



22 DE SETEMBRO DE 2015

Terça-feira

- **METAPAR, DA BOSCH, FECHA AS PORTAS E DEMITE 145 PESSOAS EM CURITIBA**
- **PRODUÇÃO DE AÇO DO JAPÃO CAI PELO 12º MÊS SEGUIDO**
- **TOTVS QUER EXPANDIR ATUAÇÃO NO VAREJO POR MEIO DA BEMATECH**
- **TRÊS MONTADORAS QUE O PARANÁ JÁ TEVE – E QUATRO “SONHOS ELÉTRICOS”**
- **BUGGY PARANAENSE SOBREVIVE À “MALDIÇÃO” DOS ARTESANAIS**
- **CAIXA ELEVA JUROS DO FINANCIAMENTO IMOBILIÁRIO A PARTIR DE 1.º DE OUTUBRO**
- **REGIÃO SUL TEM O MAIOR RECUO DA ATIVIDADE ECONÔMICA EM JULHO**
- **BERTOLINI: DO AÇO PARA A DIVERSIFICAÇÃO**
- **PRODUTORAS DE PLANOS REAJUSTAM A PARTIR DE 01/10**
- **OBRAS DE LOGÍSTICA DA VALE SEGUEM EM RITMO ACELERADO**
- **VALE ENCERRA OFERTA DE DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA E ELEVA EMISSÃO PARA R\$1,35 BI**
- **É HORA DE INVESTIR NO PAÍS, DIZEM CHINESES**
- **LICENCAS ATRASAM E DUPLICAÇÃO EXCEDERÁ PRAZO DE CINCO ANOS**
- **PARA ECONOMISTAS, AJUSTE DEPENDE DE MAIS IMPOSTOS**
- **BRASÍLIA E GOIÁS PODEM TER LIGAÇÃO COM TREM DE PASSAGEIROS**
- **CONCESSIONÁRIAS DE FERROVIAS PODEM PRORROGAR CONTRATOS**
- **NOVO MODELO DE CONCESSÕES DEVE ATRAIR CONSTRUTORAS PEQUENAS, MÉDIAS E ESTRANGEIRAS**
- **VOLKSWAGEN VAI CORTAR META DE LUCRO E FAZ PROVISÃO DE 6,5 BI DE EUROS POR ESCÂNDALO**
- **BTG PACTUAL VAI INCORPORAR EQUIPE DE METAIS DA GOLD MATRIX, DE**

CINGAPURA

- ACÇÕES CHINESAS SOBEM, SINALIZAM ESTABILIZAÇÃO DO MERCADO
- FITCH CORTA RATING DA CSN PARA "B+", PERSPECTIVA CONTINUA NEGATIVA
- PRODUÇÃO DE AÇO DA CHINA EM AGOSTO CAI MAIS QUE RECUO GLOBAL, DIZ

WORLDSTEEL

- CONFIANÇA DA INDÚSTRIA CAI 2,5% NA PRÉVIA DE SETEMBRO, APONTA FGV
- PROBLEMAS DA VOLKSWAGEN PODEM PREJUDICAR ECONOMIA DA ALEMANHA, DIZ ANALISTA
- COM ALTA DO DÓLAR, PAÍS DEVE CAIR NO RANKING DAS MAIORES ECONOMIAS
- CRESCIMENTO DA TRIBUTAÇÃO NÃO PODE SER SOLUÇÃO DEFINITIVA
- PERSPECTIVA DE DESEMPENHO DA CONSTRUÇÃO CIVIL RENOVA MÍNIMA HISTÓRICA
- EXPORTAÇÕES TÊM MÉDIA DIÁRIA DE US\$ 734 MI NA 3ª SEMANA DE SETEMBRO
- QUEDA DA ATIVIDADE ECONÔMICA EM JULHO FOI GENERALIZADA NO PAÍS
- MUDANÇAS CLIMÁTICAS TÊM CONSEQUÊNCIAS IMPORTANTES PARA SETOR FINANCEIRO, DIZ FMI
- COMO UMA TINTA PODE FACILITAR CORTAR UM METAL?
- EMPRESÁRIOS BRASILEIROS FECHAM QUASE US\$ 100 MILHÕES EM NEGÓCIOS NA RÚSSIA
- GAIA INDÚSTRIA MOSTRA INOVAÇÃO E MODERNIDADE NA MERCOPAR 2015
- BRASIL PRECISA GLOBALIZAR INDÚSTRIA AUTOMOTIVA
- QUALIDADE REQUER MAIS ATENÇÃO EM TEMPOS DE CRISE
- QUALIDADE TAMBÉM É CONDIÇÃO PARA CRESCER
- O FUTURO DO CARRO ELÉTRICO
- MINERADORAS E NOVA QUEDA DE 20% DA VOLKS IMPACTAM BOLSAS EUROPEIAS

CÂMBIO EM 22/09/2015		
	Compra	Venda
Dólar	4,021	4,022
Euro	4,485	4,487

Fonte: BACEN

Metapar, da Bosch, fecha as portas e demite 145 pessoas em Curitiba

22/09/2015 – Fonte: Gazeta do Povo

A curitibana Metapar Usinagem, pertencente à Bosch, encerrou suas atividades na última quinta-feira (17). Os 145 funcionários da empresa, que funcionava no bairro Pinheirinho e fabricava peças usinadas para as bombas diesel da própria Bosch, estão em licença remunerada até o próximo domingo (27), quando o contrato de trabalho será rescindido.

Fundada em meados da década de 1990, a Metapar foi adquirida pela Bosch em 1998. Em nota, a multinacional alemã informou que, sob forte pressão para manter a sua competitividade no mercado, a Metapar adotou nos últimos anos medidas para reduzir custos e recuperar a rentabilidade. Também buscou um comprador para as operações, sem sucesso.

“A empresa não conseguiu atingir os objetivos desejados e garantir a continuidade do negócio, que também vem sendo impactado negativamente pela atual crise econômica do Brasil”, disse a Bosch.

A **Gazeta do Povo** apurou que a intenção de vender a Metapar foi comunicada ao Sindicato dos Metalúrgicos da Grande Curitiba (SMC) ainda em 2013. Em ofício enviado ao SMC na quinta-feira passada, a direção da Metapar atribuiu a decisão de fechar as portas a quatro fatores: perda de competitividade; o cenário de crise no país; “perdas de produção significativas de diversos componentes”; e “esforços sem sucesso para manutenção dos negócios ou venda da empresa”.

Atitudes “estranhas”

Um funcionário relata que a direção da Metapar vinha adotando atitudes “estranhas” nos últimos meses. Em direção oposta à da própria Bosch, a subsidiária intensificou o ritmo de produção, trabalhando inclusive durante todo o feriado prolongado de setembro. “Agora ficou claro que o objetivo era reforçar os estoques de componentes da Bosch. A gente percebia esses sinais, mas não imaginava que haveria um fechamento da empresa de imediato”, conta.

Segundo ele, nos últimos meses uma série de equipamentos recém-adquiridos pela Metapar foram repassados à fábrica da Bosch na Cidade Industrial de Curitiba (CIC), que passou a desenvolver produtos que antes eram de responsabilidade da subsidiária.

Em paralelo, o objetivo de diversificar a carteira de clientes foi interrompido. O fornecimento de peças à alemã Continental, fabricante de fogões e autopeças, foi cancelado por decisão da própria Metapar, assim como um negócio prestes a ser fechado com a General Motors. Nos últimos meses, a empresa também deixou de atender à unidade da Bosch em Campinas (SP), restringindo-se a fornecer peças para a fábrica da CIC.

Produção de aço do Japão cai pelo 12o mês seguido

22/09/2015 – Fonte: Reuters

A produção de aço bruto do Japão caiu 5,8 por cento em agosto sobre o mesmo período do ano passado, para 8,8 milhões de toneladas, no décimo segundo recuo mensal consecutivo pressionado por baixa demanda e estoques elevados. O declínio acontece após divulgação de fracos indicadores econômicos da terceira maior economia do mundo.

A confiança da indústria no Japão teve a maior queda em um ano em setembro, no oitavo declínio consecutivo, e deve piorar mais diante das preocupações sobre a desaceleração da economia chinesa, segundo pesquisa da Reuters.

A produção de aço em agosto foi a mais baixa para o mês desde 2009, quando a crise financeira global atingiu a demanda, afirmou a Federação de Ferro e Aço do Japão. Na comparação com julho, houve queda de 0,5 por cento na produção.

TOTVS quer expandir atuação no varejo por meio da Bematech

22/09/2015 – Fonte: Gazeta do Povo



Líder em seu segmento de atuação no país, a TOTVS quer deixar o rótulo de desenvolvedora de softwares de gestão para passar a ser vista como uma fornecedora de soluções de negócio.

A mudança não é meramente semântica. Além de apostar em serviços diferenciados para cada segmento, tanto em *back office* quanto em produtividade, a empresa promoveu uma mudança este ano em seu alto escalão: o fundador da companhia, Laércio Cosentino, passou o bastão da presidência para Rodrigo Kede, ex-executivo da IBM.

A “virada” estratégica da TOTVS ganhou uma nova dimensão há pouco mais de um mês, com o anúncio da compra da Bematech, companhia que atua em soluções de automação em varejo. O negócio, que ainda aguarda aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), se dará por meio da compra de ações da empresa paranaense, em uma operação que pode movimentar R\$ 549,8 milhões – o maior valor já desembolsado pela TOTVS em uma aquisição.

Em visita semana passada a Curitiba, Cosentino e Kede falaram com exclusividade à **Gazeta do Povo** sobre o negócio. Os executivos da TOTVS apostam no processo de digitalização do varejo – setor que reúne 54% das 5 milhões de empresas ativas no país –

para lucrar nos próximos anos com a venda de soluções e serviços da companhia e, agora, da Bematech, principalmente para pequenos e médios empreendedores.

Apesar de as duas já atuarem no varejo e em outros setores como um todo, cada uma possui segmentos de maior atuação: a empresa paranaense, por exemplo, é forte na área de cosméticos, transporte de passageiros, restaurantes e hotéis. A TOTVS, por sua vez, é mais presente em supermercados, lojas de vestuário e magazines e concessionárias de veículos, além de fornecer soluções para e-commerce.

Incorporação

O valor das ações da Bematech atribuído na aquisição foi de R\$ 11. Apesar dos executivos de ambas as empresas terem destacado para os investidores o potencial crescimento com a oferta conjunta dos produtos e serviços das companhias, analistas do Credit Suisse avaliaram a aquisição como neutra para a TOTVS, citando que a Bematech reforçará a presença em alguns setores do varejo, mas deve trazer novos desafios devido a sua exposição a hardware, mudanças regulatórias e câmbio.

A TOTVS também quer aproveitar o amplo canal de distribuição da Bematech para fortalecer sua presença em território nacional – a empresa paranaense tem hoje cerca de 5 mil revendas em todo o país e atende cerca de 500 mil estabelecimentos comerciais no Brasil e no exterior.

“Se você acredita que mais de 2 milhões de empresas do varejo vão se digitalizar, capilaridade passa a ser algo extremamente importante. Já temos uma presença nacional e poderemos adicionar essa capilaridade (da Bematech) bastante forte. A nossa missão é de ser realmente a empresa que vai digitalizar, fidelizar, liderar e definir os padrões do varejo”, afirma o presidente da TOTVS, Rodrigo Kede.

Dados

O executivo também não esconde que a ampla base de clientes da Bematech reforça a intenção da TOTVS de trabalhar com soluções de big data em cima da base de dados das empresas atendidas. “Você tem acesso a uma base de dados de informação que vai te dar perfil de cliente, comportamento, onde está vendendo, o que se está vendendo no setor e como. E a chance de monetizar esses dados é muito grande”, explica Kede.

Empresa ainda evita falar em reestruturação

A incorporação da Bematech pela TOTVS já foi aprovada nas assembleias de acionistas das duas empresas, no início de setembro. Por enquanto, os executivos das companhias não têm se pronunciado oficialmente sobre possíveis reestruturações na estrutura e no efetivo das empresas – processo quase inevitável em aquisições, principalmente envolvendo companhias que atuam nos mesmos setores.

Hoje, a Bematech conta com cerca de mil colaboradores no Brasil e em mais seis países (China, Taiwan, EUA, Argentina, Chile e Portugal), enquanto a TOTVS soma 12 mil funcionários.

O posicionamento oficial é de que a TOTVS ainda aguarda o aval do Cade para então passar a discutir possíveis mudanças administrativas nas duas companhias. Mesmo assim, o fundador e CEO da TOTVS, Laércio Cosentino, reforça que a empresa não pensa em enxugar o efetivo para cortar gastos ou equilibrar os custos da aquisição.

“Se você olhar o nosso histórico, somos uma empresa que, em números líquidos, no final de cada ano mais contratamos do que demitimos. Precisamos constantemente de talentos. Todo mundo que for um talento dentro de qualquer que seja a empresa, a última coisa que queremos é perder esse profissional”, diz.

Saída da Bolsa

O que é certo até o momento é que a marca Bematech deve ser mantida no mercado – por outro lado, as ações da companhia paranaense devem ser retiradas de circulação na Bolsa assim que o processo de venda for concluído. A expectativa é que a aprovação do Cade saia até o fim do mês que vem e que a TOTVS ofereça ofertas conjuntas com a Bematech até o final do ano.

Três montadoras que o Paraná já teve – e quatro “sonhos elétricos”

22/09/2015 – Fonte: Gazeta do Povo

Terceiro maior polo automotivo do país, o Paraná responde por cerca de 12% da produção nacional de carros, caminhões e ônibus. No ano passado, o estado fabricou 368 mil veículos, das marcas Volkswagen, Renault, Nissan, Volvo e DAF. Neste mês, ganhou o reforço da Audi, que voltou a montar automóveis em São José dos Pinhais, na fábrica da Volks, depois de nove anos.

O que nem todo mundo sabe, ou lembra, é que o Paraná já abrigou outras três montadoras. Bem menores, é verdade. E de vida curta. Juntas, elas fabricaram algo próximo de 17 mil veículos – o equivalente a duas semanas de produção do atual parque automotivo do estado.

O caso mais emblemático é o da norte-americana Chrysler, que montou a picape Dodge Dakota em Campo Largo, na Grande Curitiba. Também passou pelo estado a brasileiríssima Puma. Conhecida pelos esportivos que até hoje mobilizam uma legião de fãs, a empresa nasceu em São Paulo, mas virou curitibana em meados dos anos 1980.

Menos conhecida dentre as três, a fábrica de picapes “rurais” Matra se instalou em Ibaiti, no Norte Pioneiro, sonhando herdar o mercado do jipe Toyota Bandeirante e da picape Ford F-75.

Além dessas empresas, o Paraná foi alvo de pelo menos outros quatro projetos, todos envolvendo veículos elétricos. Dois não prosperaram; dois tentam se viabilizar. Conheça um pouco dessas histórias:

MONTADORAS QUE SE FORAM Puma (1985-1998)



A Puma foi criada em Matão (SP) em 1964 por Rino Malzoni, um aficionado por automobilismo. A marca ganhou fama com carros esportivos inspirados ora em *muscle cars* norte-americanos, ora nas curvas de modelos da Ferrari e da Porsche.

Em 1985, endividada, a empresa foi vendida para a Araucária Veículos, da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), que faliu dois anos depois.

Em 1988, sua estrutura passou à Alfa Metais, também na CIC, do empresário Nívio de Lima. Ali foi produzido o AMV, o derradeiro esportivo da marca, que não resistiu à alta tributação e à abertura do mercado às importações.

O veículo mais “popular” acabou sendo um caminhão leve de baixo custo que venceu algumas licitações de prefeituras e companhias elétricas Brasil afora. Na soma de carros, caminhões e micro-ônibus, a Puma produziu cerca de 3,4 mil veículos no Paraná até 1998.

Chrysler (1998-2001)

A Chrysler foi uma das multinacionais atraídas pelos generosos incentivos fiscais do governo Jaime Lerner.

A fábrica, que consumiu investimentos de US\$ 315 milhões e empregava 250 funcionários, foi inaugurada em meados de 1998 e montou 13,7 mil picapes Dodge Dakota em três anos.

O processo industrial era simplório: o conjunto do chassi rolante já vinha pronto da fornecedora Dana, e a Chrysler apenas adicionava o motor, da Detroit Diesel, e a carroceria.

A reestruturação global da companhia e as vendas abaixo do esperado resultaram no fechamento da fábrica em setembro de 2001.

Antes de ir embora, a Chrysler teve de devolver cerca de R\$ 100 milhões em benefícios. De 2004 a 2007, o barracão que ela deixou foi ocupado pela fabricante de motores TMT Motoco e, desde 2011, abriga a Caterpillar.

Matra (2001-2004)



O sonho do paulista Nivaldo Trama era produzir um carro para o homem do campo, que ocupasse a lacuna supostamente deixada pela Toyota Bandeirante e a Ford F-75. Fazendeiro e dono de uma faculdade, Trama comprou em Ibaiti, no Norte Pioneiro paranaense, um pavilhão de 5 mil metros quadrados por US\$ 1,2 milhão e ali instalou a Matra.

O objetivo era produzir até 100 unidades por mês, mas, em três anos, sua empresa fabricou apenas 120 picapes.

O utilitário, com carroceria de fibra de vidro, tinha várias versões – com tração 4x2 e 4x2, cabina simples ou dupla, caçamba metálica ou de madeira – e chamava atenção pelo visual espartano.

“Não conseguimos vencer a concorrência das picapes tradicionais”, disse o empresário à **Gazeta do Povo** dois anos após o fim da produção.

MONTADORAS "ELÉTRICAS" NO PAPEL

Oxxor



Os planos da Oxxor Motors eram ambiciosos. Primeiro, montar veículos elétricos com componentes importados pela China. Com o tempo, nacionalizar as peças. Seus executivos anunciavam investimentos de US\$ 150 milhões e a pretensão de trazer ao país nada menos que 12 modelos de veículos leves, caminhões, ônibus e máquinas agrícolas.

À **Gazeta do Povo**, disseram em 2009 que estavam em "negociações avançadas" para comprar o barracão de Campo Largo que antes fora ocupado por Chrysler e TMT Motoco. A produção começaria em 2011, ao ritmo de 2 mil unidades por mês. Nada feito.

Óbvio

Idealizada em 2001 pelo Ricardo Machado, empresário do ramo imobiliário, a Óbvio produziria, no Rio de Janeiro, minicarros que seriam exportados para os Estados Unidos. Sua primeira conexão com o Paraná foi um contrato com a Tritec Motors, de Campo Largo, que forneceria os motores.

O negócio não prosperou, entre outras coisas porque Machado não viabilizou sua fábrica – fora isso, a Tritec, até então pertencente à BMW e à Chrysler, foi vendida à Fiat em março de 2008. Na sequência, o empresário fez e desfez parcerias e passou a apostar em um pequeno carro elétrico.

Em 2014, Machado fez um acordo com a Super Buggy, de São José dos Pinhais, que produziria o veículo e o locaria para redes de estacionamento, que iriam oferecê-lo no sistema de car sharing. A sociedade foi desfeita.

Atto

O objetivo da Atto Montadora Nacional Elétrica é investir R\$ 380 milhões em uma fábrica de veículos elétricos em Cascavel, no Oeste do estado. O projeto, uma sociedade do empresário Odilon Senhorin, dono de um curso de português e oratória, e do engenheiro mecânico Carlos Eduardo Momblanch da Motta, foi protocolado em julho de 2014 no programa de incentivos fiscais Paraná Competitivo, mas ainda não saiu do papel. Motta se dedica há mais de uma década ao projeto de um carro elétrico 100% brasileiro, que enfrenta, entre variados obstáculos, a elevada tributação.

Tree City Car



O Tree City Car é uma espécie de triciclo elétrico de dois lugares e autonomia de até 250 quilômetros idealizado para o sistema de car sharing, em que o usuário, munido de um cartão, pode retirar o veículo em determinada estação e devolvê-lo no mesmo local.

O veículo aproveita o projeto do Pompéo (foto), idealizado por Renato César Pompeu, engenheiro e professor da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), e pelo engenheiro Carlos Motta.

Eles se conheceram em Cascavel e trabalharam juntos por vários anos. Por enquanto, nem o carro nem o sistema de car sharing viraram realidade em Curitiba.

Buggy paranaense sobrevive à "maldição" dos artesanais

22/09/2015 – Fonte: Gazeta do Povo



Empresas que fabricam carros de forma artesanal têm dificuldades para sobreviver no Brasil – no Paraná, os casos da Puma e da Matra ilustram bem isso. Os obstáculos são variados: carga tributária elevada, custo alto por falta de escala, baixa competitividade em relação aos carros de série, distribuição precária, defasagem tecnológica e por aí vai.

Mas o estado também tem gente se saindo bem nesse nicho. Criada em 2009 em Curitiba, a Super Buggy desenvolveu sua própria plataforma e lançou a primeira linha de buggies esportivos em 2012, no Salão do Automóvel de São Paulo. A empresa se mudou para São José dos Pinhais no ano passado, onde emprega 16 pessoas e produz de quatro a seis veículos por mês.

O veículo tem carroceria de fibra de vidro e motor Volkswagen 1.6 flex, com potência de 104 cavalos com etanol e 101 com gasolina. Ele custa R\$ 62,6 mil.

"Embora seja um buggy, nossa ideia foi desenvolver um carro versátil, para campo, cidade e praia", diz Rômulo Amaral, responsável pela área comercial da Super Buggy.

Caixa eleva juros do financiamento imobiliário a partir de 1.º de outubro

22/09/2015 – Fonte: Gazeta do Povo

A Caixa Econômica Federal vai promover nova rodada de aumento das taxas de juros no financiamento imobiliário com recursos da caderneta de poupança, informou o banco estatal à Reuters nesta segunda-feira (21), ressaltando que os juros para o programa Minha Casa Minha Vida serão mantidos.

A partir de 1.º de outubro, a taxa efetiva total cobrada de não clientes da Caixa para compra de imóveis pelo Sistema Financeiro Habitacional (SFH) passa de 9,45% para 9,90% ao ano.

Para correntistas da Caixa e servidores públicos, as novas taxas sobem de uma faixa de 8,80% a 9,30% para 9,30% a 9,80% ao ano. O SFH engloba imóveis avaliados na faixa dos R\$ 650 mil aos R\$ 750 mil, dependendo da cidade.

Já para o Sistema Financeiro Imobiliário (SFI), em que os imóveis têm valores acima desta faixa, a taxa balcão sobe de 11% para 11,50% ao ano, também em 1.º de outubro, para imóveis residenciais. Nos casos de correntistas e servidores, as faixas passarão de 10,20% a 10,70% para 10,50% a 11,20% anuais.

No caso de imóveis comerciais enquadrados no SFI, o aumento será maior, com a taxa balcão subindo de 12% para 14% ao ano.

Mais cedo neste ano, a CEF havia elevado duas vezes o preço cobrado dos empréstimos pelo SFH, além de reduzir, de 90% para 80%, a cota máxima de financiamento do imóvel no Sistema de Amortização Constante (SAC) e 50% pela tabela Price.

Já em agosto, o acesso de detentores de financiamento na Caixa com recursos da poupança foi negado para novo financiamento dessa linha.

Região Sul tem o maior recuo da atividade econômica em julho

22/09/2015 – Fonte: Gazeta do Povo

A queda da economia doméstica em julho na comparação com o mês anterior foi generalizada em todas as regiões do país. A mais penalizada, porém, foi a Sul, que apresentou recuo de 0,63% nessa base de comparação. Os dados brasileiros foram divulgados nesta segunda (21) pelo BC. No sétimo mês do ano, a economia encolheu 0,02%.

Outras regiões

De acordo com o Banco Central, o Índice de Atividade Regional do Sul (IBC-S) saiu de 142,2 pontos para 141,3 pontos. No Centro-Oeste, a baixa do IBC-CO foi de 0,24%, fruto da diferença de 147,46 pontos em junho para 147,11 pontos em julho. Também com esta referência na margem pela série com ajustes sazonais, o Sudeste teve perda de 0,17% no período, com o IBC-SE passando de 141,62 para 141,38 pontos.

O Norte registrou queda de 0,03% ao ver o IBC-N sair de 159,15 para 159,11 pontos. O Nordeste (IBC-NE) teve a mesma magnitude de recuo do índice nacional (IBC-Br), de 0,02%. O BC atualizou os dados de todas as regiões ao longo da manhã desta segunda-feira (21)

Bertolini: do aço para a diversificação

22/09/2015 – Fonte: Amanhã.com

A trajetória do Grupo Bertolini começa em 25 de agosto de 1969, em um pequeno porão em Bento Gonçalves, onde os irmãos Walter, Rui, Raul, Henrique e Antônio criaram a Metalúrgica Bertolini Ltda.

A ligação da família com os metais, no entanto, data de muitos anos antes e remete à história do patriarca, Francisco Bertolini, neto de imigrantes vindos da região do Vêneto, na Itália. Francisco teve uma ferraria às margens do Rio Pedrinho, no interior da cidade, e repassou aos filhos os segredos da forja e os valores que lhes formariam o caráter.

Em seus primeiros anos, a Metalúrgica Bertolini fabricava portões, janelas e cercas. Devido à reduzida capacidade de trabalho, os pedidos aceitos chegavam a levar três meses para serem entregues.

Com muita coragem, os Bertolini logo prosperaram e, assim, em 1972 a empresa instalou-se em um espaço maior: um terreno de 10 mil metros quadrados, com 1,4 mil metros quadrados de área construída. Durante esse período, no ano de 1973, expandiu sua atuação e começou a produzir e comercializar estruturas metálicas.

Em 1980, a Bertolini seguiu a vocação de Bento Gonçalves para a indústria moveleira. Mas o fez a seu modo: lançando as Cozinhas de Aço Bertolini, que seriam eleitas as melhores do país pouco tempo depois, em 1985.

A repercussão foi imediata e inspirou a empresa a seguir inovando – um dos valores pelo qual a Bertolini é amplamente reconhecida Brasil afora. Passados 45 anos, o espírito empreendedor da família Bertolini transformou aquele pequeno negócio familiar no atual Grupo Bertolini, um conglomerado com sete empresas.

Êxito em todas as frentes

As Cozinhas de Aço Bertolini se consolidaram como uma opção de bom gosto e qualidade. As peças, produzidas em aço, sempre chamaram a atenção por atributos como a modernidade, a versatilidade e a durabilidade maior em relação aos modelos convencionais.

A linha inclui também mesas e cadeiras para o segmento corporativo. No nicho de mesas, a Bertolini oferece peças para refeitórios com estruturação, resistência e acabamento superiores. Por sua beleza e praticidade, as mesas Bertolini são frequentemente empregadas em praças de alimentação de muitos shoppings centers.

Com esses diferenciais, a marca cresceu e se diversificou. A Bertolini Sistemas de Armazenagem, criada em 1984, desenvolve soluções em estocagem, distribuição e movimentação de produtos.

Ágeis, seguras e eficientes, as estruturas criadas pela empresa se adaptam às mais diversas demandas. E conta, ainda, com um departamento técnico que planeja as melhores soluções de armazenagem conforme as necessidades de cada cliente. Não por acaso, a Bertolini Sistemas de Armazenagem responde, hoje, por nada menos que 46% das receitas totais do grupo.

Seguindo essa proposta de ampliação e diversificação, desde 1994 o grupo está presente no mercado de móveis planejados por meio da marca Evviva, que fabrica peças em MDF de alto padrão.

A empresa traz diferenciais de elegância, personalização, conforto e, acima de tudo, inovação – foi a primeira do país a trabalhar com a matéria-prima MDF em escala industrial. Presente em todas as regiões do país, a marca chega ao mercado nacional através de cerca de 60 lojas exclusivas.

Em 2001, a Metalúrgica Bertolini Ltda avançou de forma significativa em seu compromisso com a profissionalização da gestão e transformou-se em Bertolini S/A, uma sociedade anônima de capital fechado. Sua trajetória de crescimento teve continuidade quatro depois, em 2005, quando o grupo inaugurou um empreendimento em Recife (PE) – o primeiro fora do Rio Grande do Sul.

O movimento deu certo e, em 2008, foi a vez de Aparecida de Goiânia (GO) receber uma unidade produtiva da empresa. Aos poucos, a marca se aproximou dos mercados do Norte, Nordeste e do Centro-Oeste.

A expansão, aliás, trouxe desafios de logística, mas inspirou a criação da Logber Logística, cuja central de serviços conta com uma frota completa de veículos leves, semipesados e pesados, especialmente preparada para abastecer todas as filiais do grupo.

Perpetuação do negócio

Os passos mais recentes dessa história foram dados em 2012, quando o Grupo Bertolini iniciou a criação de um complexo industrial na cidade de Colatina, no interior do Espírito Santo. Com localização estratégica, o empreendimento capixaba traz dois grandes pavilhões, totalizando 50 mil metros quadrados de área.

Um deles se dedica à produção de sistemas de armazenagem e o outro, às tradicionais cozinhas de aço. O complexo foi feito sob medida para atender às necessidades atuais e

futuras de todo o país, beneficiando-se das facilidades logísticas da região – que fica no coração do principal eixo econômico brasileiro.

Os investimentos superaram a barreira dos R\$ 80 milhões e deram mais um passo na missão de fortalecer a marca nas diferentes regiões do Brasil.

E não pararam aí. Além do complexo em Colatina, o Grupo Bertolini está honrando a tradição de inovar com duas novas empresas. Uma delas é a Usber, que nasceu para atender às necessidades de diversos segmentos industriais, oferecendo bobinas em aço beneficiado, chapas cortadas, cortes a laser, perfis estruturais e tubos, – cujos diferenciais são o alto padrão de qualidade da matéria-prima e a flexibilidade para os mais variados formatos e bitolas.

A outra é a Altber, especializada na fabricação de produtos exclusivos, peças diversas e componentes de aço. Perseverança, transparência, disciplina e honestidade são alguns dos valores colhidos pelos Bertolini desde o berço – e mantidos vivos em cada projeto concretizado pelo grupo.

Os ensinamentos trazidos de casa se associaram à fibra, ao talento e ao trabalho para fazerem da empresa familiar uma referência no mercado gaúcho e brasileiro em suas mais variadas frentes de negócio. Sempre presente, a memória dos pais e antepassados é realçada na própria logotipia da Bertolini.

O lettering vermelho está aplicado em fundo branco e conta com uma abertura na letra "O", sugerindo o bocal estilizado de uma ferramenta. O pingo esverdeado sobre a primeira letra "i" tem formato de flâmula e fecha o conjunto gráfico que remete às cores da bandeira da Itália.

O compromisso permanente com a perpetuação dos negócios levou a Bertolini a um novo formato organizacional. Desde o final de 2013, o grupo é controlado pela Bertolini S/A e pela Bertolini Participações Ltda.

Apoiada em uma política de valorização dos recursos humanos, é a maior indústria geradora de empregos na cidade de Bento Gonçalves. Respeitando o meio ambiente e com a crença permanente em seu empreendedorismo e capacidade de inovação – sempre com foco na satisfação dos clientes –, o Grupo Bertolini completa, em agosto de 2014, a marca de 45 anos de uma história escrita com sucesso.

Uma trajetória que se apoia na combinação desses princípios para edificar a perpetuação do negócio – em um futuro que promete ainda mais oportunidades de expansão e de crescimento.

Produtoras de planos reajustam a partir de 01/10

22/09/2015 – Fonte: Ciatel

O cenário econômico atual está abrindo margem para as usinas siderúrgicas recomporem suas margens de lucro com reajustes de preços.

De acordo com fontes do setor, todas as usinas nacionais de aços planos (CSN, Usiminas, Gerdau e ArcelorMittal) vão aumentar os preços de 5 a 7% para distribuição e para a indústria a partir de 1º de outubro.

A Usiminas, contudo, deve buscar aumentos de até 17% para Chapa Grossa - sendo a Usiminas a única produtora de CG no Brasil. Já a Gerdau, para negociações para longos, já está trabalhando com 15% de reajuste.

As informações sobre preços não foram confirmadas pelas usinas, que não costumam comentar suas políticas de preços.

Obras de logística da Vale seguem em ritmo acelerado

22/09/2015 – Fonte: Brasil 247

É difícil olhar para os lados nos canteiros de obras da Vale em seu terminal marítimo em São Luís (MA) e não ver dezenas de trabalhadores, máquinas e caminhões circulando e trabalhando em ritmo frenético, num gigantesco esforço para concluir a obra que vai começar a colocar mais 90 milhões de toneladas de minério de ferro por ano no mercado global já a partir do ano que vem.

Engenheiros e operários dão de ombros para a situação dos preços do minério, que despencaram a uma mínima histórica poucos meses atrás, em grande parte devido à crescente oferta global de grandes mineradoras como a própria Vale e suas rivais australianas BHP e Rio Tinto.

"Estamos seguindo um planejamento muito maduro. Não tem nenhuma diretriz para acelerar ou atrasar", disse o diretor de Implantação de Projetos Logística Norte, Adriano Mansk, responsável pelas obras, que acompanhou a reportagem da Reuters em uma visita às novas áreas do terminal marítimo de Ponta da Madeira, na capital maranhense.

A Vale trabalha intensamente também no interior, para começar a produzir no segundo semestre de 2016 minério de alta qualidade em uma nova mina no sudeste do Pará, o projeto S11D, que fica no principal polo produtor Carajás, de onde extraiu 120 milhões de toneladas no ano passado.

Para a nova produção chegar aos compradores no exterior, é preciso construir um novo ramal ferroviário de 100 quilômetros e duplicar gradualmente 570 quilômetros já existentes da Estrada de Ferro Carajás, rumo a São Luís.

No porto, está sendo feita uma ampliação das instalações em terra, como oficinas para os trens, mais equipamentos para descarregar as composições e novos pátios para armazenar minério.

Dentro do mar, em um píer que está a 1.800 metros da costa, sob influência de fortes correntes de maré, a Vale também trabalha em uma estrutura gigantesca, um novo berço para atracar e carregar os navios Valemax, os maiores mineraleiros do mundo, com capacidade para transportar 400 mil toneladas de minério em uma única viagem.

O levantamento mais recente da companhia, ao qual a Reuters teve acesso, mostra que até 31 de julho as obras de expansão da retroárea do terminal marítimo já estavam 60,1 por cento concluídas, enquanto o novo berço de atracação estava 58 por cento concluído. A Vale prevê investir cerca de 17 bilhões de dólares para as obras de mina, usina de beneficiamento de minério, logística e porto.

Segundo Mansk, os recursos têm sido repassados para a obra dentro do cronograma. Com a conclusão das obras, o terminal de Ponta da Madeira terá capacidade para embarcar 230 milhões de toneladas de minério por ano. A título de comparação, a produção em 2014 da Vale, a maior produtora global da commodity, atingiu 320 milhões de toneladas.

A obra que integra o projeto mais ambicioso de expansão da história da companhia receberia nesta sexta-feira o presidente-executivo da mineradora, Murilo Ferreira, que visita frequentemente o local, segundo relatos de funcionários da empresa, que se preparavam para recebê-lo.

"PITSTOP" DE TRENS

Quando o projeto S11D estiver produzindo com capacidade total, o que está previsto, para 2018, os desafios para transportar o minério por centenas de quilômetros, do interior do Pará até o porto, serão ainda maiores do que a operação atual.

A Vale está aproveitando as obras de expansão para melhorar todo seu sistema de manutenção dos trens. Quase 11 mil vagões são usados atualmente para transporte de produtos na Estrada de Ferro Carajás.

À medida que a produção for aumentando, crescerá também o número de vagões em circulação, tornando o processo de troca de peças uma tarefa ainda mais complexa.

Atualmente, gasta-se cerca de meia hora manejando a composição para conseguir retirar dela um único par de vagões e encaminhá-lo à manutenção.

Operários trabalham à todo vapor para entregar até dezembro deste ano uma nova oficina, do tamanho de vários ginásios esportivos, onde o processo de troca de rodas e eixos será totalmente reformulado.

Ao invés de retirar o vagão com defeito da composição, o trem inteiro entrará na oficina - instalada à beira da linha de saída do terminal. A unidade com defeito para sobre um equipamento especial subterrâneo por onde o sistema de rodas é desencaixado e substituído por um novo.

O trem anda mais alguns metros e outro jogo de rodas pode ser rapidamente substituído, num trabalho em série que vai gerar grande economia de tempo na operação dos trens.

"Se eu ficasse com o modelo antigo, precisaria de uma frota muito maior (para operar com a nova capacidade adicional)", descreveu Mansk.

Já na oficina de locomotivas, o sistema lembra o de um "pitstop" de Fórmula 1.

A máquina é abastecida e o volume de combustível é informado automaticamente à sala de controle da ferrovia. Enquanto isso, funcionários aproveitam para simultaneamente analisar itens de segurança e fazer pequenos reparos.

E locomotiva parada para reabastecer não significa que o minério deixou de ser transportado.

A máquina passa por manutenção e abastecimento enquanto um sistema automático se encarrega de puxar e virar os vagões, descarregando o minério.

Também a nova oficina de locomotivas deve ficar pronta em dezembro.

CORRENTES DE MARÉ

Um dos grandes diferenciais do terminal marítimo em São Luís é seu calado natural.

O novo píer 4, que já tem um berço funcionando e vai ganhar outro, para atender à nova capacidade, pode receber facilmente os gigantes Valemax devido à sua profundidade de pelo menos 25 metros.

Contudo, as obras ocorrem em um local não abrigado das correntes marítimas, que são muito fortes na região devido ao grande deslocamento de água provocado pela variação das marés, que pode chegar a impressionantes sete metros em poucas horas.

Olhando-se do alto do píer 4, em um momento de movimento de maré, a água do mar mais parece um rio caudaloso do que um local tranquilo para atracar um navio.

Por isso, as embarcações só se movimentam ali nos momentos de maré cheia ou vazia, em que as correntes são praticamente nulas.

O grande desafio dos engenheiros foi criar um sistema que mantenha os navios bem firmes junto ao cais durante as correntes mais fortes.

A Vale está instalando no novo berço um sistema que vai muito além da simples amarração da embarcação. São grandes polias, com cabos e aço, motores e sensores eletrônicos, que tensionam e destensionam as amarrações automaticamente.

São obras pesadas e novas tecnologias que permitirão à Vale dar mais um golpe na batalha de titãs travada entre as grandes mineradoras do mundo que buscam garantir espaço em um mercado cada vez mais disputado.

Vale encerra oferta de debêntures de infraestrutura e eleva emissão para r\$1,35 bi

22/09/2015 – Fonte: Reuters

A mineradora Vale encerrou a oferta de debêntures de infraestrutura da companhia, tendo elevado para 1,35 bilhão de reais a emissão na qual esperava inicialmente levantar 1 bilhão de reais devido à demanda pelo papel, disse em comunicado nesta sexta-feira.

As debêntures, que pagarão juros anuais precificados a IPCA mais 6,6232 por cento ao ano e IPCA mais 6,6252 por cento ao ano, têm vencimentos em 2020 e 2022, respectivamente. Os recursos serão empregados em projetos de infraestrutura considerados prioritários, disse a Vale.

É hora de investir no país, dizem chineses

22/09/2015 – Fonte: O Estado de S. Paulo

A presidente do Grupo de Líderes Empresariais (Lide China) e do Centro de Intercâmbio Econômico e Comercial Brasil-China, Mônica Fang, afirmou ontem que, desde que chegou ao Brasil, há 28 anos, este é o momento mais propício para investir no País. "A economia não está em alta, isso traz uma oportunidade de negócios", disse a executiva. "O Brasil é um país muito jovem e tem um espaço de desenvolvimento de mercado muito grande", acrescentou.

Segundo Mônica, o governo brasileiro tem apresentado vários projetos para atrair investimentos chineses. "O governo está descobrindo as potências do mercado e, ao mesmo tempo, convidando empresas chinesas para investir no Brasil, para o mercado ser mais ativo."

Por sua vez, o presidente da filial do Bank of China no Brasil, Zhang Guang Hua, reconheceu que tanto a China quanto o Brasil passam por dificuldades econômicas, mas que isso não deverá atrapalhar o investimento de empresas chinesas no Brasil.

"A cooperação econômica entre os dois países está cada vez mais profunda", disse, em evento realizado em São Paulo pelo Lide China e o Clube de Empresários Chineses (BCEC).

Zhang lembrou que, no ano passado, as relações comerciais entre Brasil e China atingiram US\$ 36 bilhões. "Comparando com o início do século, esse número é 23 vezes maior. Para o futuro, o potencial é muito maior", afirmou. "No longo prazo, estou bastante confiança nas relações da China com o Brasil."

Na avaliação de Zhang, a crise brasileira deverá durar cerca de dois anos, mas, ao analisar a conjuntura do País, diz que é preciso levar em consideração que a dívida pública segue em uma faixa segura e as reservas em moeda estrangeira estão em níveis "relativamente altos".

"O Brasil tem um bom poder de pagamento e um sistema financeiro que funciona de maneira estável. Não há motivos para ser tão pessimista com o Brasil", disse.

Presente ao evento, o secretário adjunto de Assuntos Internacionais do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Carlos Lampert, afirmou que a desaceleração da economia da China não preocupa o governo no que se refere à atração de investimentos chineses para o Brasil. "Quando se fala em desaceleração da China, você está falando de um patamar muito alto que está passando para um patamar ainda alto."

Licenças atrasam e duplicação excederá prazo de cinco anos

22/09/2015 – Fonte: Valor Econômico

Enfrentando atrasos no licenciamento ambiental, três dos cinco lotes de rodovias federais leiloados à iniciativa privada em 2013 não devem mais ser totalmente duplicados no prazo máximo de 60 meses, que havia sido fixado pela presidente Dilma Rousseff como uma espécie de "cláusula pétrea" dos novos contratos de concessão.

As licenças deveriam ter saído entre março e abril, mas não foram emitidas até agora. Os consórcios vitoriosos nos leilões usaram uma inédita autorização simplificada, dada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), para fazer seus primeiros investimentos e duplicar pelo menos 10% das rodovias - trechos que não exigiam retirada de vegetação nativa ou a realocação de populações. Com isso, atingiram o patamar contratual mínimo para iniciar a cobrança de pedágio.

Para seguir adiante com as obras, no entanto, algumas concessionárias esbarram na demora do governo em entregar as licenças de instalação.

Os trechos liberados pelo Ibama eram relativamente pequenos e elas enfrentam dificuldades para abrir novas frentes de trabalho.

Em meio à burocracia oficial, a conta fica com os usuários: a tarifa de pedágio é cobrada normalmente, mas o cronograma de duplicação das rodovias vai atrasar e não será mais concluído em cinco anos.

O descumprimento do prazo não é culpa do setor privado. Até a última leva de concessões, eram as próprias empresas que faziam os estudos de impacto ambiental e cuidavam dos trâmites do licenciamento no Ibama. Para o governo, isso potencializava o risco de um certo "corpo mole" das concessionárias.

A solução foi entregar essa responsabilidade para a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), estatal criada no primeiro mandato de Dilma, que se comprometeu a providenciar todas as licenças até 12 meses depois da transferência das rodovias às empresas. Depois, os grupos teriam mais 48 meses (quatro anos) para duplicar as estradas.

O cronograma furou. Entre março e abril, conforme estipulava esse compromisso contratual, a EPL deveria ter entregado as licenças de três lotes: a BR-040 (Brasília-Juiz de Fora), a BR-163 (Mato Grosso do Sul) e o corredor formado pela BR-060/153/262.

Nada disso aconteceu, e a contagem para o restante da duplicação só começa com a chegada do documento. Ou seja, pelas regras do contrato, o atraso no licenciamento não precisa ser compensado com uma aceleração das obras. "Não será mais possível duplicar

no prazo inicialmente previsto", afirmou, em nota, a Concebra - concessionária controlada pela Triunfo e responsável pela BR-060/153/262.

A empresa diz que espera a obtenção da licença de instalação para apresentar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) uma sugestão de novo cronograma. Com a autorização simplificada do Ibama, ela pôde entregar 65 quilômetros de vias duplicadas na BR-262, em Minas Gerais.

Outros dez quilômetros estão em fase final. Depois, não há mais como avançar. Mais de 85% dos 2,5 mil trabalhadores que haviam sido mobilizados para a empreitada já foram dispensados.

Uma situação ainda mais complicada vive a BR-040, no trecho entre Brasília (DF) e Juiz de Fora (MG), cuja concessão foi arrematada pela Invepar. Nem mesmo a licença prévia, que atesta a viabilidade ambiental do projeto, foi emitida. Além da duplicação de 10% dos trechos iniciais, só mais 13,1 quilômetros estão sendo pavimentados por meio da autorização simplificada. As metas também ficaram comprometidas.

A CCR MSVias, que administra a BR-163 no Mato Grosso do Sul, deveria ter recebido a licença de instalação até 11 de abril. "As obras estão empregando cerca de três mil trabalhadores. Na medida em que o atraso aumente, pode, sim, haver desmobilização e prejuízos financeiros", afirmou o presidente da concessionária, Maurício Negrão.

Ele obteve sinal verde do Ibama para trabalhar em mais 40 quilômetros e espera a licença definitiva até o fim de setembro, mas diz que o prazo original para a duplicação da rodovia - que era abril de 2019 - está "automaticamente alterado" por causa do atraso.

O presidente da EPL, Josias Sampaio, disse na semana passada, durante um evento sobre concessões de rodovias, que espera a emissão das licenças nos próximos dois meses. Apesar dos problemas, ele considera "um modelo" a realização dos estudos ambientais pela estatal e afirmou que isso se repetirá nos 15 lotes da próxima etapa de concessões.

Fontes do governo afirmam que a demora no licenciamento não foi causada pelo Ibama, mas por exigências de outros órgãos federais ou atrasos no envio de documentação.

Às margens da BR-262, por exemplo, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) determinou perfurações a cada cem metros, na região de Uberaba (MG), para verificar se não existe alguma relíquia arqueológica debaixo do solo que será asfaltado.

Na BR-040, o problema gira em torno da falta de documentação que deveria ter sido enviada ao Ibama pelo governo de Minas Gerais e por diversas prefeituras do Estado, como certidões de uso e ocupação do solo.

A rodovia também passa nas proximidades de parques estaduais e, por isso, o governo mineiro precisa mandar atestados que jamais chegaram em Brasília. Somente a BR-163, de quem ainda não tem licença de instalação, está com o caminho relativamente desobstruído. A tendência é que um parecer sobre a emissão da licença de instalação saia em outubro.

Dos cinco lotes de rodovias licitados em 2013, somente dois não têm mais empecilhos e já receberam suas licenças definitivas: a BR-163 em Mato Grosso, que é administrada pela Odebrecht Transport, e a BR-050 (entre Goiás e Minas Gerais, da MGO Rodovias).

Para economistas, ajuste depende de mais impostos

22/09/2015 – Fonte: O Estado de S. Paulo

Para reforçar a oposição ao aumento de tributos, entidades empresariais lançam hoje uma campanha contra a criação e o aumento de impostos pelo governo federal, dentro do esforço de ajuste fiscal.

A campanha leva o sugestivo nome de “Não vou pagar o pato”. Apesar de não serem a favor de mais impostos, economistas que acompanham as finanças públicas indicam, porém, ser “impossível” fechar as contas públicas a esta altura sem que parte do rombo seja coberto por tributos.

O lançamento da campanha “Não vou pagar o pato” ocorre no final da manhã, na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). Está prevista a participação de representantes de associações, federações e sindicatos da agricultura, do comércio, dos serviços e da indústria. A mobilização incluirá um manifesto com abaixo assinado.

Elevar impostos tem sido o principal expediente para cobrir o aumento de gastos do governo, em especial com obrigações sociais criadas pela Constituição de 1988, como a universalização da saúde e da educação. De lá para cá, o peso dos tributos passou de 22% do Produto Interno Bruto (PIB) para quase 36% no final de 2014.

Um dos focos do movimento dos empresários é impedir a volta da CPMF (Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira). O governo espera arrecada R\$ 32 bilhões só com esse tributo.

Entre os especialistas, a opinião é que a CPMF é uma das mais nocivas alternativas de tributação. Em entrevista ao Estado, o economista Affonso Celso Pastore lembrou um artigo de Maria Helena Zockun, pesquisadora da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), ligada à Universidade de São Paulo (USP).

Ela pesquisou a incidência da CPMF por classe e constatou que é um tributo altamente regressivo, pago muito mais pelas classes de renda baixa que de renda alta. “Dos impostos, é o pior, ainda mais para um governo que quer fazer distribuição de renda. Não é uma coisa sadia piorar o bem-estar e a renda para fazer distribuição de renda”, diz Pastore.

Pragmatismo. A grande maioria dos economistas concorda que a carga tributária passou da conta, mas destaca que, no curto prazo, ficou “impossível” fazer o ajuste sem elevar impostos.

“A maior parte das despesas é rígida: 90% do orçamento é obrigatório e, para mexer nessa parte que é rígida, vamos precisar de reformas estruturais, que dependem de discussão e apoio no Congresso”, diz Fabio Klein, analista da Tendências Consultoria. “No curto prazo, é preciso aumento de impostos.”

Klein, porém, destaca que essa via também tem restrições de ordem prática. “A queda na arrecadação vai limitar o retorno dos aumentos de impostos”, diz. Para fechar as contas de 2016, o governo ainda vai precisar ampliar as chamadas receitas extraordinárias, principalmente com concessões, privatizações e venda de participações acionárias em estatais.

Na avaliação de professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) José Luis Oreiro, o governo já cortou o que dava. “Eu posso falar das universidades federais: os cortes são visíveis. O governo também cortou 37% dos investimentos em termos reais. É absoluta injustiça dizer que não está cortando, mas é fato que não conseguiu fazer os

cortes com a mesma velocidade em que as receitas caíra, pois a economia entrou em queda livre”, diz.

Agora, avalia, o País precisa entender que a prioridade é sair do déficit primário. “Tudo indica que vamos ter outro déficit em 2015 – serão dois anos de déficit. Então, precisamos voltar ao superávit em 2016 e não vejo como fazer isso sem elevar impostos. É impossível”, diz Oreiro.

Ele não gosta da CPMF, mas lembra que, “sendo pragmático”, ela arrecada muito com baixo impacto sobre a inflação. A Cide, outra alternativa que ele considera, arrecada menos e teria impacto sobre o preço dos combustíveis.

A pesquisadora Vilma da Conceição Pinto, do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas (Ibre/FGV), também acredita que não há como fazer ajuste de curto prazo sem mais impostos, mas reforça a importância de pensar o País no longo prazo. “A questão que tem de ser levantada é não só fazer o ajuste de curto prazo, mas também o de longo prazo – ou o problema vai voltar lá na frente”, diz Vilma.

Brasília e Goiás podem ter ligação com trem de passageiros

22/09/2015 – Fonte: Portal Brasil

A ampliação da rede de transporte por trilhos do Distrito Federal (DF) pode ganhar um novo capítulo com a interligação entre Brasília e Luziânia, cidade de Goiás que compõe a região do “Entorno” da capital federal. O primeiro passo foi dado ontem pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que iniciou a fase de chamamento de empresas interessadas no projeto.

Essas empresas devem se manifestar sobre o interesse de realizar os estudos de viabilidade da exploração de serviço ferroviário na linha prevista com 85 km de extensão.

A companhia que tiver o estudo aprovado para a construção da Ferrovia do Roncador, como é chamada a ligação Brasília-Luziânia, receberá de 2,5% do valor do investimento necessário para obra até R\$ 3,3 milhões – irá prevalecer o menor valor.

A obra consiste na reestruturação de um trecho concedido à Ferrovia Centro Atlântica (FCA), interligando a Rodoferroviária de Brasília e a Rodovia GO-010, em Luziânia. A linha tem potencial para encurtar o tempo gasto pelos moradores da cidade goiana até o centro da capital federal, que no horário de pico pode chegar a duas horas.

O corredor será uma das obras do Programa de Aceleração o Crescimento (PAC), que também vai financiar a modernização e a ampliação do Metrô do Distrito Federal - incluindo compra de novos trens, a extensão da rede metroviária para a Asa Norte e a instalação de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na Esplanada dos Ministérios.

De acordo com a ANTT, o valor da linha ferroviária Brasília-Luziânia ainda não pode ser calculado. É necessária a conclusão do estudo de viabilidade. As empresas dispostas a realizar o estudo técnico têm até 10 de outubro para responder ao chamamento da agência reguladora.

“As tecnologias ferroviárias deverão ser apresentadas com suas especificações, vantagens e desvantagens, limitações, custos e prazos relativos ao fornecimento, instalação e manutenção, dentre outros aspectos considerados relevantes”, observa o anexo do chamamento da ANTT.

Concessionárias de ferrovias podem prorrogar contratos

22/09/2015 – Fonte: O Estado de S. Paulo

O governo tem conversado com as atuais concessionárias de ferrovias para negociar uma proposta de prorrogação de seus contratos, que começam a vencer em 2026. A negociação antecipada é vista como uma forma de planejar investimentos no setor, com obras que permitam ampliar a capacidade de tráfego dos trechos, além de abrir espaço para a construção de novos pátios, duplicações e ramais. Em troca das obras, as concessionárias ficariam mais anos à frente de seus trechos.

Em junho, quando anunciou a nova fase de seu pacote de concessões, o chamado Programa de Investimentos em Logística (PIL), o governo estimou que essas intervenções podem atrair investimentos de até R\$ 16 bilhões no médio prazo. A medida é bem vista pelas concessionárias.

“Esse plano de revitalização a partir das atuais concessões é aguardado pelo setor. É fundamental que essa negociação avance para que haja melhoria da malha existente”, diz Rodrigo Vilaça, diretor executivo da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros (ANPTrilhos).

As ferrovias são o calcanhar de aquiles no plano de concessões do governo. Há mais de três anos – em agosto de 2012 – foi anunciada a concessão de 11 mil quilômetros de malha ferroviária País afora, um gigantesco volume de obras que atrairia, à época, R\$ 99,6 bilhões em investimentos.

Nenhum metro de ferrovia foi concedido até hoje, por conta de sucessivas mudanças de propostas e dificuldades de se estruturar um modelo de negócios que atraísse o empreendedor.

“Essas alternâncias de planos afastaram o investidor, que ainda hoje espera uma proposta mais consolidada e convincente. Há um certo desdém com o setor, mas acredito que há espaço para que as concessões avancem, agora que se busca um modelo mais centralizado de operação das ferrovias”, afirma Vilaça.

Novo modelo de concessões deve atrair construtoras pequenas, médias e estrangeiras

22/09/2015 – Fonte: Portal Brasil

A estratégia do governo federal para desenvolver a segunda etapa do Programa de Investimentos em Logística (PIL), que prevê um investimento total de R\$ 198,4 bilhões em infraestrutura no País, ganhou novo capítulo após a decisão do Ministério dos Transportes de flexibilizar as regras dos leilões de concessão que a iniciativa privada disputará.

“O objetivo é ampliar a concorrência para trazer construtoras estrangeiras e de pequeno e médio porte para o processo, atraindo mais empresas para dar vazão ao déficit de infraestrutura que a gente tem”, afirma a secretária-executiva dos Transportes, Natália Marcassa. “O critério de licitação é a menor tarifa de pedágio”, diz.

A principal flexibilização é o fim da regra de leilões anteriores que exigia das empreiteiras um nível de patrimônio líquido mínimo para participar do certame. “A inovação é que isso traz empresas estrangeiras que são muito alavancadas, ou seja, que são muito endividadas porque os juros lá fora são muito baixos por ser mais fácil para elas se endividarem”, explica.

As estrangeiras também não precisarão mais de autorização por decreto presidencial para participar das disputas. Será possível entrar no certame com anuência do Ministério da Micro e Pequena Empresa. Com isso, ficam desobrigadas de cumprir todo o processo para criar uma filial no Brasil.

O novo modelo também favorece as empresas de pequeno e médio porte. É possível, a partir de agora, que diversas empresas se juntem em uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) para apresentar uma proposta em um leilão.

Com isso, as empresas têm mais facilidade para apresentar as garantias financeiras necessárias para assumir uma obra. "A gente ainda mantém a exigência de que a empresa, se ganhar o contrato, na hora de assiná-lo tem de integralizar o capital", diz Natália.

Segundo ela, a meta é ampliar a competitividade no setor de construção pelas obras financiadas pelo governo federal. "A cada ano estamos incrementando o programa de concessões à iniciativa privada. Na primeira etapa do PIL teve 5 mil km de rodovias e, agora, estamos lançando um programa que em rodovias vai ter R\$ 60 bilhões (em investimentos) para os próximos anos e, em ferrovias, mais R\$ 80 bilhões. Então, precisamos diversificar nossa gama de empresas", avalia.

Exigências

As empresas seguem obrigadas a confeccionar as propostas com documentos comprovando que têm capacidade de executar a obra, que estão sem pendências jurídicas e que têm experiência na área. "A nossa exigência é ter a obra executada", ressalta a secretária. "Mas não pedimos mais a comprovação do balanço com dinheiro (em caixa)", observa.

As empresas, porém, seguem obrigadas a ter garantia por meio de seguro ou carta-fiança emitida por bancos. "A garantia é para termos uma barreira para a entrada de aventureiros", diz Natália.

Essa garantia pode ser executada se a empresa vencedora de um leilão não apresentar os documentos exigidos no processo de seleção no ato de assinatura do contrato de concessão ou não entregue as melhorias assumidas.

"A garantia funciona como um filtro para boas empresas. A gente flexibiliza a necessidade de não ter patrimônio, dinheiro em caixa, porque uma empresa pode estar alavancada por outros projetos, mas precisa ter crédito no mercado", afirma.

Padrão

O primeiro leilão de edital será para o trecho de 399 km das Rodovias BR-476/153/282/480, entre as cidades de Lapa (PR) e Chapecó (SC). O documento traçando o investimento de R\$ 4,1 bilhões a serem investidos na reestruturação da chamada Rodovia do Frango, conhecida assim por cortar a principal região granjeira do País, que está em análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

Após o aval do órgão de fiscalização, o objetivo é abrir o leilão até o final do ano. Em 2015, outras três rodovias devem seguir pelo mesmo caminho. É o caso da BR-364/365, no trecho de 437 km entre Jataí (GO) e Uberlândia/MG (MG), cuja concessão prevê investimento de R\$ 2,76 bilhões em melhorias e a duplicação de 357 km.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) iniciou a etapa de audiência pública sobre o projeto nesta quarta-feira (16). O debate sobre melhorias na proposta vai até 29 de outubro e, depois, o projeto final será encaminhado para aval do TCU.

O mesmo deve ocorrer com trechos das BR-163 e 060-364, que está em fase de finalização de estudos de viabilidade para a abertura de audiências. Todos eles devem ser apresentados ainda neste ano.

“Os outros 11 lotes de rodovias (previstos na segunda fase do PIL) estão em estudo, com a previsão de ser entregues daqui a 5 meses. Nesses, a meta é 2016 (para apresentação de edital e o leilão)”, indica.

O modelo pode, ainda, ser replicado para as concessões de ferrovias que integram o PIL. A secretária, contudo, avalia que a extensão tem sido analisada com cuidado por serem os projetos de ferrovia mais complexos e em muitos casos iniciados do zero.

“Mas estamos tendo esse olhar de ampliação de concorrência”, diz.

Volkswagen vai cortar meta de lucro e faz provisão de 6,5 bi de euros por escândalo

22/09/2015 – Fonte: Reuters

A Volkswagen vai cortar sua meta de lucro, enquanto separa cerca de 6,5 bilhões de euros no terceiro trimestre para cobrir custos relacionados ao escândalo de emissões de diesel nos Estados Unidos e outros mercados.

O montante de provisões de que necessita ainda pode mudar conforme continua a investigação, disse a montadora nesta terça-feira. "As metas de lucro para o grupo em 2015 serão ajustadas adequadamente", disse a VW, sem fornecer detalhes. A maior montadora da Europa previu anteriormente uma margem operacional entre 5,5 e 6,5 por cento neste ano, ante 6,3 por cento em 2014.

A VW, que enfrenta penalidades que podem chegar a 18 bilhões de dólares nos EUA após admitir ter fraudado testes de emissões de carros a diesel, disse nesta terça-feira que investigações internas mostraram que o software de controle de emissões relevantes também foi usado em outros modelos.

A companhia disse que as provisões que está separando são para cobrir medidas de serviços resultantes do escândalo de emissões, assim como "outros esforços para recuperar a confiança de nossos consumidores", mas não disse se parte do dinheiro pode ser direcionado para potenciais penalidades que terá que pagar.

BTG Pactual vai incorporar equipe de metais da Gold Matrix, de Cingapura

22/09/2015 – Fonte: Reuters

O BTG Pactual vai incorporar uma equipe de operadores de negociações com metais da Gold Matrix Resources, de Cingapura, à medida que centraliza sua operação com commodities na cidade-Estado e leva seu serviço ligado a metais para a Ásia, disseram duas fontes nesta terça-feira.

Espera-se que a medida ajude o banco a expandir sua presença no sudeste da Ásia e na Índia sob a liderança do diretor administrativo para a Ásia, Ronen Arielly.

O banco tem ampliado uma investida no setor de commodities que está em andamento desde o fim de 2012, conforme aproveita obstáculos regulatórios que rivais maiores enfrentam em Wall Street.

Arielly trabalhou anteriormente como diretor global de metais ferrosos na negociadora de commodities Trafigura, segundo seu perfil no LinkedIn.

A Gold Matrix é uma pequena trading de metais com fortes ligações com o sudeste da Ásia e Índia, estabelecida pelo diretor administrativo, Pinaki Rath, em Cingapura há uma década, bem antes de a cidade-Estado ter construído sua agora considerável reputação como centro de negociação de commodities.

Seus quatro operadores devem passar a integrar o BTG Pactual. A empresa é uma associada da London Metal Exchange. Funcionários do BTG Pactual e da Gold Matrix em Cingapura não quiseram comentar o assunto.

Ações chinesas sobem, sinalizam estabilização do mercado

22/09/2015 – Fonte: Reuters

As ações chinesas se recuperaram pelo segundo dia consecutivo nesta terça-feira, em mais um sinal de melhora na confiança do investidor que pode ajudar o mercado a gradualmente se estabilizar após as quedas acentuadas desde meados de junho.

O índice CSI300 das maiores companhias listadas em Xangai e Shenzhen subiu 0,93 por cento, para 3.339 pontos, enquanto o índice de Xangai teve alta de 0,94 por cento, para 3.186 pontos.

O índice de volatilidade chinês, um medidor dos temores dos investidores, caiu para 40 por cento de um pico de 64 por cento em agosto.

Mas alguns analistas alertam que a recuperação pode ser temporária já que a avaliação das ações de empresas com menor valor de mercado ainda está alta.

Fitch corta rating da CSN para "B+", perspectiva continua negativa

22/09/2015 – Fonte: Reuters

A agência de classificação de risco Fitch reduziu de "BB" para "B+" a nota da Companhia Siderúrgica Nacional, mantendo a perspectiva para a empresa em negativa, segundo comunicado divulgado nesta segunda-feira.

A Fitch considerou para o corte uma visão pessimista para o preço do minério de ferro no longo prazo, que passou de 70 para cerca de 60 dólares a tonelada na avaliação da agência. "A este nível de preço, a companhia terá dificuldade para gerar fluxo de caixa livre mesmo se o investimento for mantido em nível suficiente apenas para manutenção."

As ações da CSN operavam estáveis às 15h53, cotadas a 5,75 reais, enquanto o Ibovespa tinha desvalorização de 1,37 por cento.

A CSN terminou o segundo trimestre deste ano com uma relação dívida líquida sobre lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) de 5,61 vezes ante 2,71 vezes no mesmo período de 2014.

A expansão da alavancagem veio com uma queda de 40 por cento no Ebitda ajustado do período, afetado em parte pelo recuo dos preços do minério de ferro, responsável por 26 por cento do Ebitda da empresa. A companhia desde então tem afirmado que está empenhada em vender ativos e renegociado com bancos vencimentos de dívidas de 2016 e 2017.

Segundo a agência, o fluxo de caixa da companhia em 2016 deve continuar pressionado, com a Fitch projetando 1 bilhão de reais negativos nessa linha. Para 2015 a projeção é de fluxo de caixa negativo em 3 bilhões de reais, com a alavancagem líquida subindo a 6,7 vezes.

A Fitch afirmou que apesar de acreditar que os ativos identificados para a venda pela CSN têm valor significativo, vai ser difícil monetizá-los ao valor máximo diante do atual ambiente econômico.

A agência citou como ativos identificados para venda o terminal de contêineres Tecon, no Rio de Janeiro, ativos de geração de energia, fatia da empresa na rival Usiminas de 14,13 por cento das ações ordinárias e de 20,68 por cento das ações preferenciais, e ações da transportadora ferroviária MRS.

A perspectiva da CSN poderá passar a "estável" quando a empresa concluir a criação da unidade de mineração Congonhas Minérios, formada pela mina Casa de Pedra e Namisa, afirmou a Fitch.

Produção de aço da China em agosto cai mais que recuo global, diz Worldsteel

22/09/2015 – Fonte: Reuters

A produção de aço da China em agosto recuou a um ritmo mais forte que a queda na atividade do setor no mundo no mês passado, segundo dados divulgados nesta segunda-feira pela associação que representa a indústria, Worldsteel.

Enquanto a produção de aço bruto mundial caiu 3 por cento em agosto, para 132 milhões de toneladas, na China, maior produtora global da liga, houve recuo de 3,5 por cento, para 66,9 milhões de toneladas.

Confiança da indústria cai 2,5% na prévia de setembro, aponta FGV

22/09/2015 – Fonte: EM.com

O Índice de Confiança da Indústria (ICI) apurado na prévia da sondagem de setembro caiu 2,5% na comparação com o resultado final de agosto, para 66,3 pontos, informou nesta terça-feira, 22, a Fundação Getúlio Vargas (FGV).

O dado, já livre de influências sazonais, indica que a confiança atingiu neste mês o menor nível de toda a série histórica, iniciada em abril de 1995.

Na comparação com setembro de 2014, sem ajuste, a prévia anunciada há pouco aponta recuo de 17,8% na confiança. Em agosto, a confiança da indústria havia recuado 1,6% em relação a julho.

Com o resultado desta terça-feira, a média histórica recente do indicador está em 97,0 pontos.

"O resultado da prévia de setembro foi determinado pela piora tanto das avaliações sobre o momento presente quanto das expectativas em relação aos meses seguintes", informou a FGV, em nota oficial.

A prévia de setembro mostra que o Índice da Situação Atual (ISA) recuou 1,0% ante agosto, para 68,5 pontos, o menor nível desde outubro de 1998 (67,3 pontos). Já o Índice de Expectativas (IE) caiu 4,2% no período, para 64,0 pontos, ao menor nível de toda a série.

Problemas da Volkswagen podem prejudicar economia da Alemanha, diz analista

22/09/2015 – Fonte: EM.com

A suposta manipulação realizada pela Volkswagen em testes de emissões de poluentes nos Estados Unidos pode causar danos substanciais à economia da Alemanha, devido ao corte de empregos, e prejudicar ainda outras exportadoras do país, afirmou o presidente do centro de estudos alemão DIW, Marcel Fratzscher, em entrevista ao tabloide alemão Bild.

"O dano para a imagem da VW será custoso, não apenas nos EUA, mas globalmente", afirmou Fratzscher. "Como resultado, empregos na VW e em muitas de suas fornecedoras na Alemanha estão ameaçados", disse o especialista.

Uma possível multa para a montadora "é o menor dos problemas", segundo Fratzscher, acrescentando que agora o essencial é limitar os estragos para outras exportadoras alemãs, porque a Volkswagen vinha sendo até agora uma espécie de garota propaganda dos produtos feitos no país.

Com alta do dólar, País deve cair no ranking das maiores economias

22/09/2015 – Fonte: EM.com

A alta do dólar, que na segunda-feira, 21, encostou em R\$ 4, deve derrubar o Brasil no ranking das maiores economias do mundo, elevar a dívida externa das empresas em reais e pressionar os índices de inflação. A vantagem da desvalorização do real será a melhora no setor externo, com uma redução do déficit em transações correntes.

Segundo ranking elaborado pela Austin Rating, a escalada do dólar, associada ao baixo crescimento econômico, fará o Brasil perder a 8ª posição entre as maiores economias globais. O cálculo foi baseado em dados do Fundo Monetário Internacional (FMI), pesquisa Focus (18/09/15) e câmbio de ontem.

Pelo ranking, o Brasil deve começar 2016 na 9ª posição, atrás do Canadá, que também vive uma recessão econômica.

O cenário é bem diferente daquele vivido pelo País no início da década, quando desbancou o Reino Unido e se tornou a 6ª maior economia do mundo. Na época, consultorias acreditavam que até 2025 o Brasil chegaria à 4ª posição. Mas o País seguiu caminho inverso e hoje já ocupa a 8ª posição no ranking.

"A queda contínua no ranking mostra que o País não consegue sustentar seu crescimento econômico. Para o investidor, isso representa incerteza de ter seu investimento de volta", afirma o economista-chefe da Austin Rating, Alex Agostini.

Mas esse não é o único efeito negativo da alta do dólar. Nos últimos anos, com o bom desempenho da economia e abundância de recursos no exterior, as companhias nacionais fizeram grandes captações no mercado internacional.

De 2008 para cá, a dívida externa do País cresceu 65%, sendo a maior parte da iniciativa privada.

Levantamento da empresa de informações financeiras Economática com 109 companhias de capital aberto mostra que a dívida em moeda estrangeira das empresas aumentou em R\$ 53,9 bilhões entre o fim de junho e ontem.

O endividamento saltou de R\$ 190 bilhões para R\$ 243,9 bilhões. Esse número não inclui a Petrobrás. No caso da petroleira, a dívida sobe de R\$ 344,6 bilhões para R\$ 442,3 bilhões.

Mesmo que as companhias tenham se protegido das oscilações do câmbio, com as chamadas operações de hedge, o aumento da dívida em reais terá impacto no balanço das empresas. A tendência é de que o lucro sofra o impacto do aumento das despesas financeiras.

Outro efeito da alta da moeda americana será sentido na inflação. Mas, com a economia fraca, a tendência é de que esse repasse seja feito de uma forma mais diluída ao longo do tempo, afirma o economista da Tendências Consultoria Integrada, Silvio Campos Neto.

Segundo ele, para cada 10% de aumento do dólar, há um repasse de 0,5% para a inflação. No atacado, o aumento nos preços é direto. Mas, no varejo, a queda no consumo tende a postergar os aumentos.

Alívio

O lado positivo da alta da moeda americana deve ser observado no setor externo. A expectativa é de que o déficit em transações correntes diminua neste ano. A balança comercial, por exemplo, já apresenta recuperação, embora o desempenho seja mais resultado da queda das importações do que da melhora das exportações, que ainda vão levar algum tempo para registrar expansão nos volumes vendidos.

"O Brasil não se preparou com acordos comerciais. Ficou afastado. A conquista de novos mercados demora de um a dois anos para dar retorno", afirma Campos Neto. "Além disso, não adianta querer vender se nossos principais clientes não querem aumentar as compras. A China está desacelerando e a Argentina está com a economia fraca", completa Agostini.

Crescimento da tributação não pode ser solução definitiva

22/09/2015 – Fonte: EM.com

O representante do ministro da Fazenda, Joaquim Levy, em seminário sobre federalismo fiscal promovido pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Luiz Palmeira, afirmou que, no atual momento de crise fiscal, a solução não está em aumentos de impostos.

"Não adianta buscar tributação maior. Essa talvez seja uma solução imediata, mas não pode ser nunca a solução definitiva", disse ele, que é coordenador-geral de Programas e Projetos de Cooperação da Secretaria Executiva do Ministério da Fazenda.

Palmeira justificou a ausência de Levy, que participaria do seminário do BID realizado nesta segunda-feira, 21, em Brasília, usando o ajuste fiscal. "Infelizmente, o momento dos ajustes fiscais que o governo está passando fez com que o ministro não pudesse vir.

Ele teve que atender a uma demanda da presidente da República", disse o técnico da Secretaria Executiva da Fazenda. Levy participa na manhã de hoje de reunião da coordenação política com a presidente Dilma Rousseff no Palácio do Planalto.

Presente ao seminário também, o presidente do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), André Horta, afirmou que o governo federal e os Estados não estão fazendo sua "lição de casa" para o momento de "colapso" das finanças públicas.

Horta, que além de chefiar o Confaz é também o secretário de Fazenda do Rio Grande do Norte, chamou de "cirurgia estética" a reforma do ICMS em tramitação no Senado Federal.

"Nós aqui no Brasil não estamos fazendo o dever de casa. Temos hoje uma cirurgia estética do ICMS tramitando no Congresso, mas nada mexendo com os problemas fundamentais. Precisamos de uma agenda para recuperar o federalismo brasileiro.

Espero mesmo que o País como um todo tenha juízo para entender a situação de crise para recompor o Estado. Isso precisa ser explicado à sociedade. O Estado mingando leva toda a atividade privada com ele", disse Horta.

A representante do BID no Brasil, Daniela Carrera-Marquis, afirmou que "o Brasil passa por forte processo de descentralização" nas decisões fiscais. "É necessário desenvolver mecanismos para diálogo e decisão conjunta", disse ela.

Vídeo

Em vídeo gravado especialmente para o seminário, Levy afirmou que a cooperação entre os entes federativos no Brasil pode alcançar níveis maiores.

Uma das áreas em que esse intercâmbio pode crescer, de acordo com o ministro, é em relação aos desafios das regiões metropolitanas. "É um canteiro de trabalho com repercussões que certamente podem aumentar o equilíbrio e eficiência da economia", disse.

O ministro diz que a cooperação dos Estados no Confaz tem sido "grande sucesso" e que tem visto os governadores se articulando em defesa dos interesses federativos.

Ele citou como exemplo a reforma do ICMS, discutida no conselho e em tramitação no Senado. "No tema do ICMS, vimos o poder que o Confaz tem de formular uma reforma bastante importante e sólida", completou.

Perspectiva de desempenho da construção civil renova mínima histórica

22/09/2015 – Fonte: EM.com

A percepção dos empresários da construção civil em relação ao desempenho de suas companhias caiu entre junho e agosto para o menor nível na série histórica, iniciada em agosto de 1999, da Sondagem Nacional da Indústria da Construção Civil.

De acordo com pesquisa realizada pelo Sindicato da Indústria da Construção Civil do Estado de São Paulo (Sinduscon-SP), em parceria com a Fundação Getúlio Vargas, o índice recuou para 26,97 pontos, o que representou uma queda de 21,8% na comparação com o levantamento anterior, realizado em maio. Na comparação anual, o resultado marcou uma baixa de 32,6% em 12 meses.

Já a perspectiva de desempenho, que trata da expectativa no médio prazo, ficou em 27,40 pontos, queda de 23,7% em relação com o trimestre anterior, e baixa de 27,14% na base anual.

De acordo com Sinduscon-SP, os resultados refletem uma situação bastante negativa para as empresas, mas a piora constante no indicador de emprego chama a atenção. A projeção do SindusCon-SP para o Produto Interno Bruto (PIB) da construção é uma contração de 7% em 2015.

"Sem medidas efetivas que restaurem a confiança dos agentes econômicos, não é

possível acreditar em uma reversão dessa tendência nos próximos 12 meses", avaliou o vice-presidente de Economia do SindusCon-SP, Eduardo Zaidan.

Além do cenário "sombrio" para o mercado de trabalho e novos cortes nos investimentos públicos, a entidade disse que a queda nas vendas no mercado imobiliário e o adiamento dos investimentos das empresas contribuem para a deterioração das perspectivas.

Apurada trimestralmente pelo SindusCon-SP desde agosto de 1999, a sondagem segue uma escala que vai de "0" a "100", tendo o valor "50" como centro.

Ou seja, abaixo de "50" pode ser interpretado como um desempenho não favorável. A exceção fica apenas por conta do item dificuldades financeiras, cujos valores abaixo de "50" significam dificuldades menores.

Entre os destaques negativos da pesquisa, a percepção dos empresários sobre a condução da política econômica apresentou declínio de 50,2% nos três meses até agosto, atingindo 13,8 pontos. Na relação anual, o indicador marcou perda de 11,9%.

Já o indicador de dificuldades financeiras permaneceu em patamar recorde, em 69,1 pontos. Em 12 meses, houve elevação de 25,3%.

O único indicador a ter evolução favorável foi o que capta a percepção de evolução dos custos, ao atingir 54,30 pontos.

O indicador melhorou significativamente, com alta de 12,9% no trimestre e 7,9% no ano, refletindo a evolução dos custos, especialmente, no que diz respeito aos custos com materiais, que têm se mantido abaixo da inflação, afirmou a entidade.

Exportações têm média diária de US\$ 734 mi na 3ª semana de setembro

22/09/2015 – Fonte: EM.com

As exportações brasileiras registraram média diária de US\$ 734 milhões na 3ª semana de setembro (14 a 20), uma queda de 8,4% na comparação com a média registrada nas duas primeiras semanas (US\$ 801,5 milhões).

Já o fluxo de importação teve crescimento de 6,8% na média diária, registrando US\$ 663,6 milhões na terceira semana, contra US\$ 621,3 milhões nas duas primeiras. Os números foram divulgados nesta segunda-feira, 21, pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

De acordo com o MDIC, a queda nas exportações foi puxada pelos produtos manufaturados, que retraíram 10,9%, de US\$ 328,6 milhões para US\$ 292,8 milhões, por resultados menores em plataforma para extração de petróleo, autopeças, laminados planos, automóveis e aviões.

A queda das exportações de básicos ficou em 7,6%, indo de US\$ 354,7 milhões para US\$ 327,8 milhões, por conta de soja em grão, petróleo em bruto, carne de frango, bovina e suína, café em grão e milho em grão.

Na direção contrária, cresceram as vendas externas de semimanufaturados (1,0%), de US\$ 97,9 milhões para US\$ 98,9 milhões.

O movimento foi motivado pelos embarques de celulose, açúcar em bruto, semimanufaturados de ferro e aço, alumínio em bruto e ferroligas.

No caso das importações, o crescimento foi motivado pelo aumento nos gastos com combustíveis e lubrificantes, equipamentos mecânicos e aparelhos eletroeletrônicos.

Mês

Na análise do acumulado das três primeiras semanas de setembro, houve retração de 13% na média de exportação (US\$ 775,5 milhões em 2015, contra US\$ 891,6 milhões em 2014), em razão de semimanufaturados (-20,4%), básicos (-18,9%), e manufaturados (-0,3%).

Do lado das importações, a média diária até a terceira semana de setembro ficou 31,8% abaixo da média do mesmo período de 2014.

Queda da atividade econômica em julho foi generalizada no país

22/09/2015 – Fonte: EM.com

A queda da economia doméstica em julho na comparação com o mês anterior foi generalizada em todas as regiões do País. A mais penalizada, porém, foi a Sul, que apresentou recuo de 0,63% nessa base de comparação.

De acordo com o Banco Central, o Índice de Atividade Regional do Sul (IBC-S) saiu de 142,2 pontos para 141,3 pontos. No Centro-Oeste, a baixa do IBC-CO foi de 0,24%, fruto da diferença de 147,46 pontos em junho para 147,11 pontos em julho.

Também com esta referência na margem pela série com ajustes sazonais, o Sudeste teve perda de 0,17% no período, com o IBC-SE passando de 141,62 para 141,38 pontos.

O Norte registrou queda de 0,03% ao ver o IBC-N sair de 159,15 para 159,11 pontos.

O Nordeste (IBC-NE) teve a mesma magnitude de recuo do índice nacional (IBC-Br), de 0,02%. O BC atualizou os dados de todas as regiões ao longo da manhã desta segunda-feira, 21.

Mudanças climáticas têm consequências importantes para setor financeiro, diz FMI

22/09/2015 – Fonte: EM.com

A conselheira de políticas macroprudenciais e monetárias do Departamento de Mercados de Capital do Fundo Monetário Internacional (FMI), Inci Ötker-Robe, afirmou nesta segunda-feira, 21, que as mudanças climáticas têm consequências importantes para o setor financeiro, seja por meio das seguradoras, que estão diretamente expostas a desastres naturais, seja através de mudanças nos fluxos de investimento em carteira.

Ela comentou que além - obviamente - das vítimas, os desastres naturais causam centenas de bilhões de dólares em prejuízos. A representante do FMI afirmou que os custos da indústria de seguros têm subido em média 7% ao ano nos últimos 25 anos.

"Uma ação atrasada pode ter consequências irreversíveis", comentou, durante painel no seminário internacional Sistema Financeiro, Economia Verde e Mudanças Climáticas, promovido pela Federação Brasileira de Bancos (Febraban). "O sistema financeiro ainda tem muito a avançar na questão da economia verde", acrescentou.

No mesmo painel, Claudia Politanski, vice-presidente das áreas Jurídico, Comunicação Corporativa e Relações Institucionais e Governamentais do Itaú, afirmou que os bancos brasileiros passaram a dar grande importância para a questão ambiental nos últimos cinco anos, com políticas voluntárias e também graças a diretrizes do Banco Central.

"Estamos longe de ter todas as respostas, mas a experiência de um debate longo e profundo nos ajudou a conseguir começar a trilhar o caminho. É preciso cuidado para que as regras estimulem boas ações, sem prejudicar o desenvolvimento econômico", afirmou.

Ela lembrou que o Itaú tem listas de projetos que estão proibidos de serem financiados, como aqueles com suspeita de trabalho infantil ou escravo, ou que encorajem a prostituição.

Já na lista de áreas "restritas", ou seja, que exigem uma análise maior, estão armas de fogo, extração de madeira, pesca, produtos com amianto e mesmo frigoríficos.

Como uma tinta pode facilitar cortar um metal?

22/09/2015 – Fonte: CIMM

Engenheiros da Universidade Purdue, nos EUA, descobriram um tipo de deformação desconhecida até agora, que ocorre nos metais quando eles são submetidos a estresse, o que inclui operações de dobra e corte.

O fenômeno, batizado de fluxo sinuoso, foi descoberto usando microfotografias de alta velocidade e simulações computadorizadas.

Ao ser cortado, o metal se deforma em dobras, contrariando as teorias anteriores, que afirmavam que o metal se cisalharia uniformemente - as dobras lembram as que ocorrem no mel sendo derramado em uma vasilha.

"Quando o metal se rompe durante um processo de corte, ele forma essas dobras finamente espaçadas, que pudemos ver pela primeira vez somente por causa da observação direta em tempo real," disse o professor Ho Yeung.

Dobraduras metálicas

A boa notícia é que a observação permitiu descobrir uma forma de evitar as dobraduras no metal.

E a supressão desse fenômeno poderá aumentar a eficiência de todos os processos de trabalhar metais, do corte de chapas à usinagem e torneamento.

Além da melhor qualidade do processamento, haverá um ganho substancial no consumo de energia, uma redução drástica na força que deve ser aplicada às peças e um menor tempo de processamento.

Tinta mágica

Os experimentos mostraram que a força de corte - a força aplicada por uma prensa, por exemplo - pode ser reduzida em 50% simplesmente pintando a superfície metálica com uma tinta comum, o que, por razões ainda desconhecidas, suprime o fenômeno do fluxo sinuoso.

Mais estranho ainda, a pintura deve ser feita não na superfície que está sendo trabalhada, mas no verso dela, no outro lado da chapa.

"Isto pode soar estranho, até mesmo ridículo, para as pessoas da área, porque o corte não está acontecendo na superfície pintada, ele está ocorrendo a uma certa profundidade abaixo," comentou o professor Koushik Viswanathan.

Mas o importante é que funciona. Para tirar a prova, a equipe pintou apenas metade de uma chapa: quando a ferramenta de corte chegou na porção pintada, a força aplicada caiu imediatamente para a metade.

A equipe afirma que poderá haver muitos ganhos adicionais quando o fluxo sinuoso for completamente compreendido - assim como sua supressão quase por mágica -, alcançando praticamente toda a indústria metalmeccânica.

Empresários brasileiros fecham quase US\$ 100 milhões em negócios na Rússia

22/09/2015 – Fonte: CIMM



Empresários brasileiros que participaram da feira World Food Moscow, na Rússia, na semana passada, fecharam negócios no valor de US\$ 99,9 milhões nos quatro dias de evento.

De acordo com a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimento (Apex-Brasil), o número engloba o que foi negociado durante a viagem e o previsto para os próximos 12 meses, resultado das 430 reuniões feitas com compradores russos.

A presença de 20 empresas brasileiras na maior feira de alimentos, bebidas e agronegócios da Rússia, entre os dias 14 e 17 deste mês, foi organizada pela Apex-Brasil, em parceria com a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne e a Associação Brasileira de Proteína Animal.

A feira ocorreu na mesma semana da missão empresarial brasileira à Rússia e à Polônia, liderada pelo vice-presidente da República, Michel Temer.

“Os resultados da missão foram muito positivos no que diz respeito ao incremento de negócios entre o Brasil e os dois países visitados, que fazem parte dos mercados prioritários do Plano Nacional de Exportações e são alvos das ações de promoção comercial e atração de investimentos desenvolvidas pela Apex-Brasil”, disse, em nota, o presidente da agência, David Barioni Neto.

Mercado russo

De acordo com o presidente da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne, Antonio Jorge Camardeli, as empresas procuraram buscar novas oportunidades na feira, pois houve uma redução de 20% das vendas para a Rússia este ano por causa da queda do preço do petróleo, item fundamental da economia russa, e da acentuada desvalorização cambial do rublo (moeda russa), o que diminuiu o poder de compra dos russos.

Os frigoríficos brasileiros estão tentando se adaptar ofertando cortes diferenciados para continuar no mercado russo, informou Camardeli, na abertura da feira.

Segundo a Apex-Brasil, a relação comercial entre Brasil e Rússia é concentrada nas exportações brasileiras de carnes. As carnes bovina, suína e de frango representaram 63,5% do total das vendas brasileiras para o mercado russo no ano passado.

Em 2014, o Brasil exportou US\$ 3,8 bilhões para a Rússia e importou US\$ 3 bilhões, resultado em um superávit de US\$ 800 milhões na balança comercial, de acordo com

dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

Gaia Indústria mostra inovação e modernidade na Mercopar 2015

22/09/2015 – Fonte: CIMM

Tecnologia para agregar praticidade, modernidade e valor aos produtos industriais têm sido a palavra de ordem no mercado. Nesse cenário, um dos principais recursos para facilitar projetos que busquem estes fatores com excelência é a automação, pois permite que equipamentos e processos sejam controlados por meio de dispositivos eletroeletrônicos, lógicos ou mecânicos.

Pensando nesta tendência, a Gaia Indústria, que atua desde 1999 na elaboração de produtos que aliam inovação, conforto e alta tecnologia, mostrará na Mercopar um mix de sua vasta linha de produtos: mecanismo para porta automática; motorização de persianas internas e externas, toldos e cortinas; motor tubular de sua marca Commovimento; atuador linear elétrico; automação de churrasqueiras.

A empresa também disponibiliza ao mercado uma linha completa de telas para projeção de imagem, com destaque de ser o único fabricante no Brasil de Tela para projeção em 3D.

Além da linha exclusiva de Lifts (elevadores para equipamentos e outros) oferecendo opções versáteis como: lift de piso – que pode ser usado para monitores, bares, cofres e obras de arte; linha de lift de teto, que atende as mais variadas marcas de projetores; lift para TV, tipo torre ou de teto – destacando lift in ceiling /Flap; e lifts especiais de teto e de parede com dimensionais personalizáveis.

Trilho motorizado para cortina, cortina rolô e diversos tipos de suportes para TVs e monitores completam o mix da Gaia Indústria.

Brasil precisa globalizar indústria automotiva

22/09/2015 – Fonte: Automotive Business



A indústria automotiva nacional precisa enfim se inserir no cenário global. Caso isso não aconteça, o setor continuará dependente apenas do mercado interno, exposto aos altos e baixos que afetam qualquer nação emergente. O recado foi dado por Letícia Costa, diretora da Prada Assessoria, durante o III Fórum da Qualidade Automotiva, promovido pelo IQA em São Paulo na segunda-feira, 21.

A consultora aponta que, por mais que as empresas estejam enfrentando dificuldades diante da crise econômica, é necessário investir em melhoria da qualidade. Para ela, este será um dos aspectos essenciais para que as companhias do setor saiam da crise.

“Será preciso exportar no curto prazo, algo que já pode acontecer a partir de 2016. Mas, se o Brasil quiser ter indústria automotiva séria precisará exportar para outros países além dos nossos vizinhos no médio e longo prazo”, determina.

A especialista cita o exemplo do México. Com o fortalecimento das fábricas de veículos e da cadeia produtiva, o país vende internacionalmente cerca de 80% da sua produção, o que garante que certo equilíbrio seja mantido mesmo em momentos de contração da demanda no mercado interno ou em algumas nações para onde são exportados os carros feitos ali.

Por outro lado, Letícia avalia que os progressos feitos pelo Brasil nos últimos anos foram pequenos. Segundo ela, houve leve ganho de produtividade, mas ainda inferior ao de outros mercados, como os Estados Unidos.

Com isso, cresceu o abismo de competitividade entre a indústria nacional e a externa. “Nos últimos 10 anos a indústria nadou de braçada no aumento dos volumes - muitas vezes artificial, por meio de incentivos do governo - e fez pouco progresso”, critica.

A consultora aponta que, neste período, aconteceram apenas melhorias incrementais em processos já existentes, sem que nada completamente novo fosse implementado. Letícia acredita que será necessário muito trabalho para reverter o atraso.

“A mudança precisa acontecer com velocidade. No lugar de custo as empresas precisam pensar em agregar valor. No lugar de evolução, precisam pensar em revolução”, enfatiza.

Ela acredita que investir em qualidade será determinante no longo prazo. “O Brasil tem mercado fechado que vai se abrir nos próximos anos. Não sabemos em qual velocidade isso vai acontecer, mas sabemos que não há como fugir. Neste caso a melhoria da qualidade será questão de sobrevivência.”

Letícia destaca ainda que será necessário investir em capital humano, com mais qualificação para a mão de obra, trabalhar na gestão da mudança e ainda se empenhar para trazer inovação. “Falta proatividade na busca por soluções”, avalia.

Internamente a consultora avalia que há espaço para agregar valor aos produtos. Segundo ela, os últimos anos deixaram claro que a melhor estratégia não é a de vender veículos básicos por baixo custo, mas sim carro acessíveis que tragam conteúdo e tecnologia.

Qualidade requer mais atenção em tempos de crise

22/09/2015 – Fonte: Automotive Business



Rogério Rezende, vice-presidente da Anfavea, e Martin Bodewig, diretor da Roland Berger, expõem análises da qualidade sob a ótica da crise.

A qualidade será uma das áreas mais impactadas dentro do processo produtivo da cadeia automotiva neste momento de crise. A constatação é do diretor da Roland Berger, Martin Bodewig, em sua apresentação Receitas para a indústria ganhar competitividade,

realizado durante o III Fórum da Qualidade Automotiva, promovido pelo IQA – Instituto da Qualidade Automotiva, na segunda-feira, 21, em São Paulo.

“A crise é mais profunda do que acreditávamos ser no início deste ano. Ela vai aumentar a pressão do custo por toda a cadeia e isso claramente vai impactar na qualidade. O grande conflito, então, é o de reduzir tempo e custo e manter a qualidade”, afirma.

Em sua análise, o consultor lembra que como fator de competitividade, a qualidade não deve se perder do foco da indústria, uma vez que a não qualidade gera custos, incluindo os crescentes recalls. Ele lembra que o número de recalls começou a se elevar na Alemanha e nos Estados Unidos exatamente no período pós-crise de 2009.

“No Brasil temos a particularidade do sistema complexo entre montadora e fornecedor, sendo que a montadora é fortemente influenciada pelo consumidor, recebe com mais intensidade a pressão do mercado, que reage conforme o ambiente. Neste contexto, é importante gerenciar várias medidas que deverão ser renegociadas e considerar fatores como o câmbio e a dificuldade para investir, por exemplo.”

Segundo as projeções da Roland Berger, o crescimento de fato não voltará neste ano e isso continuará impactando a indústria de forma mais contundente. “O mercado interno vai cair para algo como 2,6 milhões de veículos leves e para 74 mil caminhões neste ano. Acreditamos em uma retomada devagar a partir de 2016, mas não vamos atingir os níveis de 2012 antes de 2020”, assegura Bodewig.

Em sua contribuição ao evento, Rogério Rezende, vice-presidente da Anfavea, alerta que para alcançar o mercado de exportação, uma das principais bandeiras levantadas pela gestão atual da entidade, a cadeia não pode parar de investir em qualidade, item essencial para manutenção das fábricas instaladas no Brasil.

“Este deve ser um processo contínuo se quisermos estar aptos para o mercado mundial. Contudo, qualquer empresário só investe quando há expectativa de retorno e é com razão como as empresas fornecedoras de nossa cadeia têm sido cautelosas quanto a investimentos neste momento, quando não há nenhuma expectativa assertiva referente à retomada.”

Rezende concorda que o mercado interno atingiu o fundo do poço: “Estamos no fundo, mas começamos a subir. O setor precisa de perspectiva, de um sinal de que está melhorando e esta melhora se dá por ações efetivas”.

Ele aponta que entidades como o Sindipeças e a própria Anfavea atuam de forma conjunta em busca da melhor qualidade, seja dos processos, dos produtos ou de âmbitos que lhes dizem respeito, como recalls ou certificações.

Por sua vez, na visão do Inmetro, o debate sobre a qualidade é contínuo, uma vez que o órgão regulamentador ligado ao governo encontrou em revisões internas novas formas de alcançar seus mesmos objetivos outrora estipulados e já conhecidos pelo mercado.

Paulo Roberto Coscarelli, diretor de avaliação da conformidade, conta que novas ferramentas ajudaram ao Inmetro diminuir ou simplificar processos de certificação de conformidade garantindo que todas as partes envolvidas – indústria, consumidor e governo – participem e contribuam para que o processo seja o menos impactante possível sob a ótica do custo.

“Qualquer intervenção sempre será impactante, o que não queremos é que impacta em demasia, trazendo custos adicionais quando estamos buscando apenas benefícios. Nossa contribuição está focada em agregar valor e ajudar a promover competitividade e inovação na indústria e isto parte da qualidade”, aponta.

O EXEMPLO QUE VEM DE CASA

Planejar para o longo prazo e apostar no potencial do mercado interno foram premissas para que o Grupo FCA trouxesse o Jeep Renegade ao Brasil. “Em seu primeiro teste do Latin NCAP alcançou as 5 estrelas, pontuação máxima em segurança.

Desde o início, buscamos muito isso no projeto: excelência na qualidade e na segurança de um veículo que carrega no DNA a história de uma marca. Trazer um produto realmente confiável e evitar recalls faz parte deste processo”, afirma Charleston Rodrigues, gerente de QLV (Quality Vehicle Line) da Jeep.

Ele conta que durante o desenvolvimento do modelo, testes de rodagem entre Goiana (PE), onde está a fábrica do grupo, até a Argentina, passando por Betim (MG), serviram de laboratório para validar as necessidades do condutor com a vantagem de contactar diretamente os responsáveis pelo projeto: foram 83 validações de projetos com a engenharia, resultado dos 2,7 milhões de quilômetros rodados durante o período de testes do veículo.

“Também ouvimos indicações e reclamações de clientes, melhorando performances como a do ar-condicionado, carga de acionamento da buzina ou mesmo desempenho do farol. Parecem soluções simples, mas faz toda a diferença para o consumidor final, que com um produto de qualidade, é ainda mais exigente.

Hoje temos a satisfação de constatar que em termos de garantia, estamos 10% melhor do que o ‘best in class’ que projetamos”, complementa.

Por fim, Luis Batista, diretor de qualidade da fábrica pernambucana da Jeep, lembra da importância do complexo industrial com a presença das fábricas dos fornecedores:

“São parceiros que nos fornecem as peças mais críticas em termos de qualidade. Assim como a montagem de veículos mantemos junto aos nossos fornecedores a prática de tolerância zero de defeitos a fim de garantir a plena satisfação”, detalha.

Qualidade também é condição para crescer

22/09/2015 – Fonte: Automotive Business



A Volkswagen apresentou as iniciativas para garantir o padrão de excelência que pretende entregar aos seus consumidores. A empresa aponta que o mundo globalizado traz clientes exigentes que comparam produtos locais com globais, o que faz com que as empresas precisem zelar por aspectos como a boa conduta ética, uso responsável de recursos e investir fortemente ainda em desenvolvimento.

“É necessário dar o primeiro passo antes mesmo que as melhorias sejam impostas pela legislação”, avalia Richard Schwarzwald, diretor de qualidade assegurada da Volkswagen do Brasil. O executivo participou do III Fórum da Qualidade Automotiva, promovido pelo IQA em São Paulo, na segunda-feira, 21.

Neste aspecto, ele destaca que a empresa trabalha para oferecer produtos com elevado

padrão de segurança, economia e performance. Um exemplo é o compacto Up!, que conquistou nota máxima em segurança no Latin NCAP e agora incorpora o motor turbinado 1.0 TSI, com elevada eficiência energética. Na visão de Schwarzwald, trabalhar com plataformas globais e oferecer conectividade também são iniciativas essenciais para garantir a qualidade para o consumidor.

A Volkswagen avalia que garantir bom relacionamento com a cadeia de fornecedores é outro aspecto importante. "Lidamos com mais de 15 mil empresas, um total de 100 mil pessoas", calcula. Para tornar mais eficiente o fluxo de trabalho entre tantos elos, a companhia investiu em um programa com os fornecedores. O trabalho começou em 2011 em parceria com a Bosch, que foi a empresa escolhida para atrair outros parceiros de elos mais distantes da cadeia produtiva.

"Criamos um fórum transversal para qualificação das empresas, melhoramos a comunicação no fluxo logístico e aumentamos a eficácia em serviços com foco no cliente final", conta.

Com a iniciativa e o compartilhamento dos valores da montadoras, a Volkswagen conquistou melhorias importantes, como redução de desperdício de materiais, diminuição de custos e mais acesso à informação. "Em uma cadeia tão complexa como a automotiva, muitas vezes aspectos importantes ficam ocultos", explica.

FABRICANTES DE AUTOPEÇAS

As grandes fabricantes de autopeças e sistemistas também defendem a necessidade de investir em qualidade e desenvolvimento sem que precisem ser puxadas para isso. "O mercado caiu, mas os volumes maiores vão voltar. Se não estivermos preparados vamos quebrar de vez", enfatizou Flávio Mateus, diretor executivo da Schaeffler durante o evento.

Ele aponta que, entre 2010 e 2013, quando vendas e produção de veículos cresciam rapidamente, muitos fornecedores deixavam de fazer manutenções e atualizações para evitar paradas na linha de montagem. "Não podemos pensar mais assim. Se queremos atuar globalmente é preciso agir como fornecedores globais", defende.

O executivo defende que a busca por excelência precisa estar no DNA de cada empresa, como aspecto essencial para garantir a competitividade. "O primeiro incentivo para isso tem que vir de dentro da empresa, não adianta esperar montadoras ou governo", acredita.

Bruno Neri, gerente da qualidade corporativa na Bosch, concorda com a necessidade de priorizar a qualidade dentro das companhias. O executivo acredita que, apesar do momento de contração das vendas, as organizações precisam estar prontas para uma possível retomada.

Ele recomenda que as fabricantes de autopeças aproveitem o momento para manter a mão-de-obra e os fornecedores qualificados, além de investir na melhoria dos produtos e na localização da produção.

Para ajudar nesse trabalho a Bosch tem trabalho importante com os fornecedores. Entre 2015 e 2016 a empresa desenvolverá 25 parceiros do tier 2 da cadeia produtiva. A ideia é ajudá-los com gestão enxuta e financeira, liderança e produção. "Selecionamos fornecedores estratégicos. Queremos dar sustentação para essa base se desenvolver", conta.

O futuro do carro elétrico

22/09/2015 – Fonte: Época Negócios

O governo britânico vai começar a testar, ainda neste ano, um novo tipo de rodovia, projetada para recarregar as baterias dos veículos elétricos enquanto eles trafegam. A ideia é permitir que os motoristas percorram longas distâncias sem ter que parar para a recarga, que pode demorar horas.

A proposta foi precedida por um estudo de viabilidade, que considerou 17 formas de recarga elétrica sem fio (oito delas dinâmicas, ou seja, nas quais a recarga pode ser feita com o carro em movimento).

Dentre todas as opções, a que se demonstrou mais viável para aplicação imediata foi a apresentada pelo KAIST (Korea Advanced Institute of Science and Technology), que já implementou esse tipo de serviço em algumas cidades coreanas.

Eleito pela revista "Time" uma das 50 invenções mais importantes de 2010, o modelo coreano prevê a instalação de linhas de energia sob o asfalto, capazes de transmitir energia para os veículos por meio de ressonância magnética.

Para tanto, é necessário que os carros também sejam adaptados, equipados com um sistema compatível com a nova tecnologia.

A Highways England (agência responsável pela operação das estradas inglesas) estima que os gastos com a construção e a operação da nova rede saiam por cerca de £17 milhões (por km, ao longo de um período de 20 anos).

Um dos principais benefícios previstos, é ambiental, com a redução de 35% na emissão de óxidos de nitrogênio e de 40% na emissão de material particulado, um composto extremamente tóxico.

Além de investir em tecnologia wireless para recarga de carros elétricos, a Highways England também tem instalado pontos de recarga a cada 32 km, nas estradas da Inglaterra.

Enquanto isso, Londres serve de cenário para outras medidas inovadoras no setor. A cidade faz parte, por exemplo, do projeto ZeEUs (sistema de ônibus urbano com emissão zero). E, durante os Jogos Olímpicos de 2012, abrigou o lançamento do Sanya Skybump, um recarregador elétrico movido a energia eólica.

A experiência nasceu da união do Durastation (recarregador da GE) a uma turbina eólica (desenvolvida pela Urban Green Energy) e tem como diferencial o fato de as hélices da turbina girarem ao redor do próprio eixo.

Por falar em Durastation, saiba que o carregador veicular já está disponível no Brasil desde 2011: a primeira unidade foi instalada na Barra da Tijuca, no Rio, em uma parceria com a Petrobras.

Buzina direcionada

Carros elétricos são muito silenciosos quando comparados aos modelos convencionais. Para qualquer pessoa que more, estude ou trabalhe perto de uma via movimentada, essa é uma vantagem, certo?

Mas essa característica também pode representar um problema para a segurança de ciclistas e pedestres, especialmente aqueles com deficiência visual ou dificuldade de

locomoção, como os idosos. Quando o carro se aproxima sem fazer barulho, as pessoas podem achar que a via está vazia e acabar sofrendo um acidente ao atravessá-la.

Essa questão já gera debates em países como Estados Unidos e Japão, que estudam a necessidade de esses veículos emitirem pelo menos ruído suficiente para anunciar sua passagem.

Ou seja, em prol da segurança, exige-se um pouco de poluição sonora. Mas um grupo de pesquisadores na Europa tem se dedicado a encontrar uma solução que concilie segurança e silêncio.

E sua principal aposta é uma buzina especial, que só seria audível por pessoas que correm risco iminente de atropelamento. Quem estiver ao redor (andando na calçada, por exemplo) não seria atingida pelo alerta sonoro.

Um protótipo do eVADER (sigla para Electric Vehicle Alert for Detection and Emergency Response) foi apresentado em dezembro do ano passado, em Barcelona, quando o público pôde ver como um carro equipado com a tal buzina funcionaria no mundo real.

O sistema apresentado inclui uma câmera associada ao para-brisa, capaz de identificar pedestres, ciclistas etc. e calcular, por meio de sua localização e trajetória, se eles correm risco de ser atingidos pelo veículo.

Em caso de perigo, o sistema de alerta é acionado. O eVader prevê seis caixas de som sobre o veículo, capazes de direcionar o alerta sonoro para uma localização específica.

A proposta conta com financiamento da União Europeia por meio de um programa cuja meta é prever e minimizar riscos que os carros elétricos podem trazer para os pedestres no futuro.

Opções de baixo custo

Todas essas novidades preveem, é claro, a popularização dos veículos elétricos. Que só vai ocorrer se os consumidores abraçarem a ideia.

Nesse sentido, um problema é a percepção comum de que carros elétricos têm desempenho ruim. O mercado já conta com opções tão ou mais eficientes que os carros movidos a gasolina, como os fabricados pela Tesla Motors, primeira montadora do mundo a produzir apenas veículos que não utilizem combustível fóssil. Mas aí o problema é outro: o preço.

Na China, esse descompasso entre desempenho e preço levou a uma solução curiosa. Lá, andam fazendo sucesso carros elétricos declaradamente de baixa velocidade - e também de baixo custo.

Os LSEV (low-speed electric vehicle) custam, em média, cerca de US\$ 8 mil. Mas há opções bem mais em conta, como o Dexing Jinniu. Lançado em abril deste ano, o veículo é vendido por US\$ 1.913 e atinge no máximo 40 km/h.

Compactos e com acabamento simples, sem luxo, os LSEV atendem à demanda de parte da população, que precisa de um carro para cumprir tarefas do dia a dia, mas não requer nada muito potente. A novidade atraiu não só consumidores, mas também um grande número de fabricantes, o que tornou a concorrência ainda mais acirrada.

Estima-se que, no ano passado, mais de 300 mil LSEV tenham sido vendidos na China, de acordo com o site Car News China, com base em Pequim. Ainda segundo o site, a maioria dos consumidores recarrega as baterias dos veículos nas tomadas de casa.

Mineradoras e nova queda de 20% da Volks impactam Bolsas europeias

22/09/2015 – Fonte: Folha de S. Paulo

As ações europeias recuavam nesta terça-feira (22) após fortes ganhos da sessão anterior, com companhias de recursos básicos encarando uma pesada venda generalizada após os preços do cobre caírem acentuadamente. O motivo é a preocupação sobre um excesso global do metal industrial.

As ações da Volkswagen caíam quase 20%, após despencarem cerca de 19% na sessão anterior, depois de investigação sobre uma possível fraude de testes de emissões nos Estados Unidos se espalhar para a Ásia.

Às 9h09 (horário de Brasília), Londres caía 2,15%; Paris, 2,59%; Frankfurt, 2,82%; Madri, 2,65%; e Milão, 2,75%.

Às 8h05, o índice das principais ações europeias FTSEurofirst 300 tinha queda de 2,37%, para 1.377 pontos, um dia após fechar com alta de 1%.

O índice de Recursos Básicos STOXX Europe 600 perdia 4,58%, pressionado por Rio Tinto, BHP Billiton, Glencore, Anglo American e Antofagasta.

"É uma continuação da tendência negativa para as companhias de recursos básicos enquanto temos um alto grau de incerteza sobre as economias emergentes. Nós temos visto algumas revisões negativas de lucro para o setor nas últimas semanas", disse o estrategista de ações do UniCredit Christian Stocker.