percepção e a intenção de demitir é preocupante.

"Não tem jeito, sempre quando algo não vai bem nas finanças da empresa, a primeira atitude do empresário é cortar gastos. Mesmo que os impactos dessa decisão sejam ruins", ressaltou.

O gerente financeiro da CNDL lembra que uma das queixas mais comuns de quem decide empreender no Brasil é a dificuldade de estruturação de seu negócio. "Isso acontece porque a maioria dos micro e pequenos empresários não está bem estruturada, não possui um plano de negócios".

A boa notícia, revela, é que o empreendedor brasileiro é resiliente. "Cerca de 20% dos participantes da pesquisa disseram que já encerraram um negócio anteriormente. Isso quer dizer que as pessoas não desistem na primeira tentativa", completou.

Fiat Chrysler atrasa redesenho e lançamento de veículos norte-americanos

02/06/2015- Fonte: Reuters

A Fiat Chrysler Automobiles atrasou no ano passado o redesenho ou lançamento de ao menos uma dúzia de veículos atuais ou novos na América do Norte, de acordo com fornecedores próximos aos planos da companhia.

O número não usual de atrasos poderá fazer a fabricante de automóveis adiar bilhões de dólares em investimentos enquanto busca um parceiro.

O presidente-executivo da FCA, Sergio Marchionne, está embaralhando planos de produtos enquanto busca um parceiro para a companhia, a sétima maior fabricante global de automóveis. Marchionne disse que a consolidação na indústria é inevitável, porque as montadoras estão queimando capital investindo em motores e veículos que se sobrepõem.

Entre os veículos norte-americanos, a FCA atrasou atualizações de modelos de alta margem como a picape Ram 1500 e o Jeep Wrangler, de acordo com cinco pessoas próximas aos planos da companhia.

As vendas de picapes e utilitários respondem por mais da metade do lucro da FCA antes de impostos, de acordo com analistas da indústria.

Ao mesmo tempo, a FCA está acelerando o desenvolvimento de certos veículos. A marca Alfa Romeo pode ganhar mais modelos em um calendário mais rápido que o planejado inicialmente, disseram fornecedores à Reuters.

A FCA transformou seu projeto de modelos futuros de veículos na peça central do plano de 50 bilhões de dólares que Marchionne divulgou a investidores em maio de 2014, incluindo impulsionar as vendas anuais globais para 7 milhões em 2018, ante 4,75 milhões no ano passado.

Desde que Marchionne divulgou seu plano, ao menos 12 programas futuros de veículos foram adiados na Jeep, Ram, Dodge, Chrysler e Maserati, em alguns casos em um ano ou mais, disseram fornecedores.

Brasil volta a cair e atinge 56ª posição em ranking global de competitividade

02/06/2015- Fonte: Reuters

Segundo levantamento da Fundação Dom Cabral e da escola de negócios suíça IMD, momento econômico e corrupção provocaram perda de 18 postos na lista pelo País nos últimos cinco anos

Pelo quinto ano consecutivo, o Brasil perdeu posições no ranking das economias mais competitivas do mundo. O País caiu duas posições e, entre 61 nações, passou a ser o 56º em termos de eficiência para fazer negócios.

É a pior classificação desde 1996, ano em que o País foi incluído no World Competitiveness Yearbook, anuário organizado pela Fundação Dom Cabral e pela escola de negócios suíça IMD publicado desde 1989.

Este é o quinto ano consecutivo em que o Brasil cai no ranking. Em 2010, ocupava o 38º lugar, no ano seguinte caiu para a 44ª posição e, em 2012, desceu à 46ª colocação. Na edição 2013, o Brasil passou para o 51º lugar, em 2014 desceu mais três posições.

Essa poderia ser a má notícia sobre a capacidade brasileira de competir globalmente, mas não é. A pior novidade é que menos competitivos que o Brasil na lista do IMD estão países em situação econômica, política e internacional muito pior do que a brasileira, exibindo conflitos domésticos ou externos de repercussão muito mais abrangente.

"Abaixo [no ranking], estão países com uma situação muito mais dramática que a do Brasil. Comparar o Brasil com a Ucrânia é brincadeira", afirma o professor da escola de negócios suíça IMD, Carlos Primo Braga.

Os cinco países menos competitivos do mundo são Mongólia, Croácia, Argentina, Ucrânia e Venezuela. No extremo oposto e liderando o ranking, estão EUA, Hong Kong, Cingapura, Suíça e Canadá.

O resultado "dramático" da pesquisa, na opinião do professor da Fundação Dom Cabral, Carlos Arruda, é o fato de o Brasil ter obtido um resultado pior nos critérios em que vinha se saindo bem. "Caíram o desempenho doméstico e o emprego", afirma o professor da Dom Cabral, instituição parceira do IMD no anuário.

No subindicador "Economia Doméstica", o Brasil caiu sete degraus de 2014 para 2015, ficando na 43ª posição. Em "Emprego", despencou 15 degraus, passando da 6ª para a 21ª posição.

Braga argumenta que a perda de duas posições no ranking global decorre de algumas questões, uma delas é cíclica. A economia brasileira embarcou em um ciclo de desaceleração que, provavelmente, culminará em 2015, quando se espera uma contração do PIB.

"O mau desempenho do Brasil afeta as decisões de investimento. Mas isso é uma questão cíclica. A expectativa é que, com as medidas que o governo está tomando, a percepção mude", afirmou.

As medidas mencionadas por Braga são, especialmente, na área fiscal. O lado positivo do ajuste nas contas públicas, entretanto, ainda não apareceu na pesquisa por causa da situação deficitária dos números e também da percepção de incerteza captada pelas pesquisas de opinião do anuário.

Outro motivo para a queda no ranking é a péssima percepção sobre a transparência do governo registrada nas pesquisas de opinião feitas entre março e abril. "No quesito subornos e corrupção [um componente do subindicador 'Estrutura Institucional'], o Brasil figura vergonhosamente na última posição entre os 61 países analisados", escrevem os pesquisadores no sumário executivo do anuário.

Ou seja, na opinião dos entrevistados para o anuário, o País ganhou uma nota pior que Rússia, Cazaquistão, África do Sul e todos os outros 57 países pesquisados no critério da transparência. O rebaixamento do Brasil no ranking do IMD também decorre de questões estruturais, segundo Braga.

"A baixa produtividade é um calcanhar de Aquiles para o Brasil", diz o professor. Nesse indicador, o País ocupa a posição 59 entre os 61 países por conta da baixa eficiência de questões protagonizadas pelo setor público e pelo setor privado.

Para Arruda, a conclusão é de que as empresas deveriam fazer mais quando se observa o resultado na dimensão "Eficiência Empresarial". Todos os subindicadores caíram, com exceção do "Produtividade e Eficiência", que ficou estável, exibindo o País na vergonhosa 59ª posição.

Quando Arruda fala que os empresários precisam investir mais, ele se refere a aportes em pesquisa e desenvolvimento, treinamento dos funcionários, renovação de processos e também no que ele chama de ecossistema.

Prognósticos

Numa tentativa de prever se o Brasil vai cair de novo no ranking do ano que vem, Braga e Arruda demonstram algum otimismo. Supõe que o País tende a não marcar a sua sexta escorregada.

O motivo, entretanto, não é muito nobre. Os professores veem um "colchão" que protege o País de uma queda maior. "Imagino que não vamos cair, porque tem esse colchão de países em situação mais dramática que o Brasil", diz Braga, referindo-se às cinco economias menos competitivas que a brasileira. "O Brasil chegou em um ponto-limite."

Produção industrial intensifica queda em 12 meses e tem o pior resultado em seis anos

02/06/2015- Fonte: O Estado de S. Paulo



A produção industrial caiu 1,2% em abril; setor de automóveis recuou 2,5% RIO - A produção industrial caiu 1,2% em abril ante março e mostrou mais uma vez a dificuldade que o setor tem passado.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a indústria brasileira intensificou o ritmo de perda em 12 meses, acumulando queda de 4,8% - o pior resultado neste tipo de confronto desde dezembro de 2009, quando a perda era de 7,1%. No período, o setor automotivo teve retração de 20,2%.

No ano, a produção da indústria também é negativa (-6,3%) e, em relação a abril de 2014, a queda é de 7,6%. Tal baixa na comparação com abril do ano passado foi a 14ª consecutiva. Em março, a sequência de 13 quedas já havia firmado um recorde inédito, tendência agora continuada.

O resultado mensal (-1,2%) veio dentro do intervalo de expectativas dos analistas de 40 instituições ouvidos pela Agência Estado, que esperavam desde queda de 2% a avanço de 0,10%, com mediana de -1,40%.

O recuo foi maior para o mês desde 2011, quando foi de 2,7%, afirmou André Macedo, gerente da Coordenação de Indústria do IBGE. Além disso, o resultado anunciado hoje foi o terceiro recuo seguido nesta comparação, acumulado retração de 3,2% no período de fevereiro a abril.

Setores. A produção industrial recuou em 19 dos 24 ramos pesquisados em abril ante março. O maior impacto negativo veio de veículos automotores, reboques e carrocerias, que registraram queda de 2,5% no período.

Com o resultado, os veículos registraram a sétima queda seguida no confronto com o mês imediatamente anterior. No período, o setor acumula perda de 21,9%.

'Chama atenção o perfil disseminado. Todas as grandes categorias registram taxas negativas, com destaque para bens de capital' - André Macedo, gerente da Coordenação de Indústria do IBGE.

O segundo principal impacto negativo em abril ante março veio da indústria de perfumaria, sabões, detergentes e produtos de limpeza, que recuou 3,3%.

Outros impactos baixistas vieram de outros equipamentos de transporte (-8,5%), máquinas, aparelhos e materiais elétricos (-5,4%), produtos farmoquímicos e farmacêuticos (-5,3%), máquinas e equipamentos (-1,2%), metalurgia (-2,4%) e equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos (-3,2%).

Por outro lado, cinco atividades registraram aumento da produção, entre elas produtos do fumo (5,9%), coque, produtos derivados do petróleo e biocombustível (1,5%), indústrias extrativas (1,5%) e confecção de artigos de vestuário e acessórios (0,6%).

"Chama atenção o perfil disseminado. Todas as grandes categorias registram taxas negativas, com destaque para bens de capital", notou Macedo. Em abril, a produção de bens de capital cedeu 5,1%, a terceira baixa seguida.

No período, a perda acumulada é de 12,7%. Os bens de consumo duráveis e os semi e não duráveis, por sua vez, registram queda na produção há sete meses.

No caso dos duráveis, a perda acumulada é de 15,3% nesse período, enquanto os bens semi e não duráveis têm retração de 8,4% desde outubro.

Os bens intermediários, beneficiados pela alta no setor extrativo, registram queda menos intensa. Há três meses no vermelho, o setor acumula perda de 1,1% no período.

Revisão. O IBGE revisou o desempenho da produção industrial em março ante fevereiro. A queda na atividade foi de 0,7%, menos do que o recuo de 0,8% apurado na leitura inicial.

O IBGE também revisou o resultado da indústria como um todo em fevereiro ante janeiro. A queda, apurada antes em -1,3%, passou a -1,4% segundo divulgado hoje.

Tupy aposta em alta demanda de CGI no médio prazo

02/06/2015- Fonte: Automotive Business



A Tupy, empresa brasileira de fundição, espera aumentar significativamente o fornecimento de componentes de ferro fundido vermicular (do inglês Compacted Graphite Iron) para o setor automotivo nos próximos quatro anos, principalmente para Audi, DAF e especialmente a Ford.

O otimismo parte do próprio presidente da Tupy, Luiz Tarquínio Ferro, que comentou a tendência de aumento da demanda por este tipo de insumo durante uma conferência com acionistas da SinterCast, empresa de origem sueca e também especialista em fundição de CGI, da qual a Tupy utiliza tecnologia de controle e processo de produção para o ferro fundido vermicular.

O executivo observou que o CGI se tornou uma ferramenta cada vez mais importante na estratégia de crescimento da empresa.

Segundo ele, nos últimos anos, o ferro fundido vermicular tem conquistado um crescente espaço na indústria automobilística, destinando-se principalmente para cabeçotes e bloco de motores.

Sua maior resistência mecânica em relação ao ferro fundido cinzento possibilita a produção de motores com maiores pressões na câmara de combustão, tornando-os mais eficientes e menos poluentes. A tecnologia possibilita também a produção de motores mais leves em função das menores espessuras das paredes necessárias ao bloco.

Com vários componentes CGI já em produção em série, Ferro confirmou que já fechou compromissos de fornecimento adicionais aos atuais, capazes de superar a participação de 13% do CGI no volume de vendas para o setor automotivo verificada no primeiro trimestre. No mesmo período do ano passado, esta fatia era de 10%.

Com sua capacidade atual de produção de CGI a partir de suas quatro fábricas – duas no Brasil e duas no México – a Tupy tem o potencial de fornecer um volume de componentes equivalentes a mais de 2,5 milhões de motores.

Segundo Ferro, a Ford está entre os maiores clientes, em especial por causa do motor a gasolina EcoBoost turbo 2.7, o mais recente da marca a entrar em produção na fábrica de Ohio, nos Estados Unidos, e que equipa o modelo F-150. O motor de 6.7 diesel V8, usinado e montado na unidade da Ford no México também já utiliza partes em CGI.

“A Tupy está empenhada em liderar a tendência mundial de CGI para tecnologias de elevada performance, eficientes e de motores mais ecológicos”, afirma Ferro, que

acrescentou: "Acredito que cada vez mais o CGI irá substituir o alumínio para certos componentes do motor".

Cerca de 90% dos negócios da Tupy relacionados ao CGI é para o setor automotivo, com veículos comerciais respondendo por 43% e outros 24% para veículos leves de passeio, enquanto 28% demandam de veículos fora de estrada.

Do total de componentes em CGI, 52% do negócio tem origem na região do Nafta (Canadá, Estados Unidos e México) e 25% vêm da Europa. América Latina responde por 29%, deixando 4% para outras regiões.

A empresa verificou participação importante da América do Norte na formação de sua receita para o primeiro trimestre, em parte, pelo aumento das vendas de CGI para a região.

Venda de motos cai novamente em maio

02/06/2015- Fonte: Automotive Business



A venda de motos em maio somou 105,5 mil unidades, resultando em queda de 2,5% ante abril. O acumulado do ano teve 540,5 mil motos emplacadas, volume 11,9% menor que o registrado nos mesmos cinco meses de 2014. Os números foram divulgados pela Fenabreve, federação que reúne as associações de concessionários.

O quinto mês de 2015 foi o segundo pior do ano, superando apenas o fraco fevereiro, impactado pelo carnaval e pelo fato de este ser tradicionalmente fraco para o segmento de duas rodas. A média diária de emplacamentos em maio ficou abaixo de 5,3 mil unidades.

A venda de motos em maio somou 105,5 mil unidades, resultando em queda de 2,5% ante abril. O acumulado do ano teve 540,5 mil motos emplacadas, volume 11,9% menor que o registrado nos mesmos cinco meses de 2014. Os números foram divulgados pela Fenabreve, federação que reúne as associações de concessionários.

O quinto mês de 2015 foi o segundo pior do ano, superando apenas o fraco fevereiro, impactado pelo carnaval e pelo fato de este ser tradicionalmente fraco para o segmento de duas rodas. A média diária de emplacamentos em maio ficou abaixo de 5,3 mil unidades.

A Honda mantém a liderança, com participação de mercado superior a 80%. A Suzuki, que passou a Daфра em abril, firmou-se na terceira posição com vantagem de mais de 900 unidades. Das marcas de maior volume, a Suzuki foi a única que teve alta nas vendas (de 16,1%) no confronto com o período janeiro-maio de 2014.

Nessa mesma comparação, a Honda caiu 11,5%, a Yamaha, 15,5%, e a Daфра, 20%. A retração no período já afeta todas as marcas com tradição em alta cilindrada. Até abril a BMW ainda mantinha números ligeiramente melhores que os do ano passado, mas no

acumulado até maio também passou a registrar queda, de 3,6%. A Harley-Davidson já recuou 13,9%, a Kawasaki, 17,9%, a Triumph 17,5%, e a Ducati, em 10,4%.

Maio reforça tobo nas vendas de veículos

02/06/2015- Fonte: Automotive Business

Se existia qualquer dúvida sobre a chegada de uma crise de vendas de veículos no mercado brasileiro, agora não restam mais questionamentos. O mês de maio, tradicionalmente aquecido para o setor automotivo, aprofundou a retração, que já chega a 20,9% no acumulado do ano na comparação com igual intervalo de 2014.

Com isso, foram emplacados 1,1 milhão de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus nos cinco primeiros meses de 2015.

Os dados do Renavam divulgados pela Fenabrave, entidade dos distribuidores de veículos, mostram que em maio foram negociados 212,7 mil unidades no mercado local, com expressiva queda de 27,5% na comparação anual e contração de 3% sobre o já fraco resultado de abril.

Naquele mês, que teve 20 dias úteis de vendas, a média diária de emplacamentos ficou em 10,9 mil unidades/dia. Maio teve os mesmos 20 dias de vendas, porém com performance pior: foram de 10,6 mil veículos/dia.

Com o resultado, a contração do mercado começa a superar a projeção traçada pela Fenabrave de que as vendas vão encolher 18,9% em 2015.

Para chegar a este resultado, o patamar de emplacamentos precisará subir nos próximos meses para a média de 247,7 mil veículos/mês até dezembro.

O volume não é inatingível se considerado o histórico recente do mercado nacional, mas parece distante diante do cenário de queda deste ano, quando este nível só foi superado em janeiro.

SEGMENTOS

O segmento que acumulou a maior baixa foi mais uma vez o de caminhões. A redução da demanda por transporte de carga fez as vendas de modelos da categoria diminuírem 42,2% nos cinco meses do acumulado na comparação com o mesmo período de 2014, para 31,1 mil veículos.

O volume mensal de 6 mil unidades é 52,8% menor do que o de maio do ano passado. Ainda assim, o volume mostra leve recuperação de 3,7% na comparação com o resultado de abril.

As vendas de ônibus também tiveram queda importante de janeiro a maio, de 24,7%, e chegaram a 10 mil chassis. Com 1,7 mil unidades negociadas no mês passado, houve retração de 36,2% sobre igual intervalo de 2014 e de 11,8% sobre abril.

Já a demanda por veículos leves caiu 20% e ficou em 1,06 milhão de unidades no ano, com 900,7 mil automóveis e 164,5 mil comerciais leves.

Considerando apenas a performance de maio, quando foram emplacados 204,9 mil carros, o mercado brasileiro encolheu 26,2% na comparação anual e 3,1% na mensal.

RANKING

O aperto das vendas provocou alguns movimentos importantes no ranking das maiores marcas do Brasil. Em maio a Jeep aparece como a 11ª entre as mais negociadas, com 2,7 mil veículos e à frente da Citroën e da Peugeot.

O resultado reflete o fôlego que a marca ganhou com o lançamento do Renegade. As primeiras posições no mês foram ocupadas por Fiat, GM, Volkswagen e Ford, nesta ordem.

Nenhuma das quatro grandes fabricantes de veículos do país conquistou, no entanto, mais do que 18% de market share, o que sinaliza a crescente pulverização dos negócios entre as marcas.

No acumulado do ano este movimento se repete. Fica claro o fortalecimento da posição da Hyundai como quinta maior marca do Brasil, com 7,7% de participação. A Renault, apesar de estar atrás da concorrente de origem coreana, também mostra presença importante nas vendas, de 6,9%.

A Honda ganha peso no mercado brasileiro ao responder 5,6% do total de emplacamentos de janeiro a maio. O número é impressionante para uma marca que não tem nenhum carro popular e teve a performance puxada por um utilitário esportivo, o HR-V, lançado em abril.

O automóvel mais vendido de 2015 é, até maio, o Fiat Palio, mantendo a posição conquistada no ano passado. Atrás dele estão Chevrolet Onix, Hyundai HB20, Ford Ka e Fiat Uno. O Volkswagen Gol, que por mais de duas décadas carregou o título de líder, despencou para a quinta colocação do ranking nos cinco primeiros meses do ano.

Montadoras renovam habilitação ao Inovar-Auto

02/06/2015- Fonte: Automotive Business



O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) concede a renovação de habilitação no Inovar-Auto para um total de 25 empresas, entre montadoras fabricantes, investidoras e importadoras de veículos, com vigência de 1º de junho de 2015 a 31 de maio de 2016, conforme as portarias publicadas na edição de sexta-feira, 29, do Diário Oficial da União.

Os pedidos de renovação foram protocolados até o dia 15 de abril passado, conforme exige a legislação, e concedidos a todos os 25 solicitantes, de acordo com as equipes técnicas do Departamento das Indústrias de Equipamentos de Transporte, da Secretaria de Desenvolvimento da Produção, e da consultoria jurídica, ambos atrelados ao MDIC.

De acordo com a legislação do Inovar-Auto, as empresas devem solicitar, a cada 12 meses, a renovação de suas habilitações para que possam manter os seus compromissos

assumidos quanto aos investimentos em pesquisa, desenvolvimento, engenharia, realização de etapas fabris e cumprimento de metas de eficiência energética previstas pelo regime automotivo.

Todas as empresas que tiveram suas habilitações renovadas terão até o dia 15 de abril de 2016 para apresentar novo pedido de renovação para os 12 meses seguintes, a partir de 1º de junho de 2016.

Das empresas que tiveram a habilitação renovada, 13 se encaixam na categoria fabricante. São elas: Caoa, FCA (Fiat Chrysler), Ford, General Motors, Honda, Mercedes-Benz, Mitsubishi (MMC Automotores), Nissan, PSA Peugeot Citroën, Renault, Suzuki (SVB Automotores), Toyota e Volkswagen.

Todas elas terão o mesmo volume de importação para apuração do crédito presumido de IPI, limitado a 2,8 mil veículos entre 1º de junho e 31 de dezembro deste ano e de 2 mil unidades entre 1º de janeiro e 31 de maio de 2016.

Seis fabricantes não importam veículos, mas renovaram sua habilitação a fim de não ter sobretaxados os produtos produzidos no País, caso de Agrale, Hyundai, Iveco, MAN Latin America, Scania e Volvo (caminhões e ônibus).

Já a SNS Automóveis, do Grupo SHC do empresário Sérgio Habib, que distribui oficialmente os veículos das marcas JAC e Aston Martin no Brasil, renovou sua habilitação como investidora, uma vez que mantém a intenção de construir uma fábrica no País, em Camaçari (BA).

A empresa também terá o limite de importação de 2,8 mil veículos entre 1º de junho e 31 de dezembro deste ano e de 2 mil unidades entre 1º de janeiro e 31 de maio de 2016 para apuração do crédito presumido de IPI.

A FCA também se habilitou como importadora, uma vez que incorporou o Grupo Chrysler e todas as suas marcas (Dodge, Jeep e Ram) ao negócio no Brasil em linha com a estratégia mundial.

Como importadora, a FCA poderá presumir o crédito de IPI para o limite de 2.568 unidades importadas entre 1º de junho e 31 de dezembro deste ano e de 1.835 veículos importados entre 1º de janeiro e 31 de maio de 2016.

Outras quatro empresas também renovaram sua habilitação como importadoras, caso da Venko (VKN Motors), que após três anos de contrato com a Chery, de quem importava os veículos leves entre julho de 2009 e julho de 2012, passou a importar da China, sob um novo contrato com o Grupo Chery, seus comerciais leves da marca Rely e a máquinas agrícolas e de construção da marca Gehl, do Grupo Manitou Americas.

A empresa terá cota de 2,8 mil veículos sem a sobretaxação do IPI importados entre 1º de junho e 31 de dezembro deste ano e de até 2 mil unidades importadas de 1º de janeiro a 31 de maio de 2016.

A British Car, que importa modelos de luxo como Bentley e Bugatti, tem o limite de seis unidades entre 1º de junho e 31 de dezembro deste ano e de cinco veículos importados entre 1º de janeiro e 31 de maio de 2016.

Já a Rising Imports Eireli, importadora com sede em Recife (PE) e que traz ao Brasil diversas marcas, entre SsangYong e BYD, poderá importar 62 veículos entre 1º de junho e 31 de dezembro deste ano e 44 unidades 1º de janeiro e 31 de maio de 2016. Por sua vez, a Volvo Cars renova sua habilitação como importadora, com limite de 1.561

veículos importados entre 1º de junho e 31 de dezembro deste ano e de até 1.114 unidades importadas de 1º de janeiro a 31 de maio de 2016 sem os 30 pontos percentuais adicionais do IPI.

Anglo American anuncia novos diretores para a unidade de negócio minério de ferro Brasil

02/06/2015- Fonte: Mining.com

As nomeações fazem parte da reestruturação organizacional da unidade por conta da operação do Sistema Minas-Rio, iniciada no segundo semestre de 2014.

A Unidade de Negócio Minério de Ferro Brasil da Anglo American anuncia sete novos nomes no seu corpo de diretores. As nomeações fazem parte da reestruturação organizacional da unidade por conta da operação do Sistema Minas-Rio, iniciada no segundo semestre de 2014.

Todos os novos diretores já eram empregados da empresa e assumem seus respectivos cargos com o objetivo de contribuir para a conclusão do ramp-up do empreendimento de forma segura e responsável até o segundo trimestre de 2016.

"Acredito que os novos diretores chegam para fortalecer ainda mais o Sistema Minas-Rio. Esse time contribuiu de forma significativa para construirmos uma empresa com alicerces sólidos, baseados nas premissas da segurança e da responsabilidade.

Não tenho dúvidas de que com a liderança e a competência de cada um deles, conseguiremos escrever os novos capítulos da nossa história e obter ainda mais conquistas", afirma Paulo Castellari, presidente da Unidade de Negócio Minério de Ferro Brasil.

Conheça um pouco sobre a carreira de cada um dos executivos:

Alberto Vieira assume a diretoria de Projetos. Alberto é Engenheiro Civil pela Universidade Kenedy e especialista em Gestão de Projetos pelo Instituto de Educação Tecnológica (Ietec), Engenharia Ferroviária pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-MG) e Engenharia Econômica pela Fundação Dom Cabral. Começou sua atuação na empresa em 2008 como gerente de Implantação do mineroduto do Sistema Minas-Rio.

Aldo Souza assume a diretoria de Saúde, Segurança e Desenvolvimento Sustentável. Aldo é engenheiro de Minas, com MBA em Finanças e Contabilidade. Ingressou na Unidade de Negócio Minério de Ferro Brasil em 2011.

Construiu sua carreira nas áreas de estratégia e desenvolvimento de negócios, passando por empresas de consultoria de grande porte, com experiência profissional internacional.

Ana Sanches Noronha assume a diretoria Financeira. Graduada em Economia e em Contabilidade com MBA em Finanças, juntou-se à Anglo American em outubro de 2012. Ana possui 15 anos de experiência na área financeira em empresas de grande porte do segmento industrial e consultoria.

Arthur Liacre assume a diretoria de Assuntos Corporativos. Com formação em Economia e mestrado em Administração e em Relações Internacionais, Arthur se juntou ao Grupo Anglo American em 2011 e, no ano seguinte, assumiu a responsabilidade de criar a função de Relações Governamentais no Brasil para a Anglo American.

Possui vasta experiência no setor de recursos naturais e em consultoria em empresas de grande porte.

Luiz Felipe Calfa assume a diretoria de Suprimentos, incluindo a gestão comercial da joint venture Ferroport, responsável pelo terminal de minério de ferro do Porto do Açu, formada por 50% de participação da Anglo American e 50% da Prumo Logística.

Luiz tem graduação em Engenharia de Produção e MBA Executivo. Atua na Unidade de Negócio Minério de Ferro Brasil desde julho de 2011, quando entrou para assumir a gerência geral de Suprimentos. Sua carreira foi construída em empresas de consultoria de grande porte acumulando 15 anos de experiência no setor de recursos naturais.

Thavashan Perumal assume a diretoria de Planejamento Integrado e Melhoria Contínua. Thavashan é Engenheiro Químico pela Universidade de Natal, na África do Sul, está no grupo desde 2008 e na Unidade de Negócio Minério de Ferro Brasil desde agosto de 2010.

Wagner Silva assume a diretoria de Recursos Humanos. Wagner é graduado em Administração e possui um MBA Executivo. Foi admitido no Grupo Anglo American em 2008 nos estágios iniciais de implementação do Sistema Minas-Rio. Possui 17 anos de experiência em Recursos Humanos, tendo passado por empresas de grande porte nos segmentos farmacêutico, indústria química, bens de consumo e telecomunicações.

Sobre o Sistema Minas-Rio

O Sistema Minas-Rio atingirá sua capacidade máxima de produção de 26,5 milhões de toneladas de minério de ferro até 2016. O Minas-Rio inclui uma mina de minério de ferro e unidade de beneficiamento em Conceição do Mato Dentro e Alvorada de Minas, em Minas Gerais; mineroduto com 529 km de extensão e que atravessa 33 municípios mineiros e fluminenses; e o terminal de minério de ferro do Porto de Açu, no qual a Anglo American é parceira da Prumo Logística com 50% de participação, localizado em São João da Barra (RJ).