



## 15 DE JUNHO DE 2015

### Segunda-feira

- 2016: O MARCO ZERO DA GESTÃO PÚBLICA NO BRASIL?
- EXPORTADORA LIDERA RECOMENDAÇÕES
- NA CRISE, USADOS GANHAM TERRENO E MONTADORAS ESPERAM "MILAGRE"
- DESEMPREGO REDUZ FLUXO DE MIGRANTES PARA REGIÃO DE CURITIBA
- FECHAMENTO DE EMPRESAS ESTIMULA MERCADO DE LEILÕES
- REFORMA POLÍTICA E O FIM DA REELEIÇÃO
- VOLVO PENTA NACIONALIZA MOTORES INDUSTRIAIS
- ZF NACIONALIZA EIXOS PARA MÁQUINAS DE CONSTRUÇÃO
- ECONOMISTAS ELEVAM PROJEÇÃO DE INFLAÇÃO EM 2015 A 8,79%, MANTÊM SELIC A 14,0%
- GRUPO VW VENDEU 4,2 MILHÕES DE VEÍCULOS ATÉ MAIO
- VELOCE LOGÍSTICA ANUNCIA NOVO PRESIDENTE PARA O BRASIL
- MERCEDES-BENZ REATIVA MONTAGEM DE ÔNIBUS DA COLÔMBIA
- AXALTA INVESTIRÁ MAIS US\$ 15 MILHÕES NA ARGENTINA
- TOMTOM NEGOCIA MAIS CLIENTES NO BRASIL
- AGRALE E ITAIPU DESENVOLVEM MINIÔNIBUS ELÉTRICO
- AUDI TEM RECORDE DE VENDAS NO BRASIL EM MAIO
- INVESTIMENTOS EM RODOVIAS IMPULSIONAM COMÉRCIO, DIZ CNC
- TAXAS MÉDIAS DE JUROS DE CHEQUE ESPECIAL E EMPRÉSTIMO PESSOAL SOBEM EM JUNHO
- CONSÓRCIO DEMITE MAIS 250 TRABALHADORES NO COMPERJ
- COM FREIO INTERNO, EXPORTAÇÃO SUSTENTA VENDAS DA ARCELORMITTAL
- GERDAU SE PROTEGE COM A DIVERSIFICAÇÃO E DÓLAR FORTE

- ACO VERDE
- GERDAU VÊ "QUEDA GRANDE" DE DEMANDA E DIZ QUE PREÇOS ATUAIS DE MINÉRIO SÃO INVIÁVEIS
- FITCH REAFIRMA NOTAS DE CRÉDITO DA VALE
- RECESSÃO FAZ MONTADORAS 'REVIVEREM' CRISE RUSSA
- FATURAMENTO DE AUTOPEÇAS EM QUEDA
- GASTOS COM INFRAESTRUTURA DEVEM CAIR 19% EM 2015, DIZ CONSULTORIA
- BRASIL PERDE A CORRIDA DA INFRAESTRUTURA
- LEVY CONTRARIA CHIORO E NEGA COGITAR VOLTA DA CPMF
- SIMPPI: 16% DA INDÚSTRIA DE PEQUENO PORTE DE SP CORRE RISCO DE FECHAR
- SETOR COBRA INCENTIVO PARA INSTALAR FÁBRICAS
- MISSÕES COMERCIAIS VIABILIZAM VENDAS DE PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS NO EXTERIOR

CÂMBIO EM 15/06/2015		
	Compra	Venda
Dólar	3,096	3,097
Euro	3,488	3,489

Fonte: BACEN

## 2016: o marco zero da gestão pública no Brasil?

15/05/2015 - Fonte: Gazeta do Povo

O ano de 2016 pode acabar sendo, por força das circunstâncias, um importante divisor de águas para a organização da gestão pública no Brasil, em todas as instâncias, de abandono definitivo do modelo populista genérico, que gera custos crescentes e uma grande dificuldade de gestão.

A situação financeira crítica da União, estados e municípios é a face mais aparente de um colapso institucional, gerado principalmente por uma procrastinação de 30 anos, pelo menos, na busca de um modelo institucional mais apropriado a um país de renda média e com maior inserção tecnológica, e do fim de um aumento descoordenado das estruturas, em todas as instâncias.

O resultado desse crescimento vegetativo e da noção das estruturas e atribuições do Estado como infundáveis levou a operações que se tornaram impagáveis e difíceis de se administrar. A perspectiva de tornar-se gestor público, de cidade média ou estado no Brasil, pode aproximar-se de um pesadelo. A maioria das estruturas municipais e estaduais do Brasil cresceu de 30 a 50% nos últimos dez anos.

A grande questão é que as necessidades e a capacidade de suporte da nação brasileira em relação ao tamanho e funções da sua gestão pública estão totalmente desajustadas. A falta de direcionamento estratégico nas organizações que sejam efetivamente colocados em prática, tanto no estágio municipal, quanto estadual e federal, talvez tenha um reflexo tão grave quanto o crescimento desordenado de sua estrutura, e seja também uma de suas principais causas.

O ano de 2016, a partir do agravamento das crises financeiras e institucionais, poderá ser o início da busca por um modelo de gestão pública mais adequado às reais necessidades da sociedade brasileira, em seus diversos segmentos de população, e na abertura de alguns tabus regulatórios que são anacrônicos e inviáveis já no curto prazo.

Este tema deve ser alvo de debate nacional, e de incorporação de melhores práticas e novos modelos institucionais, e desvalorização de práticas populistas e soluções "mágicas" por parte de agentes políticos em torno da noção de que gestão responsável também gera votos, e do crescimento da noção de que uma gestão mais profissional se dará com a perda de privilégios corporativistas.

Configura-se uma inédita situação potencialmente geradora de um pacto diante do colapso de todo o sistema. Os limites para se repassar os custos através de ajustes fiscais convencionais com aumento da carga tributária já foram atingidos. Portanto, o ajuste precisa avançar do outro lado da conta. De forma sistêmica, e não emergencial.

A crise está colocada, a oportunidade é concreta. Na persistência do problema, todos perdem. Na possibilidade de uma solução, o início de um avanço institucional de 50 anos.

**Gustavo Grisa** é economista e especialista do Instituto Millenium.

## **Exportadora lidera recomendações**

15/05/2015 - Fonte: Gazeta do Povo



Na esteira da alta de 17,6% do dólar em 2015, as ações de exportadoras do setor de papel e celulose dominam as listas de recomendações de bancos e corretoras para junho, com pelo menos uma representante nas carteiras de cada uma das nove instituições consultadas pela reportagem.

Presente em oito listas, a Suzano é quase unanimidade, enquanto a Fibria foi citada duas vezes e a Klabin, uma. As ações acumulam fortes ganhos de 43,4%, 28,1% e 30,2%, respectivamente, neste ano. O Ibovespa, principal índice da Bolsa, sobe 6,68%. Mesmo com desempenho inferior ao da Suzano no ano, BB Seguridade (2,77%) e Itaú (-4,1%) também foram citadas pela maioria das instituições (seis). As apostas refletem a expectativa de retomada até dezembro.

### **Alerta**

O pequeno investidor, porém, deve tomar cuidado. Especialistas recomendam que esse perfil de aplicador tenha expectativa de retorno na Bolsa de pelo menos cinco anos.

“A pessoa física, sem muita experiência, tem que investir em empresas líderes, com modelo de negócio robusto e vantagens competitivas”, diz o consultor Daniel Arruda.

No caso da Suzano, o aumento da taxa de câmbio beneficia a receita da companhia, que, por ser exportadora, recebe em dólar.

“As intervenções monetárias do Banco Central Europeu e estímulos do governo chinês têm intensificado a demanda mundial por celulose”, disse Mário Mariante, da Planner.

No primeiro trimestre, a produção brasileira de celulose cresceu 4,3% sobre igual período de 2014. As exportações subiram 12,7%, segundo a Indústria Brasileira de Árvores (Ibá).

A S&P elevou, em maio, a Fibria a grau de investimento – selo de bom pagador. No mesmo mês, Fibria e Suzano subiram preços de produtos.

Analistas justificam a preferência pela Suzano no setor pelo processo de redução da relação entre dívida líquida e geração de caixa (desalavancagem) da companhia, com maior eficiência de custos.

Sobre a BB Seguridade, Ricardo Kim, da XP Investimentos, considera atrativo o fato de a companhia atuar em um setor promissor.

As ações do Itaú se beneficiam dos fortes resultados, apesar da retração da economia. O lucro subiu 26,8% no primeiro trimestre, na comparação anual, para R\$ 5,7 bilhões.

## **Na crise, usados ganham terreno e montadoras esperam “milagre”**

15/05/2015 - Fonte: Gazeta do Povo



A campanha publicitária da GM dá a dimensão do desespero das montadoras. No comercial de tevê, um coral canta que pediu com fé para São Caetano ajudar a economia; “ele atendeu e um milagre aconteceu”, com “descontos impossíveis”, parcelamentos com juro zero e coisas assim. As redes de concessionárias de várias marcas anunciam promoções de todo tipo na tentativa de atenuar a retração do mercado.

Mas, por trás das ofertas de ocasião, as montadoras continuam aumentando preços em meio a uma queda de 20% nas vendas. Com uma estratégia dessas, parecem mesmo estar à espera de um milagre.

Desde o início do ano, o preço médio do carro novo subiu 5% no Brasil, segundo a medição do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). Em Curitiba e região, o aumento foi de quase 10%. No acumulado dos últimos 12 meses, as altas chegam a 6,8% na média nacional e 13,1% na capital paranaense.

Em entrevista coletiva na semana passada, o presidente da Anfavea (representante das montadoras), Luiz Moan, argumentou que os aumentos se devem à volta da alíquota cheia do IPI, aos reajustes nas faturas de água e energia elétrica e ao encarecimento de peças e componentes importados, decorrente da alta do dólar.

O repasse de custos, que faria sentido nos tempos em que o mercado avançava a passos largos, causa estranheza num momento em que a demanda regride aos níveis de oito anos atrás e os carros estocados nos pátios das fábricas equivalem a mais de 50 dias de vendas.

Esse comportamento pode estar dando fôlego extra ao mercado de carros usados. Depois de cinco anos de crescimento, as vendas de veículos de segunda mão perderam força em 2015, mas seu desempenho chama atenção em meio à recessão econômica e, principalmente, em comparação ao mercado de novos.

Nos cinco primeiros meses do ano, as revendedoras comercializaram perto de 4 milhões de veículos seminovos (com até três anos) e usados, quase 2% mais que no mesmo período de 2014, conforme as estatísticas de duas associações do setor, a Fenabrave e a Fenauto.

No Paraná, os dados da Assovepar (representante do varejo de usados) apontam leve retração de 2%. O resultado está abaixo do previsto em janeiro, quando se esperava uma alta de 5% ao longo do ano. Bem melhor, no entanto, que os números do comércio de novos, que registra queda de 22% no estado.

“O preço do seminovo ficou estável, o do carro zero-quilômetro subiu. O consumidor está fazendo as contas e migrando de um para o outro”, diz Antônio Gilberto Deggerone, vice-presidente da associação.

As taxas de juros cobradas do seminovo costumam ser mais altas, em parte porque em muitos casos o crédito para o carro novo tem subsídio do banco da montadora. Mas, segundo Deggerone, as vendas à vista estão ganhando espaço. “Antigamente era 80% financiado e 20% à vista. Hoje é 55% a 45%”, conta.

### *Marcas oferecem bônus a quem preferir concorrente e seguro contra desemprego*

Um dos “milagres” apregoados pela propaganda da GM é que, se ocorrer algum “imprevisto” (mais especificamente, se o cliente for demitido sem justa causa), a empresa paga quatro parcelas de até R\$ 1,5 mil do financiamento. É claro que isso só acontece se o comprador contratar um seguro, a ser resgatado mediante determinadas condições.

A Peugeot também ousou na promoção. Se o cliente testar o modelo 208 e mesmo assim preferir comprar um concorrente da mesma categoria, recebe um depósito de R\$ 500.

A Kia promete descontos de R\$ 2 mil a R\$ 9,2 mil – o equivalente a uma redução de até 10,8% – na compra de quatro modelos da marca. As condições valem enquanto durarem

os estoques, que, segundo informações do portal G1, não passam de dez unidades por modelo.

A Hyundai prometia até este domingo (14) pagar preço de tabela Fipe para quem fosse trocar seu HB20 usado por um modelo novo.

Marcas como Volkswagen e Ford optaram por ofertas mais convencionais, como parcelamento a juro zero para determinados modelos, mas com entrada mínima de 60%. Algumas concessionárias também tentam atrair o cliente por meio do carro usado. A curitibana Ford Center, por exemplo, colocou uma faixa na frente da loja com o aviso: "Comparamos seu seminovo, mesmo com dívida".

### **Rock no pátio**

O gerente da loja Ford Center da Avenida Marechal Floriano, Felipe Vinuto, conta que a concessionária também aposta em "eventos de incentivo" para atrair clientes. No sábado retrasado (6), por exemplo, realizou em seu pátio uma espécie de festival com 12 bandas de rock. "Não deixa de ser um atrativo para quem está indeciso", diz Vinuto.

### **Uma crise diferente**

O comportamento do mercado de veículos na atual recessão é muito diferente do observado em 2009, após o estouro da crise do crédito subprime norte-americano. Naquela época, o governo deu incentivo fiscal à compra de carros zero-quilômetro, o que "congelou" as vendas de seminovos.

Desta vez, sem a redução de imposto para os novos, o consumidor tem preferido os usados. Assim, enquanto em 2009 o mercado "girou" apenas 2,3 usados a cada carro zero vendido, neste ano essa relação chegou a 3,7 usados por novo.

## **Desemprego reduz fluxo de migrantes para região de Curitiba**

15/05/2015 - Fonte: Gazeta do Povo

***Não há números absolutos, mas a percepção de quem atua no acolhimento é de que o movimento diminuiu nos últimos seis meses, por causa da dificuldade em conseguir trabalho***

Quatro jovens haitianos aguardavam atendimento no salão da Pastoral do Migrante, em Curitiba, na última quinta-feira. Todos estavam desempregados. O caso mais drástico era o de Jean Claude Avreius, de 31 anos, que estava no Brasil havia nove meses, sem nunca ter conseguido uma vaga.

Não há números absolutos, mas a percepção de quem atua no acolhimento de migrantes é de que o fluxo à região de Curitiba diminuiu nos últimos seis meses, principalmente por causa da dificuldade enfrentada pelos estrangeiros em conseguir trabalho.

"Eles [os migrantes] estão tomando consciência do desemprego e da dificuldade de obter documentos para quem quer entrar no país pela via legal. Quem vem, não encontra vida fácil", opinou o padre Agler Cherizier.

A decepção imposta pelas dificuldades fazia com que os quatro haitianos, por exemplo, já defendessem um endurecimento do governo brasileiro, que desde 2012 concede vistos humanitários aos migrantes do Haiti que entram no país de forma ilegal. "O Brasil precisava fechar as portas, porque tem muito haitiano e pouco trabalho", defendeu Avreius.

O padre Agler pondera que os governos do Brasil e Haiti deveriam atuar de forma a romper com o caminho ilegal que haitianos têm trilhado para chegar, por meio da ação de "coiotes". "Essas pessoas se aproveitam do fato de o governo dar visto humanitário e exploram o sonho de vida melhor desses haitianos. Esse controle precisava ser melhorado", disse Agler.

Após nove meses de espera, Jean Claude Avreius conseguiu, na última sexta-feira, seu primeiro emprego no Brasil. Por intermédio da Pastoral, uma madeireira o contratou. O rapaz, que carrega na carteira foto da esposa e dos dois filhos deixados no Haiti, vê no trabalho uma oportunidade para juntar dinheiro e fazer o caminho de volta. "O Brasil foi uma decepção", definiu.

## **Fechamento de empresas estimula mercado de leilões**

15/05/2015 - Fonte: Gazeta do Povo

"Enquanto eles choram, eu leiloo lenços". A adaptação da máxima publicitária cairia bem nesta crise. Com a desaceleração econômica e os entraves deixados pela operação Lava Jato nos segmentos de petróleo e gás e construção, cresce o mercado de leilão on-line de equipamentos e móveis de escritórios.

Movimentam esse nicho empresas em dificuldade financeira que veem a chance de vender itens do seu patrimônio que vão do maquinário pesado à mesa do cafezinho.

No Sold, site especializado nesse tipo de oferta, a procura de companhias que desejam se desfazer do mobiliário de escritório triplicou de um ano para cá, afirma o sócio Henri Zylberstajn.

"Na crise, as oportunidades aparecem, e essa máxima vale para os leilões. As empresas estão muito desesperadas, tem muito ativo sendo vendido abaixo do preço", contou o executivo, que diz ter realizado em 2014 o pregão de mais de 95 mil itens e atendido a 450 clientes.

Uma dessas companhias foi a agência de publicidade F/Nazca Saatchi & Saatchi, que fechou seu escritório no Rio no início do ano após 14 anos de atividade da filial carioca. Um aparelho de ar-condicionado com condensador saiu por R\$ 540; um conjunto de cinco serrotes foi levado com lance de R\$ 13; uma CPU da Apple foi arrematada por R\$ 850.

Segundo Zylberstajn, por causa da Lava Jato, a quantidade de empresas de óleo e gás "que estão fechando ou reduzindo a infraestrutura é brutal", o que aquece o mercado de leilões – e traz ao seu site reminiscências do começo de 2014, quando o Sold fez o leilão de 700 itens da outrora poderosa OGX.

## **Reforma política e o fim da reeleição**

15/05/2015 - Fonte: Gazeta do Povo

### **EDITORIAL**

A Câmara dos Deputados vem votando individualmente, em primeiro turno, itens da reforma política e aprovou, no fim de maio, o que até agora é o mais relevante dos pontos analisados pelos deputados: o fim da reeleição para cargos no Poder Executivo.

No entanto, a julgar pelos argumentos apresentados pelos parlamentares, parece-nos que eles podem ter acertado em alguns diagnósticos, mas falham redondamente ao apontar o fim da reeleição como solução para os problemas que o sistema político brasileiro atravessa.

O uso da máquina administrativa pelos governantes foi apontado por diversos parlamentares como o principal motivo para extinguir a reeleição. Eis o exemplo mais perfeito do que descrevíamos anteriormente: identifica-se corretamente o problema, mas propõe-se o remédio errado.

A reeleição não criou o uso da máquina; ela já existia no Brasil muito antes de 1997, ano em que o Congresso aprovou a proposta de emenda constitucional permitindo a reeleição para cargos do Executivo, e não necessariamente depende de o candidato beneficiado ser aquele que já exerce mandato – basta observar como Lula empenhou mundos e fundos na eleição de Dilma Rousseff.

Essa falta de escrúpulo na identificação entre patrimônio público e patrimônio privado/partidário teria ocorrido ainda que nunca tivesse havido reeleição no Brasil.

É preciso aceitar, no entanto, que a população pode, sim, reeleger governantes incompetentes ou corruptos; esse fenômeno tem as mais diversas origens, entre as quais a permanência da mentalidade conhecida como “rouba, mas faz”. Mas, ainda que seja assim, essa constatação jamais deveria ser motivo para extinguir a reeleição.

Os eleitores precisam ter a liberdade de poder dar mais tempo, através de um novo mandato, para que o governante possa implementar seu plano de governo.

Podem ser estabelecidos limites, como a possibilidade de o incumbente só poder buscar um novo mandato, como acontece atualmente no país para cargos no Executivo para evitar exageros, mas não há motivos suficientes para pôr fim à reeleição.

Democracias muito mais amadurecidas que a brasileira mantêm a possibilidade de reeleição em seus sistemas eleitorais sem que isso coloque em risco a legitimidade do processo democrático.

Na pretensão dos parlamentares de colocar fim à reeleição, manifesta-se aquele paternalismo típico da cultura política brasileira (como no caso da recente lei capixaba que proíbe saleiros nas mesas de bares e restaurantes): uma convicção de que o cidadão não sabe cuidar de si próprio e precisa que o Estado lhe diga o que é melhor.

No caso da reeleição, trata-se de considerar o eleitor incapaz de distinguir entre o bom governante, que conquista um novo mandato por seus méritos, e aquele que só se reelegeu por usar a máquina pública.

É uma presunção absurda, ainda mais considerando que a reeleição está em uso no país há menos de 20 anos, tempo insuficiente para avaliar com clareza seus efeitos.

Como afirmamos no início, o fim da reeleição é a mais significativa das mudanças decididas pelo Congresso na reforma política, o que dá uma ideia da pouca diferença que as demais alterações (idade mínima para concorrer a cargos eletivos, duração de mandatos, doações de empresas para partidos e não para candidatos) farão no panorama político-eleitoral.

Medidas realmente importantes para aperfeiçoar a política, como a adoção do voto distrital misto – em nossa opinião, o melhor sistema, por reforçar o vínculo entre eleitores e eleitos sem enfraquecer os partidos nem gerar risco de sub-representação –, acabaram descartadas.

Também não há nada que permita vislumbrar um fim para o uso eleitoral da máquina pública.



Reformas desse tipo, que só acabam mudando a fachada e conservando a estrutura, de pouco adiantam para sanar os graves problemas da cultura política nacional.

## **Volvo Penta nacionaliza motores industriais**

15/05/2015 - Fonte: Usinagem Brasil



A Volvo Penta vai fabricar motores industriais de 13 litros no Brasil. A produção local terá início no primeiro semestre de 2016 no complexo fabril do Grupo Volvo em Curitiba, no Paraná, que recebeu investimento de R\$ 10 milhões para comportar a nova linha. Um dos principais focos é o segmento de geradores de energia.

De acordo com Gabriel Barsalini, vice-presidente da Volvo Penta South America, a nacionalização dos motores industriais faz parte da estratégia de crescimento da marca no segmento de motores industriais na América do Sul.

Líder no segmento de motores marítimos de lazer no Brasil, desde 2012 a Volvo Penta está trabalhando na estruturação de sua área de motores industriais de grande porte no país.

“O Brasil é um mercado de grande potencial. A demanda por maior automatização nos segmentos agrícola, industrial e de infraestrutura gera um aumento da necessidade de geração de energia”, explica Barsalini.

De acordo com o executivo, a grande vantagem da produção nacional é o acesso as linhas de financiamento do BNDES.

O mercado brasileiro de motores industriais de grande porte é estimado em cerca de 28 mil unidades por ano.

“Nossa meta é ser o parceiro profissional preferido de empresas que atuam nos segmentos de energia, construção, agrícola, portos e mineração”, afirma João Zarpelão, diretor de motores industriais da Volvo Penta South America.

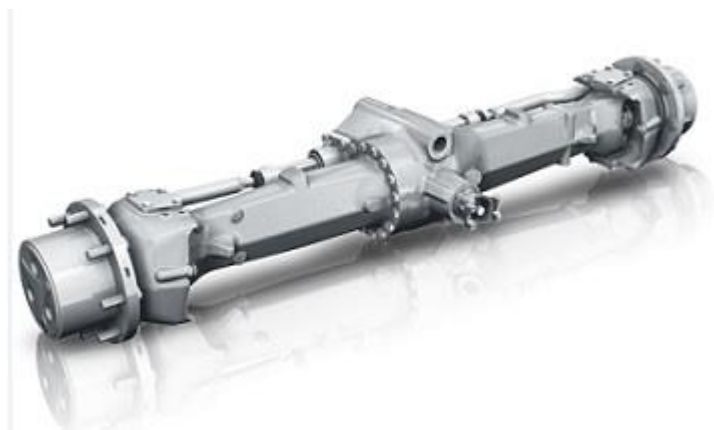
Para isso, a empresa aposta em relações comerciais com os principais fabricantes de equipamentos destes segmentos de mercados.

“Antes de iniciar a produção dos motores industriais no Brasil, fizemos um trabalho para formar uma rede de suporte aos nossos clientes, fundamental para oferecer um atendimento de qualidade e para o sucesso do negócio. E as distribuidoras da Volvo CE, possuem similaridade com negócios da Volvo Penta, o que nos dará ganho de escala”, afirma Barsalini.

Pela robustez e baixo consumo de combustível, os motores Volvo Penta são indicados para aplicações que exigem alta disponibilidade e uso contínuo, como grandes eventos e operações de construção e mineração.

## ZF nacionaliza eixos para máquinas de construção

15/05/2015 - Fonte: Usinagem Brasil



A ZF irá nacionalizar a produção dos eixos Multisteer MS-B 3000 e Multitrac MT-B 3000. A nova linha de produção será instalada na fábrica de Sorocaba (SP) e será destinada exclusivamente ao setor de construção. O início da operação está previsto para o terceiro trimestre deste ano.

“A quantidade de solicitações por conteúdo local foi um fator decisivo para que a ZF localizasse os eixos, que até então eram produzidos por outras plantas da empresa no exterior”, informa Silvio Furtado, diretor da Unidade de Tecnologia Industrial na América do Sul. A produção já trabalha em regime de pré-série.

Paulo Vecchia, gerente de Vendas, Pós-Vendas e Projetos, explica que o setor de construção representa o mercado de maior demanda de eixos no Brasil, com volume de produção aproximado de 10 mil retroescavadeiras por ano, o que significa demanda anual de 20 mil eixos, entre dianteiros e traseiros.

Com a nacionalização das linhas de eixos - que foi exposta na semana passada durante a M&T Expo 2015 -, a ZF espera estimular os negócios no segmento de máquinas de construção, setor em que a empresa apresenta significativo portfólio de soluções.

Além disso, a ZF pretende alavancar a participação de eixos ZF no segmento de retroescavadeiras na América do Sul e atuar com outros produtos para o mercado de máquinas de construção.

**Os novos eixos** - A linha de eixos Multisteer MS-B 3000 foi desenvolvida para altos carregamentos em retroescavadeiras, suporta picos de cargas extremos durante paradas bruscas e mantém a precisão no esterçamento, mesmo enquanto carregado.

Tem torque de saída máximo de até 46.000 Nm, capacidades de carga dinâmica de até 10 toneladas e estática de até 22 toneladas. A aplicação destes eixos é ideal para máquinas com motores de potência entre 70 kW (95 hp) e 80 kW (108 hp), de acordo com o modelo do equipamento.

Já a linha Multitrac MT-B 3000 está disponível para aplicação em retroescavadeiras de design tradicional, com eixo traseiro rígido. Os modelos foram desenvolvidos para

suportar altos carregamentos e são equipados com freios multidiscos úmidos internos com alto torque de frenagem, ou com disco simples e caliper hidráulico.

Já o diferencial é disponibilizado com bloqueio hidráulico por meio do sistema Dog-Clutch ou através do sistema autoblocante multidiscos. Caracterizados pela fácil manutenção e longa durabilidade, os eixos da linha MT-B 3000 possuem torque de saída máximo que varia entre 65.000 Nm e 123.000 Nm, capacidades de carga dinâmica de até 9,5 t e estática de até 13 t.

### **Economistas elevam projeção de inflação em 2015 a 8,79%, mantêm Selic a 14,0%**

15/05/2015 - Fonte: Reuters

Economistas de instituições financeiras mantiveram a projeção para a Selic mas pioraram com força o cenário para a inflação ao final deste ano após sinais de resistência da alta dos preços.

Segundo a pesquisa Focus do BC divulgada nesta segunda-feira, a estimativa para a taxa básica de juros no final de 2015 continua sendo de 14,0 por cento.

Mas sobre a inflação, os especialistas consultados elevaram a perspectiva de alta do IPCA no final deste ano a 8,79 por cento, contra 8,46 por cento na pesquisa anterior, na nona semana seguida de piora da projeção.

O IPCA de maio surpreendeu ao acelerar a alta a 0,74 por cento na comparação mensal, chegando a 8,47 por cento em 12 meses, maior taxa acumulada desde dezembro de 2003.

Na ata da última reunião do Copom, o BC reafirmou que os ajustes de preços relativos na economia fazem com que a inflação se eleve no curto prazo e tenda a permanecer elevada em 2015. O endurecimento do tom levou parte dos especialistas a acreditar que o atual ciclo de aperto monetário pode ser mais forte.

### **Grupo VW vendeu 4,2 milhões de veículos até maio**

15/05/2015 - Fonte: Automotive Business



O Grupo VW vendeu de janeiro a maio 4,2 milhões de veículos e obteve discreta alta de 0,3% sobre os mesmos cinco meses de 2014. Somente na Europa a companhia entregou 1,73 milhão de unidades, 3,3% a mais que no mesmo período do ano passado.

A Europa Ocidental (exceto Alemanha) adquiriu 936,2 mil veículos do grupo, induzindo a alta de 6,3% por cento. No mercado alemão foram entregues 545,7 mil unidades, acréscimo de 6,5% no período.

Nas áreas central e oriental do continente o grupo vendeu 250,7 mil veículos e experimentou uma queda de 11,8%. Na Rússia, que absorveu 69,9 mil unidades, a retração foi de 40,8%.

Na América do Norte, onde foram adquiridos 370,9 mil veículos do Grupo VW até maio, o crescimento sobre o mesmo período de 2014 foi de 5,6%. Desse total, os Estados Unidos absorveram 241,8 mil unidades, o que levou a uma pequena alta de 1,6%.

Na América do Sul, o total de 248,3 mil unidades entregues foi 23,3% menor que o do período janeiro-maio do ano passado. Os 177,8 mil veículos do grupo computados no Brasil resultaram em queda de 30%.

Na Ásia-Pacífico, a entrega de 1,65 milhão de veículos do grupo resultou em ligeira queda de 0,6%.

Desse total, os chineses absorveram 1,49 milhão de unidades, 1,1% a menos que nos mesmos cinco meses do ano passado.

## **DESEMPENHO DAS PRINCIPAIS EMPRESAS DO GRUPO**

A marca Volkswagen isoladamente vendeu 2,48 milhões de automóveis em todo o mundo até maio e registrou queda de 3% os mesmos meses do ano passado.

A Audi entregou no período 744,9 mil automóveis e cresceu 4,3%. No Brasil, a empresa registrou recorde em maio e no acumulado do ano obteve alta próxima a 27%.

A fabricante de esportivos Porsche entregou 93,2 mil carros em todo o mundo e cresceu mais de 30% nestes cinco meses.

A tcheca Skoda vendeu 449,7 mil carros até maio e cresceu 5,1%. A Seat entregou 176,4 mil veículos e anotou acréscimo de 8,6%.

A divisão Volkswagen Veículos Comerciais distribuiu 184,4 mil unidades e registrou acréscimo de 3,4%.

Já a MAN, com 39,6 mil veículos, teve queda expressiva de 15% ante os mesmos meses de 2014. A Scania também recuou, porém apenas 2,4% ao vender 30,2 mil caminhões de janeiro a maio de 2015.

## **Veloce Logística anuncia novo presidente para o Brasil**

15/05/2015 - Fonte: Automotive Business

A Veloce Logística anuncia novo comando a partir de agosto. O atual vice-presidente Yosuke Kawakami assumirá a presidência da companhia como sucessor de Paulo Guedes, que deixa o cargo após seis anos em decisão que, segundo comunicado da empresa, foi tomada em conjunto por ele e pelo conselho de administração.

Kawakami é economista natural do Japão e está na Veloce desde 2012, quando a Mitsui passou a controlar a companhia.

Antes disso ele trabalhava no grupo nipônico, onde teve a chance de atuar na operação de duas montadoras e de ganhar ampla experiência internacional: Subaru, na Alemanha, e Toyota, nos Estados Unidos.

O executivo também foi vice-presidente da transportadora Transfreight, no Canadá.

Segundo a Veloce, a mudança na liderança da empresa será acompanhada por trocas de responsabilidades entre os diretores Marcelo Gonçalves, de operações, e Takashi Watanabe administrativo-financeiro, que serão detalhadas em breve.

## **Mercedes-Benz reativa montagem de ônibus da Colômbia**

15/05/2015 - Fonte: Automotive Business



A Daimler retoma a produção de ônibus Mercedes-Benz na Colômbia com a inauguração, no fim de maio, de uma nova fábrica para montagem de chassis localizada na cidade de Funza, região metropolitana da capital Bogotá. Esta será a segunda vez que a empresa monta ônibus no país: em 2012, iniciou a armação dos chassis em uma outra unidade, que foi desativada.

Nesta atual, com um investimento equivalente a US\$ 2 milhões, a unidade conta com uma área de 11 mil metros quadrados e tem capacidade para montar 4 mil unidades por ano em regime de CKD, no qual recebe os chassis totalmente desmontados, fabricados no Brasil em São Bernardo do Campo (SP).

“Este é um momento muito importante para o Grupo Daimler, que deu todo o apoio para a construção da nova planta. Podemos assim atender às novas necessidades e exigências do mercado colombiano, satisfazendo às mais altas expectativas dos clientes locais. Temos hoje nossa primeira planta de ônibus com a avançada tecnologia BlueTec 5 da Mercedes-Benz. Assim, seguimos avançando com o compromisso de oferecer ao mercado veículos para transporte coletivo que atendem às normas vigentes em todas as cidades colombianas e nos demais países da região”, disse Mathias Held, presidente da Daimler Colômbia, durante cerimônia de inauguração, onde também participaram o presidente do país, Juan Manuel Santos Calderón.

A princípio, serão montados seis modelos de chassis de ônibus, indicados para aplicações como os sistemas integrados de transporte urbano, serviços intermunicipais, serviços especiais e transporte escolar.

Com a inauguração da fábrica em Funza, a Daimler soma cinco unidades dedicadas a veículos comerciais na América Latina: três no Brasil, em São Bernardo do Campo (SP), onde fabrica caminhões e chassis de ônibus, Juiz de Fora (MG), também produtora de caminhões, e uma central de distribuição de peças e pós-venda em Campinas (SP). Na Argentina, possui uma unidade fabricante da linha de vans Sprinter e agora a unidade colombiana de chassis de ônibus.

A Mercedes-Benz está presente na Colômbia desde 1948, mas só em 1998, a representação local passou a ser uma filial do Grupo Daimler. Os veículos montados na primeira fábrica ganharam o mercado local por atender todos os requisitos da norma ambiental do SITP - Sistema Integrado de Transporte Público - da capital Bogotá, que

mantém o Transmilenio, referência mundial em transporte coletivo. Atualmente mais de 60% dos veículos integrados ao sistema são Mercedes-Benz.

## **Axalta investirá mais US\$ 15 milhões na Argentina**

15/05/2015 - Fonte: Automotive Business



A Axalta, fornecedora de revestimentos líquidos e em pó para pintura de veículos, investirá US\$ 15 milhões para produzir tintas para fornecer à indústria automotiva na Argentina.

O anúncio foi feito na quinta-feira, 11, pelo presidente da empresa no país, Marcelo Cicchini, em reunião com a ministra da Indústria, Débora Giorgi. Somado ao aporte de US\$ 11,7 milhões desembolsados pela companhia em 2014 para a aquisição de equipamentos e um terreno em Escobar, cidade da região metropolitana de Buenos Aires, os investimentos superam os US\$ 26 milhões.

Com estimativa de gerar inicialmente 53 novos postos de trabalho, a nova fábrica começará a operar entre agosto e outubro, informou o executivo à ministra, com planos de tornar os produtos disponíveis ao mercado a partir de dezembro.

Os primeiros produtos, serão bases solventes, vernizes, preparação de *cares* e *tinners* de limpeza, cerca de 80% com matérias-primas locais.

Segundo Cicchini, a fábrica local implicará na substituição de importações equivalentes a US\$ 6 milhões por ano.

Uma segunda fase, planejada para o segundo semestre de 2016, prevê outro investimento, cujo valor não foi revelado, para fabricar moinhos de cores especiais e, em 2017, reagentes para resinas. No local, já funcionam o centro de treinamento, os escritórios e um centro de distribuição.

Localmente, a Axalta está trabalhando em parceria com a Ford Argentina como fornecedora de pintura de alta tecnologia, para novos projetos em andamento da montadora no país.

Além disso, tem um acordo com a Associação de Proprietários de Oficinas Automotoras para capacitar técnicos na utilização deste tipo de pintura.

Mundialmente reconhecida no setor de tintas e revestimentos para veículos, a Axalta atende diversas montadoras dos diferentes segmentos, desde automóveis, caminhões, reboques, trens e outros veículos comerciais.

Globalmente fornece para Fiat, Honda, Peugeot e Volkswagen. Com 35 fábricas espalhadas pelo mundo, a empresa investiu US\$ 32 milhões em sua unidade no Brasil, localizada em Guarulhos (SP) e considerada a maior da América Latina

## **TomTom negocia mais clientes no Brasil**

15/05/2015 - Fonte: Automotive Business



A TomTom, fornecedora de programas e mapas eletrônicos de navegação, espera ampliar seus negócios no setor automotivo brasileiro nos próximos anos. "Estamos conversando com todos e fabricantes de veículos, alguns já são clientes globais, e também com diversos fornecedores de sistemas embarcados de navegação", afirma Antoine Saucier, vice-presidente global de vendas para o setor automotivo da companhia.

Graças a contratos globais, FCA, Renault e Hyundai utilizam a navegação TomTom incluída em carros vendidos no Brasil. Também já está fechado contrato com a PSA Peugeot Citroën, que integrará o sistema ainda este ano na Europa e deverá estender a oferta na América do Sul a partir de 2016.

"Vemos uma expansão global do negócio e isso deve acontecer também no Brasil nos próximos anos, com carros cada vez mais conectados e oferta maior de sistemas de navegação com atualizações on-line", diz Saucier.

Segundo ele, existem conversas e negociações avançadas em todo o mundo tanto com os fabricantes de veículos como também com alguns dos maiores fornecedores, como a Bosch, com a qual a TomTom já tem parceria de desenvolvimento de sistemas avançados de navegação para a Volkswagen/Audi.

Para o futuro próximo, o foco está em desenvolver navegação que opera em conjunto com sistemas avançados de assistência ao motorista, como o controle de cruzeiro adaptativo (ACC, na sigla em inglês) que pode reduzir a velocidade do veículo quando recebe informações que existe um bloqueio de trânsito adiante, por exemplo.

Um pouco mais para frente, os sistemas de direção autônoma vão requerer mapas ainda mais precisos e atualizados, com milhões de atualizações por minuto. "Nós já estamos prontos para isso, é o futuro. Mas ainda há dúvidas sobre quando exatamente os fabricantes de veículos poderão adotar comercialmente todas essas facilidades", avalia Saucier.

### **FOCO EM NAVEGAÇÃO**

Fundada na Holanda em 1991 como uma desenvolvedora de programas para dispositivos móveis, incluindo leitores de código de barras, a TomTom começou a focar suas atividades em softwares de navegação a partir de 1996 e, em 2001, direcionou os negócios para oferecer produtos exclusivos para automóveis.

O primeiro dispositivo portátil de navegação (PND, na sigla em inglês) foi lançado em 2004 e hoje a TomTom estima que existam 80 milhões deles em operação no mundo todo.

O fornecimento de programas embarcados para veículos diretamente às montadoras começou em 2007. Atualmente, boa parte dos fabricantes são clientes, como Ford, FCA, Daimler, Renault, Nissan, PSA Peugeot Citroën, Volkswagen, Audi, GM, Toyota e BMW, entre outros, além de sistemistas como Bosch, Denso, Delphi, Continental e Magneti Marelli.

A TomTom já forneceu para eles algo como 20 milhões de mapas digitais, 5 milhões de programas de navegação e 9 milhões de serviços de conexão com monitoramento de trânsito em tempo real.

“Ganhamos uma reputação fantástica ao longo dos últimos anos com nossos navegadores portáteis. Revolucionamos o mercado ao oferecer quatro atualizações do sistema por ano de forma simples e barata. Mudamos o foco de oferecer mapas como produto para oferecer mapas como serviço”, diz Saucier.

Com essa evolução qualitativa, alguns fabricantes, ao lançar novos carros ou versões, divulgam que têm a navegação TomTom a bordo como um diferencial de qualidade do sistema. Além de faturar com o fornecimento do programa em si, a empresa continua a vender atualizações via internet, que em alguns casos são oferecidas por até um ano sem custo pelas montadoras.

Segundo Saucier, os ganhos com as atualizações não reduzem de forma significativa o custo do produto para as fábricas de veículos: “Não é uma questão de custo, mas de agregar valor”, afirma.

Saucier avalia que a concorrência com os smartphones, que oferecem sistemas de navegação sem custos, não é preocupante. “Fornecemos mapas para os fabricantes de smartphones, também ganhamos com eles. Mas os sistemas embarcados são mais confiáveis, seguros para quem dirige e precisos, não dependem da conexão para funcionar”, pondera.

Em 2007, quando começou a fornecer o sistema embarcado de navegação para a Renault, a TomTom oferecia o pacote completo, incluindo o aparelho e programas. No entanto, de alguns anos para cá Saucier explica que esse mercado mudou, especialmente com a maior complexidade da arquitetura eletroeletrônica dos carros, e com isso a empresa passou a focar sua atuação somente em software, com oferta modular dos mapas digitais, o programa de navegação e serviços de conexão com informações de trânsito em tempo real.

“Dessa forma cada fabricante projeta o sistema conforme sua conveniência. Nosso programa pode rodar com Windows, Android, Linux e outras plataformas”, explica o executivo.

A operação da TomTom no Brasil começou em 2008 e hoje a empresa conta com 35 pessoas para venda dos sistemas de navegação, validações para o mercado local quando necessário e alimentação das informações de trânsito.

Para isso a TomTom usa em todo o mundo fontes como a comunicação com seus próprios sistemas de navegação instalados em carros em circulação, frotas de veículos de empresas parceiras e veículos próprios que circulam fazendo o mapeamento e monitoramento de vias – existem três deles em operação no Brasil e mais de 100 no mundo.



As informações recebidas são checadas e fundidas por um potente sistema de informática, que as repassa para automóveis já conectados ou smartphones dos clientes.

## **Agrale e Itaipu desenvolvem miniônibus elétrico**

15/05/2015 - Fonte: Automotive Business



A Agrale entrega seu primeiro miniônibus elétrico desenvolvido em parceria com a Itaipu Binacional para integrar a frota do projeto piloto Curitiba Ecoelétrico, que já conta com 12 veículos elétricos e dez eletropostos para recarga.

O miniônibus será utilizado pela guarda municipal e pela secretaria de turismo.

Montado sob o chassi Agrale MA 8.7 com carroceria Mascarello, o miniônibus elétrico é equipado com sistema de propulsão Siemens, que traz dois motores elétricos de 67 kW mais uma caixa de engrenagens que une a força dos dois motores em uma única saída de eixo cardan.

Dois inversores de frequência para o gerenciamento dos motores elétricos e cinco baterias 100% recicláveis completam o conjunto.

As baterias têm capacidade total de 105 kWh, que garante autonomia de até 150 quilômetros, com tempo de recarga de oito horas, segundo a empresa.

Como diferencial, o miniônibus elétrico conta com sistema de reaproveitamento de energia em frenagem, que utiliza a energia cinética do veículo gerada na frenagem e a transporta, como energia elétrica, para recarregar as baterias.

Os sistemas de freios pneumáticos são alimentados por motocompressor – compressor de ar movido por motor elétrico – cujo gerenciamento é feito de forma eletrônica a fim de preservar a energia.

Uma bomba hidráulica, alimentada por motor elétrico, aciona o sistema de direção. Toda a integração do sistema elétrico – direção, freios e propulsão – é controlada por meio de uma unidade central de controle do veículo (Eletronic Vehicle Control Unit – EVCU).

Esta é a segunda ação envolvendo a parceria entre a Agrale e a Itaipu Binacional: em 2012, as empresas trabalharam no desenvolvimento do primeira utilitário Marruá movido a eletricidade.

O modelo foi apresentado na Rio+20, Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável.

## Audi tem recorde de vendas no Brasil em maio

15/05/2015 - Fonte: CIMM

A Audi registrou mais um recorde de vendas no Brasil: a marca encerrou maio com o emplacamento de 1.358 unidades, fazendo deste o melhor maio de sua história no País. No acumulado de cinco meses, as vendas alcançaram pouco mais de 6,3 mil unidades, volume 26,8% maior do que o apurado em iguais meses de 2014.

No mesmo período, o segmento de veículos premium cresceu 12%, mesmo diante da queda de quase 21% das vendas de veículos novos.

“Apesar das adversidades do setor, este foi o melhor mês de maio da história da Audi do Brasil. Com isso, mantivemos a liderança do mercado premium e continuamos firmes com a nossa meta de alcançar crescimento de dois dígitos em 2015 e chegar a 30 mil unidades por ano até 2020”, afirma Jörg Hofmann, presidente e CEO da Audi no Brasil.

Com o lançamento da nova geração do TT Coupé e o Q3 reestilizado, a expectativa da empresa é impulsionar ainda mais o desempenho no mercado doméstico. Para tanto, a empresa segue com seu plano de expansão da rede de concessionárias, ampliando sua capilaridade: a previsão é de chegar a 50 revendas até o fim deste ano.

A empresa também investe em pós-venda, que vem contribuindo para seu avanço no Brasil. No fim do mês passado, a Audi inaugurou seu novo centro de treinamento em São Paulo, para dar suporte e acompanhar sua expansão.

“Tudo isso reflete o bom momento da marca, que vem implantando uma estratégia focada no crescimento sustentável, não só do número de vendas, ao alcançarmos a liderança do segmento de luxo, mas também no lançamento de produtos adequados ao mercado brasileiro, na capacitação constante do nosso time de vendas e pós-vendas e também com o início da produção nacional, previsto para setembro”, conclui Hofmann.

## Investimentos em rodovias impulsionam comércio, diz CNC

15/05/2015 - Fonte: Agência Brasil

Comércio é o setor que poderá ser diretamente beneficiado pelo Programa de Investimentos Logísticos (PIL): a maior parte dos produtos transportados no país usam rodovias para chegar ao comércio no atacado e no varejo, na ponta de toda a cadeia logística, disse à **Agência Brasil** a economista Izis Janote Ferreira, da Divisão Econômica da Confederação Nacional do Comércio (CNC).

No entanto, segundo ela, apesar de positivo, o programa carece ainda de regras mais claras para dar confiança a uma peça importante de todo esse processo: o investidor privado.

A nova etapa do PIL, anunciada em 9 de junho, prevê a aplicação de um total de R\$ 198,4 bilhões, com o objetivo de destravar a economia nos próximos anos. Os recursos serão usados em projetos de infraestrutura, pela iniciativa privada, como rodovias, ferrovias, aeroportos e portos.

“O programa tenta promover uma injeção de expectativas, na tentativa de criar um ambiente mais favorável para o comércio e à atividade econômica. Trata-se da promoção de uma agenda positiva com o intuito de apresentar soluções aos gargalos logísticos da economia brasileira”, disse Izis.

Mas, para obter o sucesso desejado, o governo necessita, segundo ela, usar regras de mercado claras para aumentar a confiança dos investidores nos projetos. "Apesar de incertezas [especialmente regulatórias] quanto à sua implementação, o programa deverá criar melhores condições, no médio e longo prazos, para a atividade comercial, bastante capilarizada no país", acrescentou.

Izis destaca como aspecto positivo do projeto, a curto prazo, os efeitos que ele pode trazer ao setor rodoviário, em especial no que se refere à renovação e à ampliação de contratos referentes a investimentos em concessões já em curso e que não precisarão de novas licitações.

"Novas licitações [rodoviárias] já aprovadas e sem questionamentos jurídicos terão curso ao longo do ano de 2015, com reflexos mais imediatos na economia, tanto pelo viés do investimento, quanto pelos benefícios das próprias obras", disse a economista.

## **Taxas médias de juros de cheque especial e empréstimo pessoal sobem em junho**

15/05/2015 - Fonte: Agência Brasil

As taxas médias de juros do cheque especial e do empréstimo pessoal subiram no início de junho, na comparação com igual período de maio, mostra pesquisa da Fundação de Proteção de Defesa do Consumidor de São Paulo (Procon-SP).

No empréstimo pessoal, o aumento foi de 0,05 ponto percentual, passando de 6,1% para 6,15%. A taxa equivalente ao ano é de 104,63%. No cheque especial, a taxa média passou de 11% ao mês para 11,16%, com taxa equivalente anual de 255,83%.

Apenas a Caixa Econômica Federal, que já oferece o menor juro, reduziu a taxa do empréstimo pessoal de 4,4% para 4,27%, com recuo de 2,95% na comparação com maio. A única alta foi verificada no Santander, com elevação de 6,68% em relação a maio. A taxa passou de 7,49% para 7,99%.

O Banco do Brasil aumentou 5,25%; o Bradesco, 6,57%; e o HSBC, 7,3%. O Itaú e o Safra mantiveram suas taxas, 6,26% e 5,4%, respectivamente.

Quanto ao cheque especial, três instituições elevaram os juros: a Caixa Econômica Federal nesta modalidade chegou a 10,06%, passando de 8,65% para 9,52%. Apesar da alta, é a Caixa que oferece melhores condições.

No Bradesco, a taxa subiu de 10,63% para 10,8% e, no HSBC, de 12,62% para 12,66%. Os demais bancos mantiveram os juros cobrados: Banco do Brasil, 10,34%; Itaú, 10,64%; Safra, 10,4%; e Santander, 13,74%. Nessa modalidade, a taxa mais alta é a do Santander.

A pesquisa de taxas de juros foi feita em 1º de junho deste ano. O levantamento considerou o período de 12 meses, pois, segundo o Procon-SP, todos os bancos pesquisados trabalham com esse prazo. Os dados referem-se às máximas prefixadas para clientes não preferenciais. Para o cheque especial, foi considerado o período de 30 dias.

O Procon-SP sugere cautela aos consumidores na contratação de tais linhas de crédito. "Antes de qualquer contratação, [o consumidor] deve estar ciente do custo total da operação e da sua capacidade de pagamento.

É importante conhecer as várias modalidades de crédito oferecidas no mercado financeiro para poder optar por aquela que oferece a melhor condição", orienta a fundação.

## **Consórcio demite mais 250 trabalhadores no Comperj**

15/05/2015 - Fonte: EBC

A crise no Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), no município de Itaboraí, região metropolitana, atingiu hoje (11) mais 250 trabalhadores dispensados pelo Consórcio CPPR, formado pelas empreiteiras Odebrecht, Mendes Júnior e UTC.

Na esperança de conseguir um aditivo ao contrato de prestação de serviços nas obras do Comperj, o consórcio havia colocado os trabalhadores em férias coletivas. Como o documento não foi assinado, os empregados foram dispensados.

Por decisão da Justiça, as empresas investigadas na Operação Lava Jato estão impedidas de firmar novos contratos ou aditivos com a Petrobras.

De acordo com o Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Montagem e Manutenção Industrial do Município de Itaboraí (Sintramon), as homologações dos empregados começa a partir de segunda-feira (15).

Por meio de nota, a diretoria do Sintramon informou que vem promovendo gestões nos ministérios do Trabalho e Emprego e Minas e Energia, de modo a apressar a definição do que ocorrerá até a conclusão da primeira fase do projeto, inicialmente prevista para agosto de 2016.

Para o sindicato, a demora prejudica empreiteiras que não se envolveram nos casos de corrupção apontados na Operação Lava Jato. "A prorrogação dos contratos pode gerar mais de mil empregos e voltar a movimentar a economia de Itaboraí e municípios vizinhos", avaliou o Sintramon.

## **Com freio interno, exportação sustenta vendas da ArcelorMittal**

15/05/2015 - Fonte: Folha de S. Paulo

Com a fraca demanda do mercado de aço no país, a ArcelorMittal tem conseguido operar perto de sua capacidade total por causa de exportações para outras unidades da companhia.

O cenário de pleno funcionamento vai na contramão do registrado pelo setor neste ano no Brasil, com queda de 7,5% nas vendas internas de aço no primeiro quadrimestre e desligamento de altos-fornos de siderúrgicas.

Na maior planta do grupo no país, a ArcelorMittal Tubarão, em Serra (ES), que fabrica aços planos, cerca de 50% da capacidade total de 7 milhões de toneladas são embarcadas para o exterior.

"Nós estamos operando esse complexo 'full' [completo], mas o aumento de demanda não ocorreu aqui [dentro do país]", afirma Benjamin Baptista Filho, presidente da multinacional no Brasil.

Parte da produção segue para os Estados Unidos, para abastecer uma laminadora que a companhia comprou da ThyssenKrupp em 2014.

A unidade brasileira também se beneficiou da retomada progressiva da economia europeia e passou a enviar aço para outras plantas da multinacional no continente.

No mercado interno, porém, sem uma perspectiva bem definida de recuperação do consumo, a companhia mantém congelada uma parcela dos investimentos.

Na área de aços longos, permanecem encaixotadas parte das máquinas que integram a expansão da fábrica de João Monlevade (MG), cujo projeto total demandaria cerca de US\$ 1 bilhão.

"A gente parou quando a crise começou a se anunciar. Há dúvida sobre o crescimento do mercado, então, foi uma decisão bem tomada."

## **Gerdau se protege com a diversificação e dólar forte**

15/05/2015 - Fonte: Valor Econômico

A estratégia de diversificação geográfica e o real mais desvalorizado ajudam o grupo Gerdau num momento em que a economia dos EUA mostra sinais de vitalidade e o Brasil atravessa uma recessão.

A empresa tem uma forte presença nos EUA, onde o setor de construção não residencial e o automotivo vão bem, ao mesmo tempo em que as exportações voltaram a ter impulso, com a moeda brasileira num nível mais competitivo. Cerca de metade do faturamento da companhia é em dólar.

"Nós vemos com muito bons olhos a retomada na América do Norte", disse na sexta-feira o presidente da empresa, André Gerdau Johannpeter. Ele enfatizou as perspectivas favoráveis para o setor de construção não residencial nos EUA, que inclui edificações comerciais, escritórios e shoppings, moradias de cinco ou mais andares, hospitais e escolas.

"Os números são muito bons", resumiu Gerdau. Nos 12 meses até abril, o investimento nessa área nos EUA cresceu 14,5%. "E isso representa 60% da nossa atividade nos EUA", completou o vice-presidente de finanças e controladoria, André Pires de Oliveira Dias.

Gerdau lembrou ainda que as vendas de veículos sobem com força no país. Eles falaram ao Valor na Bolsa de Nova York, no Gerdau Day, antes de fazerem uma apresentação para 100 analistas e investidores.

Dias ressaltou que o dólar mais forte frente ao real é positivo para a Gerdau, dada sua operação expressiva nos EUA e pelo efeito favorável sobre exportações.

"Mesmo que a fotografia de um determinado momento do dólar alto seja a dívida subindo, de outro lado o nosso ativo aqui na América do Norte está se valorizando", disse Dias, lembrando que os ativos em dólar superam os débitos. O endividamento da empresa subiu com a alta da moeda americana porque cerca de 75% das dívidas são denominadas em dólares.

Segundo ele, o faturamento das operações nos EUA responde por cerca de 40% do total do grupo. "Quando se adiciona exportações do Brasil, chega a 50% ou um pouco mais de faturamento em dólar", afirmou. "E com esse dólar mais alto, mesmo com preços internacionais relativamente baixos, é possível exportar com rentabilidade, o que não ocorria fazia tempo."

Gerdau, por sua vez, afirmou que a desvalorização do real ajudou a empresa, mas ainda não é suficiente. Para ele, o real precisaria estar mais depreciado, para a indústria ficar mais competitiva.

"Ao se comparar, o Brasil ainda está caro em relação a outros países." Ao falar da situação da economia brasileira, o presidente do grupo afirmou que 2015 deve ser um ano de ajuste forte, acreditando que a recuperação tende a ficar provavelmente para 2016. Para ele, ajuste fiscal e monetário em curso é necessário, mas os reflexos são duros para o país. E saudou como "positivo" o programa de concessões de infraestrutura lançado na semana passada. "Para nós, todo esse pacote está relacionado a consumo de aço".

Os executivos também destacaram a estratégia do grupo para reduzir custos. Segundo Gerdau, a empresa suspendeu contratos (layoff), fez demissões e concedeu férias coletivas, medidas mais relacionadas às ações tomadas no fim do ano passado, de paralisação de aciarias no Paraná e na Bahia.

As duas estão paradas, "aguardando o momento para voltar", disse Gerdau, observando que a empresa levou parte dessa produção para a usina de Ouro Branco, em Minas Gerais.

"Tivemos uma queda de 7% nas despesas gerais e administrativas no primeiro trimestre", afirmou Gerdau.

"Tudo isso é parte de um ajuste da empresa neste momento, de sobrecapacidade, de queda no crescimento do consumo de aço, em que o Brasil, a nossa principal operação, está com menos demanda." No primeiro trimestre, a receita líquida da empresa caiu 1%, para R\$ 10,4 bilhões, enquanto o lucro encolheu quase 40%, para R\$ 267 milhões.

Para o analista- chefe do setor de siderurgia na América Latina do Santander, Felipe Reis, a informação de que a empresa faz uma revisão do portfólio de ativos foi um dos pontos de maior destaque da apresentação.

Ele considera uma novidade positiva, que envolve a análise das métricas de rentabilidade de cada ativo.

Esse processo poderá levar à decisão de vender alguns ativos, acredita ele, embora os executivos da empresa não tenham afirmado isso na reunião.

"Eles não falaram sobre isso, mas a minha percepção como analista é de que nada está descartado", afirmou Reis.

Com recomendação de compra para ações da empresa, Reis também destacou o fato de a empresa enfatizar o processo de redução de capital de giro → os executivos usam o termo "otimização".

A decisão de ser seletivo nos gastos de capital também é bem →vinda num cenário complicado como o atual, de excesso de oferta de aço e economia fraca no Brasil, afirmou o analista. A empresa planeja investir R\$ 1,9 bilhão neste ano, abaixo dos R\$ 2,3 bilhões do ano passado.

## **Aço verde**

15/05/2015 - Fonte: Fator Brasil

A ArcelorMittal Brasil conquistou a principal certificação ambiental da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) para todos os seus aços longos, sendo pioneira neste processo. Isso significa o comprometimento da empresa com a sustentabilidade ao longo do ciclo de vida desses produtos.

O rótulo atesta que o produto possui desempenho ambiental diferenciado nos processos produtivos reduzindo o impacto no meio ambiente.

Além de contribuir para a utilização eficiente de matérias-primas, processos mais limpos e redução do desperdício de recursos naturais, os produtos homologados atendem às novas exigências do setor automotivo (Inovar Auto) e ainda abrem caminhos para a exportação.

Em 2014, a ArcelorMittal Brasil produziu 3,3 milhões toneladas de aços longos para uso na construção civil, setor automotivo, agronegócio e indústrias em geral.

### **Gerdau vê "queda grande" de demanda e diz que preços atuais de minério são inviáveis**

15/05/2015 - Fonte: InfoMoney

As exportações do minério de ferro não são viáveis a preços atuais, disse André Gerdau Johannpeter, CEO (Chief Executive Officer) da Gerdau (GGBR4), em entrevista em à Bloomberg antes do Gerdau Day, que ocorre nesta sexta-feira (12) em Nova York e reunirá investidores da empresa.

Para ele, os preços do minério de ferro precisam ir para faixa entre US\$ 85 e US\$ 90 a tonelada para viabilizar as exportações.

Gerdau vê "quedas grandes" no consumo na maioria dos segmentos, reforçando que o Brasil passa por ambiente desafiador. "As medidas de austeridade são necessárias", comentou.

A exemplo do que ocorreu com a Usiminas (USIM5), Gerdau disse que não planeja fechamento de altos fornos e que tem compensado parte de queda de demanda no País com exportações.

### **Fitch reafirma notas de crédito da Vale**

15/05/2015 - Fonte: Valor Econômico

A agência de classificação de risco Fitch reafirmou nesta sexta-feira a nota de probabilidade de inadimplência do emissor (IDR, na sigla em inglês) em moeda local e estrangeira da mineradora Vale em "BBB+". A nota de crédito em escala nacional da companhia também foi reafirmada em "AAA(bra)". A perspectiva dos ratings é estável.

Segundo a Fitch, as notas da Vale são suportadas pela posição de liderança da empresa na produção de minério de ferro de baixo custo fornecido por via marítima, com uma participação de mercado de cerca de 22% em 2014, além de sua estrutura de capital resiliente.

O aumento de produção da companhia, de 330 milhões de toneladas em 2014 para 460 milhões de toneladas em 2018, deve reforçar a posição da empresa, diz a Fitch.

O principal fator no aumento de volumes, e conseqüente queda da alavancagem, é o projeto S11D da Vale — um projeto de US\$ 16,4 bilhões, dos quais 40% já foram executados até o primeiro trimestre de 2015 — que isoladamente elevará a produção da companhia em 90 milhões de toneladas anual.

## **Recessão faz montadoras 'reviverem' crise Russa**

15/05/2015 - Fonte: Valor Econômico

Queda de dois dígitos nas vendas, alta frequência nas paradas de produção e demissões em larga escala nas fábricas jogaram a indústria automobilística nacional num ciclo recessivo de efeitos comparáveis aos vividos pelo setor durante a crise de 1998/99, quando a moratória russa deflagrou fuga de capital estrangeiro no Brasil, resultando em rápida depreciação do real e disparada dos juros.

A peculiaridade da recessão de hoje em relação às demais crises já enfrentadas pelas montadoras, porém, está em sua duração mais prolongada, com uma inédita sequência de três anos de baixa no consumo de veículos no país. Nas últimas seis décadas, a evolução do mercado automotivo brasileiro se deu por ciclos de crescimento interrompidos por períodos de constrição de, até então, não mais do que dois anos consecutivos.

A história mostra que tombos como o atual, ou piores, não são novidade, mas nunca o setor teve que esperar mais do que dois anos para iniciar uma recuperação. Da leve queda de 0,9% em 2013, a derrocada se agravou nos dois anos seguintes (7,1% em 2014 e previsão de 20,6% para este ano) em meio a um ambiente de deterioração dos índices de confiança do consumidor, seletividade bancária nas liberações de crédito, desaceleração econômica e retirada gradual dos estímulos fiscais que sustentaram a expansão da demanda durante a fase mais crítica da crise financeira internacional de 2008/2009.

Desde o início da década passada, as montadoras não passavam por algo parecido. A última experiência em gestão de crises aconteceu em 2002 e 2003, quando a aversão do mercado financeiro à ascensão do PT ao poder provocou escalada das taxas de câmbio e dos juros. No setor de veículos, a consequência foi uma retração de quase 11% do volume que esse mercado registrava em 2001.

Na época, porém, as exportações estavam em franca expansão, ao mesmo tempo em que a desvalorização cambial pesava contra os carros importados na disputa pelo consumidor brasileiro.

Em melhor condição para brigar com os concorrentes internacionais, a indústria, a despeito da forte contração da demanda doméstica, conseguiu, então, atravessar esse período com a produção estável.

O ocaso atual guarda maior semelhança com os impactos causados pelas crises asiática e Russa no fim da década de 90. Entre 1998 e 1999, a demanda por veículos no Brasil caiu 35,3% e, assim como hoje, as montadoras não encontravam um caminho para contornar as dificuldades domésticas com exportações, estagnadas na época.

Como resultado, a produção acumulou queda de 30,7% e as empresas demitiram quase 20 mil operários, se excluídos da conta os cortes nas fábricas de tratores. Dezesesseis anos depois, volta-se a repetir o quadro em que tanto o mercado como a atividade nas fábricas despencam juntos por longo período de tempo.

Pelas projeções revistas na última semana pela Anfavea, a entidade que representa as montadoras, o mercado fechará 2015 com 26,9% veículos a menos do que em 2012, o último ano da fase de expansão de quase uma década que colocou o Brasil entre os quatro maiores mercados automotivos do mundo.



Ainda de acordo com as novas previsões da entidade, a produção, na mesma comparação, cairá 24%, voltando a níveis de nove anos atrás. Já as exportações, mesmo com a leve reação em 2015, ficarão 23,9% abaixo de três anos atrás.

Mas esses números podem ser ainda piores, se considerado que, mesmo refeitas pela segunda vez para espelhar melhor o que está acontecendo na indústria, as estimativas da Anfavea seguem descoladas das previsões de boa parte dos analistas, que já veem uma retração mais próxima de 25% somente em 2015. Nesse caso, o tombo em três anos subiria para 31%.

Desde novembro de 2013, quando iniciaram o atual ciclo de ajuste na força de trabalho, as montadoras já cortaram 16,7 mil postos de trabalho. Se acrescentado o enxugamento de efetivo nas fábricas de tratores, o número sobe para 21,4 mil. Outros 25 mil metalúrgicos estão afastados da produção por meio de férias coletivas, licenças remuneradas e suspensão temporária de contratos de trabalho, o que dá a medida do substancial excesso de mão de obra gerenciado pelas empresas.

Isso é apenas uma parte do quadro revelado no balanço dos resultados de maio, divulgado na última segunda-feira pela Anfavea. Na produção, o levantamento mostrou o pior volume para o mês em uma década.

O consumo de veículos, por sua vez, teve o maio mais fraco em oito anos. Se considerada apenas a fabricação de caminhões, não se via resultado tão baixo no mês desde maio de 1999. Para completar, no acumulado de 2015, tanto as vendas como a produção de veículos já retrocederam a níveis de oito anos atrás.

A situação, portanto, é dramática, mas provavelmente causa menor espanto a quem viveu as agruras dos anos 80. Após ultrapassar pela primeira vez a barreira de 1 milhão de veículos vendidos – feito atingido em 1979 –, a indústria automobilística se deparou no início da "Década Perdida" com o que se pode considerar ainda hoje sua crise mais severa.

De 1980 a 1981, sob uma economia global fragilizada pelo Segundo Choque do Petróleo, as vendas de veículos encolheram 42,8%, a produção caiu 35,3% e 23 mil operários foram demitidos pelas montadoras.

Em meio a recessões e hiperinflação, a reação veio de forma lenta e instável, levando o setor a esperar doze anos para recuperar, apenas em 1993, a marca de mais de 1 milhão de unidades vendidas.

## **Faturamento de autopeças em queda**

15/05/2015 - Fonte: Diário do Comércio

A forte crise pela qual passa a indústria automotiva brasileira já afeta intensamente o segmento de autopeças no País. O faturamento líquido do setor acumula queda de 14,73% no primeiro quadrimestre de 2015 em comparação com igual período do ano passado, mostra pesquisa do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) com dados de 64 empresas associadas.

Essa retração é reflexo principalmente da queda de 22,63% nas vendas de peças para as montadoras – responsáveis pela maior participação no faturamento total do setor –, como resultado do forte recuo da produção de veículos no período.

Nesse cenário, as vendas de peças para montadoras vêm diminuindo sua representatividade no faturamento geral. Em abril, eram responsáveis por 60,2%, quase oito pontos percentuais a menos do que em maio do ano passado (67,9%).

Com queda acumulada de 21,05% no primeiro quadrimestre, as vendas de autopeças intrassetoriais também reduziram sua participação no faturamento total para 2,9% em abril deste ano, ante 3,1% em maio de 2014.

Na contramão, os segmentos de reposição e exportações de peças, únicos a apresentar dados positivos de vendas no período, aumentaram sua representatividade no faturamento total de 14,5%, em ambos os casos, para 16,9% e 20%, respectivamente. Com queda nas vendas, o nível de emprego do setor de autopeças também é afetado.

No primeiro quadrimestre, recuou 10,61% em relação a igual período de 2014.

Só em abril, a queda foi de 11,72% em relação ao mesmo mês do ano passado, a maior retração desde abril 2013, último dado trazido pelo levantamento do Sindipeças. A pesquisa mostra que a evolução do emprego no setor vem caindo desde março de 2014.

Antes disso, a última queda na comparação anual tinha sido registrada em abril de 2013, de apenas 0,01%. A pesquisa não divulga números exatos de trabalhadores que foram demitidos nesse período, apenas os percentuais do nível de emprego.

## **Ociosidade**

De janeiro a abril deste ano, a produção industrial de autopeças acumula queda de 11,55%, ainda menor do que o recuo de 21,29% da produção de veículos, de acordo com dados da Pesquisa Industrial Mensal de Pessoa Física (PIM), do IBGE.

Com a queda na produção, a capacidade ociosa das fábricas de autopeças aumentou 4,35 pontos percentuais nos cinco primeiros meses deste ano, atingindo 33,1% em abril.

Dados do Relatório da Pesquisa Conjuntural do Sindipeças mostram que a ociosidade vem superando os 30% desde abril do ano passado, seqüência interrompida apenas em outubro do ano passado, quando ficou o nível ficou em 29,9%.

Os dados negativos levaram a Tendências Consultoria Integrada a revisar para baixo a projeção para produção de autopeças em 2015. A consultoria estima agora que a fabricação de componentes vai recuar 5,9% neste ano ante 2014, ante previsão anterior de recuo de 3,1%.

Segundo a Tendências, a revisão foi motivada pelas medidas de corte de produção de veículos adotadas pelas montadoras, as quais têm se mostrado insuficientes para diminuir os estoques, que se mantêm em torno de 50 dias de vendas até maio.

Na avaliação da consultoria, isso mostrando que a queda da demanda por veículos "ainda surpreende negativamente".

## **Gastos com infraestrutura devem cair 19% em 2015, diz consultoria**

15/05/2015 - Fonte: Folha de S. Paulo

Os gastos com obras e aquisição de novos equipamentos no setor de infraestrutura devem sofrer, neste ano, uma queda de 19% em relação ao que foi feito em 2014, e devem somar apenas R\$ 106 bilhões.

Com isso, a participação do setor no PIB (Produto Interno Bruto) cairá para 1,8%, o menor patamar desde 2011 e abaixo da média da década passada. É o que aponta relatório da Inter B. Consultoria, obtido pela Folha.

As quedas mais graves previstas são proporcionalmente mais significativa nos setores de telecomunicações e aeroportos, com redução estimada na casa dos 30%. Outros setores que devem registrar forte perda são os de rodovias, com queda de 27%, e mobilidade urbana (20%).

No setor de energia elétrica, a queda seria de 9%, próxima a dos setores de portos (8%), saneamento (10%) e ferroviário (11%).

Somente o setor de hidrovias teria um aumento (58%), mas o valor dos investimentos nesse setor é baixo e não passaria de R\$ 1 bilhão no ano. A consultoria não considera o setor de petróleo e gás nessa estimativa.

Os números foram consultados junto a orçamentos públicos e planos de investimentos de companhias do setor. A queda é atribuída ao ajuste das contas públicas que os governos, que participam com cerca de metade dos investimentos realizados nesses setores, estão realizando.

"Na medida em que o investimento por definição é 'uma aposta no futuro', e sendo os ativos de infraestrutura de longa duração, o elemento de incerteza cobra um prêmio e leva ao retraimento dos investimentos", informa o documento.

Os investimentos em infraestrutura em geral são considerados um forte impulsionador do crescimento econômico porque geram estímulos para outros setores.

O estudo mostra que o investimento em infraestrutura vinha crescendo sua participação no PIB, saindo da média de 2,12% na década passada para 2,18% (2011), 2,27% (2012) e 2,37% (2013).

No ano passado, contudo, o valor ficou estagnado porque os gastos de estatais e dos governos praticamente não cresceram. Já o das empresas privadas subiu 12%.

O relatório foi elaborado antes do lançamento pela presidente Dilma Rousseff da nova etapa do Plano de Investimento em Logística, realizado na terça-feira (9).

O plano prevê investimentos de R\$ 198 bilhões em ferrovias, rodovias, portos e aeroportos que vão ser concedidas, sendo R\$ 70 bilhões até 2018.

A consultoria, no entanto, não pretende rever seus números por considerar que os investimentos previstos no programa são para os anos seguintes e teriam efeito apenas marginal em 2015.

O estudo aponta que, para que os investimentos cresçam são necessários mais que os planos que o governo vem lançando.

"Muito do que se requer é mais bom senso econômico, menos voluntarismo, e a disposição de defender o setor frente às barganhas políticas que levam a investimentos de elevados custos e má qualidade, agências regulatórias fragilizadas (quando não capturadas) e dificuldade de atrair recursos privados de qualidade para financiar e investir no setor", relata o trabalho.

## **Brasil perde a corrida da infraestrutura**

15/05/2015 - Fonte: O Estado de S. Paulo

O baixo investimento no setor de infraestrutura tem distanciado o Brasil dos principais concorrentes e reduzido a competitividade do produto nacional. Nos últimos 15 anos, apesar de algumas concessões feitas pelo governo na área de rodovias, aeroportos e energia, o País perdeu 12 posições no ranking mundial, elaborado pelo International Institute for Management Development (IMD) e compilados pela Fundação Dom Cabral. Entre os 61 países avaliados, a infraestrutura nacional ocupa hoje a 53.<sup>a</sup> posição - em 2001, estava em 41.<sup>o</sup> lugar.

Os leilões de rodovias, aeroportos e energia, sem dúvida, ajudaram a melhorar a qualidade dos ativos brasileiros. Mas não foram suficientes para desbancar os demais países, que têm apostado mais na melhora da infraestrutura, explica o coordenador do Núcleo de Inovação e Empreendedorismo da Fundação Dom Cabral, Carlos Arruda. Segundo ele, responsável pela coleta de dados do Brasil para o ranking, o País está fazendo muito pouco no setor enquanto outras nações elegeram a área como estratégica para elevar a competitividade.

Os leilões de rodovias, aeroportos e energia ajudaram a melhorar a qualidade dos ativos brasileiros, mas não foram suficientes para desbancar os demais países

Os leilões de rodovias, aeroportos e energia ajudaram a melhorar a qualidade dos ativos brasileiros, mas não foram suficientes para desbancar os demais países

De 2012 para cá, seis países ultrapassaram o Brasil no ranking: Jordânia, México, Tailândia, Romênia, Ucrânia, Bulgária e Argentina. No México, concorrente direto do Brasil, o plano para o setor de infraestrutura prevê investimentos - públicos e privados - de US\$ 590 bilhões nos próximos cinco anos.

O pacote lançado na semana passada pelo governo prevê R\$ 198 bilhões (ou US\$ 64 bilhões pela cotação de sexta-feira), sendo R\$ 69 bilhões (US\$ 22 bilhões) até 2018.

O problema é que, com base em experiências passadas, sabe-se que boa parte dos projetos apresentados não sairão do papel. Em 2012, o governo lançou o Programa de Investimento em Logística, mas a maioria dos empreendimentos não decolou.

Além disso, a participação do governo nos investimentos tem sido muito baixa, e deverá continuar assim por causa da crise fiscal, afirma o economista Mansueto Almeida, especialista em contas públicas.

Segundo ele, nos últimos quatro anos, enquanto os gastos públicos cresceram R\$ 200 bilhões, o volume de investimento do governo avançou apenas R\$ 20 bilhões. Isso inclui as áreas de educação, saúde, desenvolvimento agrário e defesa.

No setor de transportes, os investimentos recuaram R\$ 2 bilhões, o que representa queda real de 16%. "A ideia do governo com o pacote é fazer com que a iniciativa privada compense essa queda de investimento público."

Nos últimos anos, segundo a consultoria Inter.B, o Brasil investiu menos de 2,5% do Produto Interno Bruto (PIB) em infraestrutura. Pelos parâmetros internacionais, o País deveria injetar, pelo menos, 3% do PIB só para manter os ativos existentes. Ou seja, houve uma deterioração da infraestrutura, afirma o presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção, José Carlos Rodrigues Martins.

Concorrentes. Enquanto isso, os concorrentes do Brasil estão alguns passos à frente. Na Tailândia, investe-se 15% do PIB em infraestrutura; na China, 13%; Vietnã, 10%; Índia, 6%; e Chile, 5,1%.

Para melhorar a qualidade dos ativos e alcançar níveis de países industrializados, seria necessário aplicar entre 4% e 6% do PIB durante 20 anos.

"Mas isso só vai acontecer quando a infraestrutura fizer parte de uma política de Estado, o que não existe no Brasil", afirma o presidente da Inter.B, Cláudio Frischtak.

Para o executivo, os projetos do setor não podem ficar "ao sabor" dos governos de plantão, precisam ser independentes dos ciclos eleitorais. Além disso, não se pode perder tempo com propostas mirabolantes, que gastam energia e dinheiro e depois são abandonadas.

Além do trem-bala, entre Rio e São Paulo, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) deixou de ser prioridade e foi esquecida. "Isso sem contar a ferrovia Transnordestina, uma obra privada, mas financiada por órgãos federais, e que nunca é concluída."

Na avaliação de Arruda, da Dom Cabral, se o Brasil tivesse investido tudo que estava previsto no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a infraestrutura poderia ter tido avanços significativos. Mas o que existe é uma grande defasagem.

Relatório do Fundo Monetário Internacional (FMI), mostra que o indicador de qualidade da eletricidade, rodovias, ferrovias e portos brasileiros é o segundo pior entre dez concorrentes diretos (EUA, Canadá, Índia, Argentina, Austrália, China, Casaquistão, México, Rússia e África do Sul).

### **Levy contraria Chioro e nega cogitar volta da CPMF**

15/05/2015 - Fonte: Valor Econômico

O ministro da Fazenda, Joaquim Levy, afirmou nesta sexta-feira, após dar palestra em evento para empresários em São Paulo, que não tem trabalhado na ideia de criar uma nova CPMF.

Questionado por jornalistas em meio a um empurra-empurra ao sair do evento, Levy afirmou mais de uma vez: "Não há perspectiva de CPMF". Depois, afirmou: "Eu não estou cogitando". A assessoria do evento previa uma coletiva com o ministro após a sessão de perguntas e respostas com os empresários, mas a entrevista acabou não ocorrendo.

O ministro da Saúde, Arthur Chioro, afirmou que o governo estuda uma nova CPMF que incida sobre grandes movimentações financeiras e deixe de fora a classe média. "Será uma contribuição financeira com outras características", afirmou Chioro.

A declaração foi dada a jornalistas durante o 5º Congresso do PT, que está sendo realizado em Salvador (BA).

### **Simpi: 16% da indústria de pequeno porte de SP corre risco de fechar**

15/05/2015 - Fonte: Valor Econômico

A recessão que o país atravessa pode levar ao fechamento de indústrias de pequeno porte no Estado de São Paulo. Pesquisa do Datafolha realizada a pedido do Simpi, o sindicato da micro e pequena indústria paulista, indica que 16% dos proprietários desses

estabelecimentos admitem risco de encerrar atividades no próximo trimestre devido à queda da atividade no setor.

A 27ª rodada do Indicador de Atividade da Micro e Pequena Indústria do Simpi aponta que 66% dos entrevistados consideram que a crise está prejudicando seus negócios a ponto de colocar em risco a sobrevivência futura da empresa. O número é o mesmo registrado na pesquisa anterior, realizada em abril e divulgada em maio.

Extrapolando o resultado da pesquisa para o universo de micro e pequenas indústrias de São Paulo, os 16% dos proprietários que foram categóricos em afirmar que há risco de encerramento de atividades no próximo trimestre representam cerca de 46 mil estabelecimentos.

De acordo com o Simples, caso o pior cenário se concretize — o fechamento de todos esses empreendimentos —, cerca de 230 mil pessoas perderão seus empregos. Para o presidente do Simpi, Joseph Couri, "se medidas emergenciais não forem tomadas, será a maior destruição do mercado interno já vista na história do país".

A pesquisa do Indicador de Atividade da Micro e Pequena Indústria de São Paulo foi realizada entre 13 e 27 de maio com 310 micro e pequenas indústrias paulistas. São consideradas micros as indústrias que empregam até nove funcionários, e pequenas, de 10 a 50 trabalhadores registrados.

## **Setor cobra incentivo para instalar fábricas**

15/05/2015 - Fonte: Valor Econômico

O potencial de crescimento da energia solar no Brasil já atrai fabricante de equipamentos. Oito meses após o primeiro leilão bem sucedido da fonte, quatro empresas já tem compromisso para a instalação de fábricas de módulos fotovoltaicos no país. Mas a demora do governo em aprovar incentivos tributários para a indústria tem provocado a redução ou postergação dos planos e ainda é um empecilho para uma maior atração de investimentos.

A chinesa BYD pretendia investir R\$ 150 milhões para instalar uma fábrica de módulos em Campinas, no interior de São Paulo. A ideia era começar a produção no primeiro semestre de 2016, com capacidade equivalente a 400 megawatts (MW), mas agora, o mais provável é que esse valor seja reduzido a apenas 150 MW, afirma o diretor de relações governamentais e marketing, Adalberto Maluf.

Segundo ele, a companhia aguarda a inclusão de insumos utilizados na fabricação dos módulos no Padis, programa de incentivo do governo à indústria de semicondutores. Sem isso, fica difícil concorrer com os produtos vindos da Ásia - a Yingli, maior fabricante mundial do setor tem sido bastante agressiva na oferta. "Com a previsão de inclusão no Padis, tínhamos pré-contratos para fornecer cerca de 600 MW. Hoje, eles estão em apenas 200 MW", afirmou.

Segundo Rodrigo Sauaia, diretor da Associação Brasileira da Indústria Solar Fotovoltaica (Absolar), atualmente só 20% dos componentes estão contemplados pelo programa e a tributação sobre os itens, que são importados, chega a até 60%. "Isso é um tema que inibe alguns projetos", diz. A área técnica do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) já deu aval favorável, mas aguarda a tramitação da lei que altera o Padis no Senado.

A demora contrasta com a intenção do governo de atrair os fabricantes para o Brasil. Para conceder financiamento subsidiado aos parques solares vendidos em leilões federais, o BNDES tem requisitos de conteúdo nacional.

Atualmente, a principal exigência é que os módulos sejam montados no Brasil, mas a previsão é que, até 2020, as células fotovoltaicas – parte mais nobre e com maior valor agregado – sejam fabricadas no país. A diferença de preço do produto nacional em relação ao importado é tão alta que, em alguns casos, vale a pena perder o crédito mais barato do banco de fomento.

"Para as grandes estrangeiras, com acesso a crédito barato lá fora, pode valer a pena importar [os módulos]", disse ao Valor o representante de uma grande desenvolvedora de projetos. Apesar dos problemas com o incentivo tributário, algumas empresas afirmam que já estão com a demanda aquecida.

A Pure Energy, controlada pela construtora Cerutti, deve começar a produzir os primeiros módulos em dezembro na fábrica em Marechal Deodoro, em Alagoas.

A unidade, que exigirá investimentos de R\$ 35 milhões, terá capacidade inicial de 60 megawatts (MW), mas o galpão onde será instalada permite a ampliação para até 200 MW, sem grandes custos, afirma o presidente, Gelson Cerutti.

Segundo ele, os orçamentos apresentados têm potencial de R\$ 800 milhões em pedidos – que ainda não foram fechados. A companhia, que atua em parceria com as italianas BMS e Regran, negocia o fornecimento para quatro empresas que venderam energia no leilão do ano passado e que deve ser entregue em meados de 2017, mas também sente uma forte demanda do segmento de geração distribuída, voltado para instalações em casas e comércios.

Também no Nordeste, a PB Construções firmou um memorando de entendimentos para erguer uma unidade de painéis no porto de Pecém, no Ceará, com investimento total de R\$ 40 milhões. De acordo com o diretor de novos negócios da empresa, Luiz Eduardo de Moraes, há uma parceria com investidores chineses, cujos nomes ainda não podem ser divulgados.

Primeira empresa a anunciar planos para instalar uma fábrica no Brasil, a SunEdison ainda não começou a tirar as instalações do papel. A americana firmou um contrato de fornecimento com a Renova Energia, que vendeu 107 MW no leilão de outubro, e, na ocasião, disse que pretendia investir cerca de US\$ 30 milhões para erguer uma unidade de montagem de módulos e uma de aparelhos de rastreamento solar, os chamados "trackers". Procurada, a SunEdison não retornou o contato.

Segundo fontes consultadas pelo Valor, outros fabricantes importantes no mercado internacional avaliam entrar no Brasil. As negociações mais avançadas estão por conta da Canadian Solar e da própria Yingli. Questionada pelo Valor, a Yingli disse que "está avaliando a possibilidade de abrir uma linha de montagem no Brasil, mas não tem planos formais no país" por ora. A Canadian Solar não retornou o pedido de entrevista.

## **Missões comerciais viabilizam vendas de pequenas e médias empresas no exterior**

15/05/2015 - Fonte: Valor Econômico

No ano passado, entusiasmado com o desempenho do primeiro semestre, o empresário Antonio Carlos Benincá Jr. resolveu dobrar a capacidade da Victum, empresa que faz projetos e produz peças plásticas injetadas sob encomenda. O segundo semestre, porém,

não evoluiu como esperado e os primeiros meses de 2015 fizeram Benincá Jr. rever os planos.

O faturamento de janeiro até abril da empresa, diz, caiu 50% em relação a igual período do ano passado. "Estamos com a segunda unidade com grande capacidade ociosa. Se o ritmo atual se mantiver, teremos de unificar nossa estrutura."

Segundo o empresário, a crise econômica atingiu segmentos que costumam demandar projetos e produtos da empresa, como a indústria de equipamentos médico-hospitalares e de automação industrial.

A solução para driblar isso, diz Benincá Jr., é ir para o mercado externo. "O mercado doméstico não nos deixa alternativa a não ser partir para a exportação."

A Victum foi uma das 62 empresas que participaram, em abril, da missão comercial para a feira de tecnologia industrial em Hannover, na Alemanha, em programa de apoio à exportação da Confederação Nacional da Indústria (CNI) e da Apex, agência do governo federal para a promoção do comércio exterior.

A adesão à missão cresceu este ano. Em 2014, a missão de prospecção para a mesma feira contou com 39 empresas. Diego Bonomo, gerente-executivo de comércio exterior da CNI, conta que o caso da Victum não é único.

Com a demanda doméstica desacelerada, diz ele, as empresas olham mais para o mercado externo. A desvalorização do câmbio também atrai, já que torna o produto brasileiro mais competitivo. Ao mesmo tempo, porém, custos de investimento em feiras e missões comerciais ficam mais salgados e requerem um esforço maior do pequeno e médio empresário.

José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), diz que o câmbio deve estimular a exportação de manufaturados pelas empresas menores, num movimento que, se disseminado, pode ser importante para o total da exportação no longo prazo.

Segundo os Correios, que administram o programa Exporta Fácil, no qual são feitas remessas no limite de US\$ 50 mil, os embarques aumentaram 16%, em dólar, de janeiro a abril deste ano, contra iguais meses de 2014. A empresa não informa os valores absolutos.

Números do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior mostram que, de janeiro a abril, 13.635 empresas exportaram, contra 13.585 em igual período do ano passado. Uma elevação pequena, de 50 empresas, que se concentrou nas faixas