



26 DE OUTUBRO DE 2015

Segunda-feira

- CNI: CRÉDITO BANCÁRIO PARA EMPRESAS ESTÁ MAIS DIFÍCIL
- INVESTIMENTO DO GOVERNO ESTADUAL EM RODOVIAS É MAIOR DO QUE O DAS EMPRESAS
- GREVE DOS BANCÁRIOS PODE ACABAR NESTA SEGUNDA-FEIRA
- VOLKSWAGEN PODE OFERECER DESCONTO A QUEM TROCAR CARRO COM SOFTWARE ILEGAL, DIZ DPA
- VOLKSWAGEN FOX RECEBE SÉRIE ESPECIAL TRACK
- VEÍCULOS DE ENTRADA 1.0 TÊM O MAIOR CUSTO DE PROPRIEDADE
- ARTIGO: SETOR PRODUTIVO NUMA ECONOMIA À TOA
- CHINESES COMEÇAM A MONTAR JEEP CHEROKEE
- OPEL NEGA FRAUDAR EMISSÕES DE CARROS
- EMPRESAS SÃO OBRIGADAS A RECORRER AO JUDICIÁRIO PARA CONSTITUIR EIRELI
- LEVY QUER SIMPLIFICAR RECOLHIMENTO DE TRIBUTOS
- CONFIANÇA DO CONSUMIDOR VOLTA A CAIR EM OUTUBRO POR PERCEPÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL, DIZ FGV
- ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS NO SIMPLES NACIONAL COMEÇA A PERDER FÔLEGO
- DEFICIÊNCIAS NO TRANSPORTE CUSTAM R\$ 30 BI AO PAÍS, DIZ CNI
- SUDESTE PRECISA DE R\$ 63,2 BILHÕES PARA ESCOAR PRODUÇÃO ATÉ 2020
- COM REMUNERAÇÃO MAIOR DO QUE A DA POUPANÇA, CDBs ATRAEM INVESTIDORES
- CAMPANHA DA FIESP CONTRA CRIAÇÃO DE IMPOSTOS CHEGA À PRAIA DE COPACABANA

- EMPRESAS COM DIFICULDADES DE CAIXA ATRAEM FUNDOS ESPECIALIZADOS
- DESEMPREGADOS REPRESENTAM 60% DOS INTERESSADOS EM VAGAS TEMPORÁRIAS DE FIM DE ANO
- GOVERNO DISCUTE MANEIRAS DE INCENTIVAR O CONSUMO PARA REAQUECER ECONOMIA
- VOLKSWAGEN CONGELA PROMOÇÃO DE FUNCIONÁRIOS DEVIDO A ESCÂNDALO DE EMISSÕES, DIZ REVISTA
- LINHA DE CRÉDITO DO BNDES CAI EM R\$ 30,5 BI
- MONTADORAS AFIRMAM QUE MANTERÃO INVESTIMENTOS NO PAÍS
- SETOR DE CORTE E CONFORMAÇÃO ENFRENTA FORTE QUEDA
- SOBE O CUSTO DE IMPORTAÇÃO DE FERRAMENTAS DE METAL DURO
- AUTOPEÇAS: CAI DÉFICIT NA BALANCA COMERCIAL DO SETOR
- ABIMEI PREVÊ RECUO DE 25% NA IMPORTAÇÃO DE MÁQUINAS
- CMN CORTA RECURSOS DO PSI-FINAME A MENOS DA METADE
- BALANCA COMERCIAL TERÁ US\$ 15 BI DE SUPERÁVIT EM 2015
- GOVERNO LANÇA EDITAIS DO PIL NESTA SEGUNDA-FEIRA
- EXPORTAÇÕES DE MINÉRIO DE FERRO CRESCEM, MAS RECEITA CAI
- RECUPERAÇÃO EUROPEIA PROTEGE PEUGEOT DE QUEDA EM MERCADOS EMERGENTES
- USINAGEM PESADA DE PEÇAS LONGAS DE 2000 MILÍMETROS DE COMPRIMENTO DE TORNEAMENTO E ATÉ Ø 920 MM
- DÓLAR PERDE VALOR ANTE REAL, EM LINHA COM O EXTERIOR
- MITSUBISHI CRIA SISTEMA QUE PROJETA CAMINHO DOS CARROS
- PAUTA DO PLENÁRIO TEM MP DE PROTEÇÃO AO EMPREGO E PROJETO ANTITERRORISMO
- INVESTIDORES AINDA SE MOSTRAM TEMEROSOS EM INVESTIR NA COMPRA DE AÇÕES
- COMISSÃO DO MEIO AMBIENTE APROVA ISENÇÃO DE IPI PARA VEÍCULOS HÍBRIDOS E ELÉTRICOS FABRICADOS NO BRASIL
- ARTIGO: CNI TENTA CONTORNAR CRISE E PROPOR NOVAS ALTERNATIVAS PARA INFRAESTRUTURA
- PPPs PODEM AJUDAR A RECUPERAR ECONOMIA

| CÂMBIO Em 26/10/2015 | | |
|---------------------------------------|---------------|--------------|
| | Compra | Venda |
| Dólar | 3,883 | 3,843 |
| Euro | 4,285 | 4,234 |

Fonte: BACEN

CNI: crédito bancário para empresas está mais difícil

26/10/2015 – Fonte: Usinagem Brasil

As dificuldades de acesso ao crédito bancário, por pessoas jurídicas, estão maiores do que no auge da crise financeira de 2008 e 2009, segundo a Sondagem Industrial divulgada no último dia 21 pela CNI - Confederação Nacional da Indústria.

A pesquisa, feita na primeira metade de outubro com 2.468 empresas, revela que o indicador de facilidade de acesso ao crédito caiu pelo sétimo mês consecutivo e está em 29,9 pontos, em uma escala de zero a 100. Quanto menor o índice, maior a dificuldade.

A sondagem da CNI revela também que os empresários estavam insatisfeitos com o lucro e a situação financeira no terceiro trimestre (julho a setembro). O indicador de margem de lucro operacional ficou em 32,7 pontos, e o de satisfação financeira em 38,9 pontos.

Expectativas - De acordo com os dados, os preços das matérias-primas também subiram no trimestre passado. Apesar disso e das incertezas econômicas, a CNI aponta sinais positivos no horizonte, como a redução do excesso de estoques, que caiu de 53 para 51,6 pontos.

De acordo com o gerente-executivo de Política Econômica da CNI, Flávio Castelo Branco, "o início de um processo de ajuste dos estoques é muito positivo, porque, se consolidado, abre caminho para o aumento futuro da produção".

Outro ponto positivo é o aumento do otimismo dos empresários em relação às vendas externas. O índice de expectativas nos próximos seis meses passou de 50,2 pontos, em setembro, para 52,5 pontos. A disposição de investimento também melhorou um pouco, com elevação de 39,2 para 40,7 pontos, depois de nove quedas sucessivas.

Mas nem todas as perspectivas são positivas. A forte oscilação do dólar no ano fez com que a taxa de câmbio subisse do oitavo para o quarto lugar no ranking das principais preocupações do empresariado.

De acordo com a CNI, "a volatilidade do câmbio dificulta qualquer análise das empresas para planejamento de exportação, formação de preços e investimento necessário para o esforço exportador".

A maior preocupação do setor continua a ser, porém, a elevada carga tributária, de acordo com 44,9% das respostas, seguida pela demanda interna insuficiente (42,2%) e o alto custo da energia (29,4%).

Investimento do governo estadual em rodovias é maior do que o das empresas

26/10/2015 – Fonte: Gazeta do Povo

Um comparativo dá uma mostra de quão alto é o valor que o governo do Paraná decidiu investir em rodovias antes de concedê-las para a iniciativa privada em 2016.

Os R\$ 480 milhões destinados no orçamento para fazer duplicações e outras melhorias nas estradas representam mais dinheiro do que costuma ser aplicado anualmente em obras no chamado Anel de Integração (conjunto de rodovias que compõem o atual sistema paranaense de concessões).

Ao longo de 17 anos, as cinco concessionárias investiram R\$ 4 bilhões (em valores não corrigidos pela inflação).

À exceção de 2014, quando o valor se aproximou de R\$ 600 milhões, em todos os anos anteriores as empresas investiram bem menos do que o governo paranaense pretende gastar em rodovias como as PRs 445, 466, 280, 317 e 092 antes que sejam concedidas à iniciativa privada.

Governo vai duplicar rodovias que pretende pedaggiar em 2016

É preciso considerar que os valores a serem investidos dependem do cronograma de obrigações de cada concessionária. Há anos em que os montantes são mais vultosos e, em outros, mais acanhados.

Como a **Gazeta do Povo** mostrou na edição de domingo (25), a intenção do governo é de fazer a chamada concessão com subsídio. Significa que ele banca parte dos gastos das concessionárias para que o valor da tarifa seja menor. O dinheiro seria repassado para as vencedoras da licitação.

A convocatória para as empresas que querem administrar as rodovias será feita em novembro. As interessadas é que farão os projetos de engenharia. Os locais das praças de pedágio, o montante aplicado pelas empresas e o valor das tarifas ainda não estão definidos.

A partir do modelo adotado pelo governo paranaense, as empresas interessadas em administrar as rodovias é que fazem o projeto das obras que o trecho deve ter. É o chamado Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI).

Nessa lógica, a empresa arca com as despesas do projeto e é ressarcida caso não seja a vencedora da licitação que escolhe a concessionária. Nas últimas vezes em que o governo recebeu projetos assim, as propostas foram engavetadas, sem render nada para as empreiteiras.

A Triunfo ficou responsável pela PR-445, de Londrina a Tamarana, e pela PR-092, de Jaguariaíva a Cornélio Procópio. Já a Dalba projetou a PR-280, de General Carneiro a Francisco Beltrão.

O retrospecto pode desestimular empresas na hora de participar do novo projeto de concessões.

Greve dos bancários pode acabar nesta segunda-feira

26/10/2015 – Fonte: Gazeta do Povo



O Comando Nacional dos Bancários recomendou que a categoria aprove a proposta de reajuste salarial apresentada pela Federação Nacional dos Bancos (Fenaban) na última sexta-feira (23), o que pode marcar o fim da greve da categoria que completa 21 dias nesta segunda (26).

Os bancos ofereceram reajuste de 10% nos salários e benefícios, com ganho real de 0,11%, e de 14% nos vales refeição e alimentação – a proposta está abaixo dos 16% de reajuste pedido inicialmente pelos bancários.

“Foi uma vitória dos trabalhadores porque os bancos queriam um reajuste abaixo da inflação”, disse a presidente do Sindicato dos Bancários de São Paulo e uma das coordenadoras do Comando Nacional dos Bancários, Juvandia Moreira.

Agora, os bancários de todo o país farão assembleias nesta segunda-feira para decidir sobre a continuidade do movimento.

“Com esse índice, em 12 anos iremos acumular 20,83% de ganho real nos salários e 42,3% nos pisos. O vale refeição será de R\$ 29,64 por dia, com reajuste de 14% e 3,75% de ganho real”, disse o sindicato. A proposta da Fenaban também inclui abono de até 72% dos dias parados.

Em Curitiba, a assembleia ocorrerá no fim da tarde desta segunda, às 18h, no Espaço Cultural e Esportivo dos Bancários (Rua Piquiri, Rebouças). Também serão analisadas propostas específicas para os trabalhadores do Banco do Brasil e da Caixa.

Na capital e cidades vizinhas, a paralisação atingiu na sexta-feira (23) 362 agências e 15 mil trabalhadores, número que equivale a 81% do efetivo da categoria. No Paraná, segundo o sindicato, 20.450 trabalhadores estavam parados, afetando o atendimento em 830 agências.

Negociação

Desde o dia 25 de setembro, os bancos haviam apresentado três propostas. A primeira previa reajuste de 5,5%, com abono de R\$ 2,5 mil. Na segunda oferta, feita dia 20, apresentaram correção de 7,5% aos salários, sem abono. Na última quarta-feira (21), foi proposto reajuste de 8,75% também sem abono.

A categoria recebeu aumento real de 20,07% no período entre 2004 e 2014. Ano passado, foram 2,02% acima da inflação.

Volkswagen pode oferecer desconto a quem trocar carro com software ilegal, diz DPA

26/10/2015 – Fonte: Gazeta do Povo

A Volkswagen pode oferecer descontos a proprietários de carros na Alemanha na compra de carros novos caso eles troquem certos modelos antigos afetados pelo escândalo de emissões de poluentes que abalou a maior fabricante de carros da Europa, disse a agência de notícias alemã DPA neste domingo.

A Volkswagen está enfrentando sua maior crise nos negócios ao longo de seus 78 anos de história, após admitir no mês passado ter instalado um software em veículos a diesel para enganar os reguladores norte-americanos sobre o nível real de emissões tóxicas.

A companhia afirmou que faria um recall de cerca de 8,5 milhões de veículos a diesel na Europa com o software instalado. A oferta especial seria disponível apenas na Alemanha, onde cerca de 2,4 milhões de veículos a passarem por recall foram vendidos.

Incentivos para proprietários de carros da Volkswagen comprarem novos veículos podem ajudar a garantir que as vendas continuem estáveis após o escândalo e a tirar a pressão das concessionárias para implementar correções rapidamente.

A oferta de descontos para novos compradores de carro deve focar em proprietários de veículos com motor diesel de 1,6 litro, disseram fontes na Volkswagen e concessionárias, de acordo com a DPA.

A Volkswagen disse em resposta que é comum para a Volkswagen e suas concessionárias considerarem ofertas especiais para seus clientes.

Volkswagen Fox recebe série especial Track

26/10/2015 – Fonte: Automotive Business



A Volkswagen lançou no Fox a série especial Fox Track. O nome já havia sido utilizado para uma opção do Gol em 2013. O novo carro traz detalhes diferenciados, motor 1.0 de três cilindros e até 82 cavalos, câmbio manual de cinco marchas e preço sugerido de R\$ 45.390.

A lista de opcionais inclui a nova central multimídia Composition Touch, capaz de espelhar a tela de smartphones com sistema Android pela plataforma MirrorLink. A central tem tela colorida sensível ao toque de cinco polegadas, rádio, leitor de CD e arquivos MP3, Bluetooth e entradas USB, auxiliar e para SD-card.

O Fox Track vem com faróis de neblina integrados ao para-choque, faróis principais com acabamento que mistura máscara negra com detalhes cromados. As maçanetas e os retrovisores são pretos, assim como o defletor de ar instalado no alto da tampa do porta-malas. Um rack de teto também está no pacote.

O interior utiliza cores e tecidos do Fox Comfortline, mas pode ter o revestimento interno do teto e colunas escurecido. A lista de itens de série inclui ar-condicionado, direção com

assistência elétrica, coluna de direção com ajustes de altura e distância, chave do tipo canivete, vidros elétricos dianteiros com função um toque e sistema de som que integra rádio, conexão por Bluetooth, leitor de arquivos MP3 e entradas USB, auxiliar e para SD-card.

O Track tem ainda rodas de liga leve de 15 polegadas, faróis de neblina, espelhos laterais com repetidores das luzes de direção, lanternas traseiras escurecidas e para-sol iluminado.

Entre os opcionais há vidros traseiros elétricos, regulagem elétrica dos retrovisores externos, sensores de estacionamento dianteiro e traseiro, sensores de chuva e crepuscular, volante multifuncional revestido de couro com comandos de som e conectividade, retrovisor interno eletrocromico e luz de conversão estática nos faróis de neblina.

Veículos de entrada 1.0 têm o maior custo de propriedade

26/10/2015 – Fonte: Automotive Business

Os veículos de entrada – hatchbacks – são os que têm o maior valor de custo de propriedade proporcionalmente ao valor de aquisição do bem, segundo análise da Jato Dynamics, que desenvolveu uma ferramenta comparativa do custo para manter o carro sobre seu preço total e mensal (financiamento) durante o uso do automóvel.

De acordo com a pesquisa, os custos do hatch 1.0 representam 38% do valor total de aquisição do bem ao longo de 36 meses de uso, considerando que o valor médio do veículo é de R\$ 29,5 mil.

Esta proporção no segmento de sedã médio ficou em 10%, a melhor proporção entre os pesquisados. Para sedã compacto 1.6 e SUV, o valor proporcional ficou em 16% e 17%, respectivamente.

O estudo considerou como custos durante o uso do veículo os gastos avaliados em revisões, manutenção corretiva, seguro, pneus, juros e documentação, além de depreciação.

Para realizar a análise a Jato utilizou uma amostra com os cinco modelos mais vendidos de cada segmento no Brasil e reuniu os dados dentro de um prazo de 36 meses e com rodagem de 10 mil quilômetros por ano.

No comparativo entre o valor mensal do financiamento versus o gasto para utilizar o veículo, o modelo de entrada também apresentou o maior custo.

Considerando que o valor médio da parcela mensal para o segmento seja de R\$ 685, o proprietário precisa desembolsar até 80% deste valor para arcar com os custos totais do bem durante o mês, equivalente a R\$ 548, enquanto o sedã compacto 1.6 apresentou proporção de 56% ou R\$ 633 para um valor mensal médio de financiamento de R\$ 1.123.

No caso do sedã médio, com valor mensal de R\$ 1.514, os custos chegam a 50% desse valor, representando desembolso mensal de R\$ 758, enquanto o SUV analisado apresenta 54% do valor mensal médio de financiamento de R\$ 1.863, resultando em gastos de R\$ 1.005 por mês.

Veja abaixo os detalhes dos custos analisados pela Jato Dynamics:

| | HB Entrada 1.0 | Sedan Compacto 1.6 | Sedan Médio | SUV |
|--|----------------|--------------------|--------------|--------------|
| Valor Médio do Veículo | 29.503 | 48.371 | 65.247 | 80.283 |
| Parcela Mensal de Financiamento | 685 | 1.123 | 1.514 | 1.863 |
| Combustível | 173 | 183 | 176 | 221 |
| Seguro | 176 | 214 | 245 | 378 |
| Revisões em Concessionários | 39 | 44 | 44 | 50 |
| Manutenção | 32 | 42 | 40 | 39 |
| Pneus | 14 | 19 | 23 | 35 |
| Impostos/ Documentação | 113 | 176 | 230 | 282 |
| Custo Operacional Mensal | 548 | 677 | 758 | 1.005 |
| Custo Total de Propriedade Mensal | 1.233 | 1.800 | 2.273 | 2.868 |

Fonte: Jato Dynamics

Artigo: Setor produtivo numa economia à toa

26/10/2015 – Fonte: DCI

Na linguagem náutica, dá-se o nome de "toa" a cabo ou corda com que um navio reboca outro, que não tem propulsão própria. Nas escuras águas de uma política econômica atracada "em seu limite" (como anunciou a presidente Dilma em recente discurso na ONU), setores produtivos navegam à toa de um país sem rumo certo e sob estrondosa tempestade a provocar estragos na embarcação que transporta a mola do mercado gerador de emprego e renda.

O ajuste fiscal aponta para mais impostos para engordar os cofres públicos, com recursos inclusive da mal assombrada CPMF, que entre 1996 e 2007 levou aos cofres do governo mais de R\$ 222 bilhões.

No pano de fundo, a bocarra da máquina pública continua a retribuir com precariedade em segurança, saúde, educação, transportes e demais direitos sociais, como o trabalho, assegurados no artigo 6º da Constituição a todos os brasileiros.

Nessa maré, vagueiam nossas 790 mil empresas da prestação nacional de serviços, que movimentam mensalmente em torno de R\$ 55 bilhões e empregam cerca de 14,3 milhões de trabalhadores em demandas contratadas por toda a cadeia produtiva e governos.

Na comparação entre agosto e setembro, atividades da prestação de serviços consultadas pela FGV quanto ao presente e quanto ao próximo trimestre registraram queda de 12,7% no Índice de Situação Atual, ante os 9,6 de agosto; e Índice de Expectativas menor em 6,1%, contra os 1,7% na mesma base de comparação.

Sobre essas águas turbulentas, empreendedores que carregam cerca de 70% do PIB esperam encontrar o quanto antes um porto seguro para o ataque dos serviços. Movimentos recentes dos almirantes, comandantes e tenentes do navio Brasil, a que se atoa a produção nacional, sinalizam busca de novos rumos para nossa travessia no transporte de cerca de 70% do PIB.

comunicacao@cebrasse.org.br

Paulo Lofreta- Presidente da Central Brasileira do Setor de Serviço – Cebrasse

Chineses começam a montar Jeep Cherokee

26/10/2015 – Fonte: Automotive Business

A GAC Fiat Chrysler inaugurou recentemente uma unidade em Changsha onde produziu o primeiro **Jeep Cherokee** em solo chinês. A nova unidade faz parte do plano de expansão da Jeep, que começou a fabricação fora dos Estados Unidos com o Jeep Renegade em 2014 na Itália e neste ano no Brasil. O investimento na unidade foi de US\$ 785 milhões.

"A Jeep foi a primeira fabricante ocidental de automóveis a produzir na China (...) A fabricação local nos permite estar mais perto dos clientes e melhorar nossa posição no mercado", afirma o CEO das marcas Jeep e Ram e diretor de operações na Ásia-Pacífico, Mike Manley.

A produção do Cherokee deve atingir o ritmo pleno durante novembro e as entregas vão começar antes do fim do ano. A versão com motor 2.4 será a primeira em linha, seguida da 2.0. Segundo a FCA, até o fim de 2016 a linha de produtos Jeep na China terá três outros modelos montados localmente, entre eles o Jeep Renegade.

Opel nega fraudar emissões de carros

26/10/2015 – Fonte: Automotive Business



A General Motors também pode ser envolvida no "dieselgate", escândalo desencadeado pela fraude no controle de emissões de carros diesel da Volkswagen. A Opel, marca alemã pertencente ao grupo GM, é suspeita de ter adulterado o motor 1.6 diesel Euro 6 da Zafira para que ele fosse homologado, apesar de ser mais poluente do que o autorizado pela legislação.

A German Environmental Relief (DUH), organização alemã ligada à proteção ambiental, submeteu o veículo a testes na Universidade de Ciências Aplicadas de Bern, na Suíça. Segundo a organização os ensaios teriam detectado que o carro emite 17 vezes mais NOx do que o permitido.

Comunicado emitido pela entidade explica que a Zafira atendeu aos limites de emissões nos testes em dinamômetro com apenas as rodas dianteiras girando. Quando a avaliação aconteceu com as quatro rodas operando é que a poluição excedente foi detectada.

"Não há explicação técnica para isso", apontou a DUH, dando indícios de que a diferença pode ser causada intencionalmente pela programação do gerenciamento eletrônico do motor para burlar os testes.

A entidade apresentou os resultados ao órgão que regulamenta os transportes na Alemanha, a KBA, com a recomendação de que a autoridade faça nova análise com urgência para confirmar os resultados.

A Opel, em comunicado, negou qualquer possibilidade de fraude e garantiu nunca ter desenvolvido software para adulterar o comportamento do motor. A empresa apontou que a organização alemã fez a acusação, mas não detalhou o procedimento da avaliação, apesar de a montadora ter pedido diversas vezes. "Os resultados dos testes da Zafira conduzidos pelo DUH não são compreensíveis", apontou.

A fabricante assegura que, depois de saber dos resultados da entidade, sua equipe de engenharia submeteu um veículo igual a análise. Segundo a Opel, o resultado atende à legislação tanto nos testes da Zafira em dinamômetro quanto na avaliação com as quatro

rodas circulando. "As acusações são claramente falsas e sem fundamento", defende a empresa.

Empresas são obrigadas a recorrer ao Judiciário para constituir Eireli

26/10/2015 – Fonte: Contábeis.com

Mesmo sem impedimento legal, empresas são obrigadas a recorrer ao Judiciário para subsidiária constituir Eireli. As pessoas jurídicas que tentam constituir uma Empresa Individual de Responsabilidade Limitada (Eireli) estão precisando recorrer ao Judiciário, apesar de não haver qualquer impedimento legal.

Desde janeiro de 2012, quando entrou em vigor a Lei 12.441, o empresariado não precisa mais simular um quadro societário para constituir uma sociedade limitada. Uma única pessoa, física ou jurídica, pode constituir a empresa individual.

"Essa lei trouxe uma nova figura, que é a empresa limitada de uma pessoa só", afirma o sócio do Gaiofatto e Galvão Advogados Associados, Alexandre Gaiofatto. Até então, ele explica que a grande maioria das empresas criava uma suposta sociedade em que um dos donos detinha 99% de participação, e o outro com apenas 1%.

Esse mecanismo era muito utilizado porque até então a modalidade de empresa individual disponível não tinha o atributo de sociedade limitada. Sem esse benefício, o advogado explica que o empresário corre o risco perder seu patrimônio pessoal. "Na limitada, o patrimônio do sócio é isolado dos bens da empresa", acrescenta ele.

Regulamentação

No entanto, por uma determinação federal, as juntas comerciais de todo o Brasil não têm aceitado que as empresas constituam Eirelis – só pessoas físicas têm tido acesso à modalidade.

Essa vedação às Eirelis de pessoas jurídicas está na Instrução Normativa nº 117 do Departamento Nacional de Registro do Comércio (DNRC), órgão que foi substituído pelo Departamento de Registro Empresarial e Integração (DREI). O órgão é vinculado à Secretaria da Micro e Pequena Empresa.

"A única vedação às Eirelis de PJ vem desse departamento, que criou uma regulamentação complementar à lei", afirma Gaiofatto. Mas, segundo ele, não cabe à regulamentação fazer uma vedação que o Poder Legislativo não fez.

Pelo contrário, ele afirma que Legislativo trocou o termo "pessoa natural" por apenas "pessoa" na redação da lei, justamente para que as pessoas jurídicas fossem também contempladas como possíveis donas de empresas individuais.

O professor, advogado e ex-presidente da Junta Comercial do Estado de São Paulo (Jucesp), Armando Luiz Rovai, entende da mesma forma. "A regulamentação deve apenas trazer orientações, não pode vedar a possibilidade de que uma pessoa jurídica seja titular de Eireli", destaca.

Na visão dele, a resistência das autoridades em permitir que as pessoas jurídicas constituam Eirelis não possui qualquer justificativa. "Não há como debater isso de forma lógica. Alguém cismou que não pode", comenta ele.

Justiça

Gaiofatto conta que a alternativa para as empresas que não querem se submeter ao velho método de simular uma sociedade é recorrer à Justiça. Ele obteve uma liminar nesse

sentido, no juízo federal da 22ª Vara de São Paulo. A Fazenda Nacional recorreu, mas o Tribunal Regional Federal da 3ª Região manteve a liminar.

No caso, a controladora tentava converter uma subsidiária constituída no modelo de sociedade para uma Eireli.

“Prima facie [à primeira vista], não vislumbro a existência de qualquer óbice à possibilidade de que uma pessoa jurídica que tenha sua repartição societária sobre o regime de quotas venha a se constituir ou transformar na modalidade societária denominada Eireli”, disse na decisão o desembargador federal Marcelo Saraiva. Procurada, a Jucesp não se manifestou sobre o caso.

Levy quer simplificar recolhimento de tributos

26/10/2015 – Fonte: Contábeis. Com

O ministro da Fazenda, Joaquim Levy, disse hoje (23) que a capacidade de recuperação da economia brasileira é muito grande e que há chances significativas de retomada do crescimento no ano que vem.

“As pessoas estão ainda um pouquinho retraídas por outros fatores. Mas eu acredito que o potencial de crescimento da nossa economia está presente, e a possibilidade de recuperação no ano que vem não é nada desprezível”, afirmou, ao participar do 10º Encontro Nacional de Administradores Tributários, na sede do ministério na capital paulista.

Segundo o ministro, algumas medidas tomadas pelo governo começam a surtir efeito. “Nossa economia já tem respondido positivamente. Eu tenho absoluta convicção que, superadas algumas turbulências que a gente está vendo nesses dias, haverá uma recuperação importante e, com isso, nós também vamos ver a arrecadação respondendo de uma maneira positiva”, disse.

Levy defendeu adoção de ações para simplificar o recolhimento de tributos, a fim de contribuir para a retomada do crescimento econômico.

“São avanços que vão aumentar a nossa capacidade de arrecadar e, ao mesmo tempo, facilitar a vida de quem está gerando riqueza e bem-estar para a população, que são os contribuintes”, destacou. Entre as ações nesse sentido, o ministro citou a reforma do Programa Integração Social (PIS) e da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins) .

“Acho que a palavra-chave para o Brasil é produtividade. E a gente conseguir diminuir o custo das obrigações com impostos é muito importante. A governança fiscal será cada vez mais importante”.

Confiança do consumidor volta a cair em outubro por percepção da situação atual, diz FGV

26/10/2015 – Fonte: R7

Com piora da percepção sobre a condição atual, a confiança do consumidor brasileiro caiu 0,8 por cento em outubro sobre o mês anterior e renovou a mínima histórica pela quarta vez consecutiva.

O Índice de Confiança do Consumidor (ICC) divulgado nesta segunda-feira pela Fundação Getúlio Vargas chegou a 75,7 pontos em outubro, contra 76,3 pontos em setembro.

O resultado foi determinado principalmente pelo Índice da Situação Atual (ISA), que caiu 2,1 por cento em outubro e chegou a 65,7 pontos. Por sua vez, o Índice de Expectativas manteve-se estável em 81,1 pontos, patamar mais baixo da série.

"A falta de sinalizações positivas no front econômico associada às incertezas políticas mantêm a confiança no mínimo histórico. Os consumidores continuam bastante insatisfeitos com o presente e pessimistas em relação ao futuro", avaliou a coordenadora da sondagem, Viviane Seda.

"Houve estabilidade do índice que mede as expectativas mas, após recuo de 5,4 por cento no mês anterior, este movimento é ainda insuficiente para sugerir a possibilidade de uma mudança de tendência", completou.

O Brasil enfrenta um cenário de recessão com desemprego elevado e incertezas na área fiscal e forte crise política, incluindo o movimento pelo impeachment contra a presidente Dilma Rousseff.

Arrecadação de impostos no Simples Nacional começa a perder fôlego

26/10/2015 – Fonte: Contábeis.com

A arrecadação de impostos do Simples Nacional desacelerou até setembro deste ano, de acordo com dados da Receita Federal (RF), divulgados na última sexta-feira.

A receita do regime simplificado registrou aumento real (descontada a inflação) de 7,4% nos nove meses de 2015, em relação ao mesmo período de 2014, ao alcançar R\$ 51,684 bilhões.

Até setembro do ano passado, entretanto, o avanço desse recolhimento, ante 2013, foi maior (9,6%), ao acumular R\$ 44,929 bilhões no período analisado.

Somente em setembro deste ano, o crescimento real do Simples foi de 3,7%, para R\$ 5,908 bilhões, ante igual mês de 2014. Já a alta de setembro do ano passado foi de 7%, contra mesmo mês de 2013, alcançando R\$ 4,752 bilhões no período.

A perda de fôlego do Simples ocorreu apesar da universalização do regime tributário a partir deste ano, que incluiu 142 atividades como jornalismo, publicidade, administração medicina, advocacia, arquitetura, psicologia, entre outras profissões.

"Se, por um lado, houve incorporação de mais atividades no Simples, por outro, com a crise econômica, muitos estão adiando a abertura de empresas e, outros, encerrando as suas atividades, já que não há perspectiva positiva no médio prazo", afirma Kelly Carvalho, assessora econômica da FecomercioSP.

Valdir Pietrobon, diretor político parlamentar da Federação Nacional das Empresas de Serviços Contábeis (Fenacon), diz que o desemprego já bateu nas micro e pequenas empresas, o que também tem impactado na arrecadação.

"Com a crise, muitas empresas jogam algumas das suas atividades na informalidade, pela dificuldade de arcarem com os custos. As pequenas têm uma facilidade maior para fazer isso, embora não se fale dessa questão", comenta o diretor da Fenacon.

Expectativa ruim

As perspectivas para o próximo ano também não são boas, apesar do aumento do teto de adesão do Simples para empresas com faturamento de até R\$ 7,4 milhões. A regra vigora a partir de janeiro de 2016 e, até o momento, o teto de adesão é de R\$ 3,6 milhões.

"Se o Banco Central [BC] sinalizasse baixa da taxa de juros já no início de 2016, poderia ocorrer um impacto positivo na arrecadação do Simples. As pequenas ficariam incentivadas a se formalizarem. Mas, com o BC apontado redução dos juros só no final do ano, isso não anima as empresas a investir", afirma o vice-presidente do Cofecon, Júlio Miragaya.

"A instituição não deveria ter um rigor tão grande vendo a economia do País na situação em que está. Até o BC norte-americano leva em conta a taxa de desemprego para definir política monetária. No final deste ano, teremos 1 milhão de desempregados a mais."

Trajectoria de queda

Apesar da desaceleração, a receita tributária do Simples foi a notícia mais positiva do resultado geral da arrecadação de setembro. Com a atividade econômica fraca, a receita oriunda de impostos e contribuições federais continua em trajetória negativa.

Em setembro, a arrecadação ficou em R\$ 95,239 bilhões, acumulando R\$ 901,053 bilhões no ano. Na comparação com setembro de 2014, houve queda real de 4,12%.

No acumulado de janeiro a setembro, o recuo na arrecadação chegou a 3,72%.

Segundo a Receita, a queda ocorreu apesar das receitas extraordinárias de R\$ 13,1 bilhões. O órgão afirmou que a retração é influenciada por desonerações tributárias referentes a anos anteriores.

Até setembro deste ano, as desonerações tributárias somaram R\$ 79,491 bilhões, contra R\$ 72,157 bilhões em igual período de 2014.

Na comparação com o mesmo período de 2014, de janeiro a setembro a Receita também registrou queda, de 12,42%, na arrecadação no Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) .

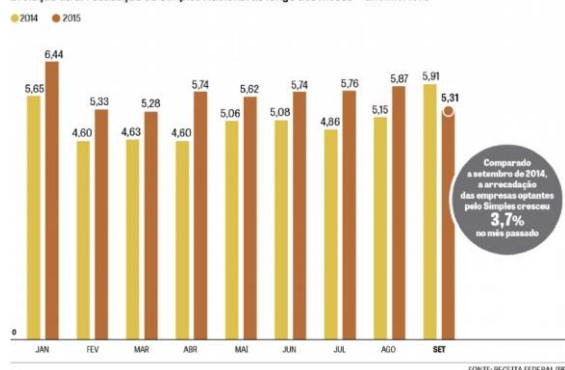
Na mesma base de comparação, houve queda de 12,93% na arrecadação do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e de 5,49% na do Imposto de Renda da Pessoa Física. As receitas previdenciárias e do PIS/Cofins caíram, respectivamente, 4,91% e 2,93%.

A Receita informou também que o prazo para as empresas aderirem ao Programa de Redução de Litígios Tributários (Prorelit) termina nesta sexta-feira.

O Prorelit permite que os débitos tributários vencidos até 30 de junho de 2015, e em discussão administrativa ou judicial, possam ser quitados em espécie de, no mínimo, 30% a 36% do valor consolidado dos débitos, e o restante com a utilização de créditos de prejuízo fiscal e de base de cálculo negativa da CSLL.

RESULTADO POSITIVO

Evolução da arrecadação do Simples Nacional ao longo dos meses ▶ Em bilhões de R\$



Deficiências no transporte custam R\$ 30 bi ao país, diz CNI

26/10/2015 – Fonte: Folha de S. Paulo

O mais completo e longo estudo sobre o transporte no país mostrou que anualmente o Brasil pode desperdiçar R\$ 30 bilhões por usar caminhos antigos e tortuosos para transportar suas mercadorias.

O trabalho, realizado pela CNI (Confederação Nacional da Indústria) nos últimos quatro anos com a consultoria Macrologística, levantou os custos de transporte das empresas para usar as atuais rodovias, ferrovias, portos e hidrovias brasileiras e quais seriam os caminhos que no futuro reduziriam mais os custos com esse item, que representa algo próximo de 7% do PIB nacional.

Após levantamento em quatro regiões, o trabalho relativo ao Sudeste será divulgado nesta segunda (26) e apontará que o investimento em oito grandes eixos de transporte levaria em 2020 a uma redução de custos de transportes de cerca de R\$ 10 bilhões/ano (5% dos gastos previstos).

SAÍDA PARA INFRAESTRUTURA - Oito projetos no Sudeste fariam país economizar R\$ 10 bilhões por ano com transporte

Das obras consideradas, a grande maioria consta há ao menos uma década nos planos do governo, mas a execução patina na falta de recursos e de planejamento e na burocracia.

O caso da rodovia Presidente Dutra é emblemático. Na concessão, realizada em 1996, havia a previsão de construção de uma nova pista na serra das Araras (RJ) num trecho sinuoso em que caminhões de grande porte têm dificuldade para trafegar.

A obra não foi feita e há ao menos quatro anos o governo e a concessionária negociam uma forma de fazer a nova pista. Em agosto, foi anunciada como projeto do PIL 2 (Programa de Investimento em Logística), mas só deve começar em 2016.

A nova pista da Dutra, aliada a outras grandes obras já em andamento, como a duplicação da serra do Cafezal, na Régis Bittencourt (SP), e o Rodoanel Norte (SP), teriam o potencial de reduzir os custos de transportes para as empresas em R\$ 716 milhões por ano no início da próxima década.

Economia grande também, de R\$ 372 milhões/ano, seriam a duplicação da ferrovia que liga Mato Grosso ao porto de Santos (SP) e o aumento da capacidade de receber navios desse porto. Todas essas obras estão sendo realizadas, mas ainda longe de ficarem como prevê o estudo.

Wagner Cardoso, gerente-executivo de infraestrutura da CNI, disse que a intenção do órgão é colaborar com trabalhos que o próprio governo já faz para planejar o desenvolvimento do transporte no país. Segundo ele, o fato de muitas obras se arrastarem é decorrente dos problemas com desapropriações e licenças. "Essas são partes que deveriam ficar com o governo, e não com o empreendedor."

OUTRAS REGIÕES

A situação das obras no Sudeste é muito parecida com a de outros dez eixos considerados prioritários das outras quatro regiões, identificados nas pesquisas anteriores. Todos já estiveram em algum plano governamental, muitos têm obras iniciadas, mas não conseguem ficar prontos.

É o caso da ligação entre Mato Grosso e o Pará pela BR-163, chamada por Cardoso de "joia da coroa" da infraestrutura do país. É dos projetos com maior potencial de redução de custos (R\$ 2,2 bilhões/ano), já que poderia levar cargas do agronegócio ao Norte e trazer cargas industriais em direção ao Sul, algo raro num eixo logístico.

"Quando ficar pronto, muda tudo no Brasil. Estamos apostando que sai, mesmo com esse céu que não é de brigadeiro", diz Cardoso, que acredita no fim das obras da rodovia até 2018.

Outro projeto considerado por ele de grande valor seria a reforma dos portos do Nordeste para que eles possam ampliar o transporte de cargas entre as capitais pelo mar, a cabotagem.

Mas, segundo ele, os projetos previstos pelo governo de ampliar os terminais, que são operados pela iniciativa privada, não vão dar grandes resultados se empresas que administram os portos, chamadas companhias Docas, não forem privatizadas.

"Porto é como shopping. O que adianta ter uma loja linda, que é o terminal, se o administrador do shopping, que é a Companhia Docas, não faz propaganda, estacionamento, deixa a loja sem luz?"

Sudeste precisa de R\$ 63,2 bilhões para escoar produção até 2020

26/10/2015 – Fonte: R7



A região Sudeste do Brasil precisa de R\$ 63,2 bilhões de investimentos na malha de transportes para assegurar o escoamento ágil e eficiente da produção, no mercado interno ou para exportação, segundo dados revelados nesta segunda-feira (26), pela CNI (Confederação Nacional da Indústria).

O valor necessário para executar, até 2020, 86 projetos prioritários para modernizar e integrar o sistema logístico de Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

De acordo com a CNI, as obras resultarão em uma economia anual de até R\$ 8,9 bilhões com o transporte de cargas para o setor produtivo, com base na movimentação projetada para o fim da década.

Para se chegar aos projetos prioritários, a confederação analisou 337 obras de ampliação e modernização de portos, aeroportos, ferrovias, rodovias, hidrovias e dutos. A entidade afirma que, para executadas por completo, seria necessário um investimento de R\$ 219,1 bilhões, até 2020, com redução anual de R\$ 13,4 bilhões em despesas com transporte.

Segundo o levantamento, a ampliação e melhoria da malha ferroviária é prioridade para melhorar o sistema logístico do Sudeste, com a maior parte dos investimentos. Até 2020, o modal exige R\$ 30,7 bilhões em investimentos, ou 48,% total, para ligar importantes centros produtivos no interior dos estados a portos, principalmente.

Os terminais marítimos, por sua vez, respondem por 22 projetos considerados urgentes. Segundo o estudo, a área precisa de R\$ 16,6 milhões em obras de construção, ampliação e melhoria para melhorar a competitividade do setor produtivo da região.

Com remuneração maior do que a da poupança, CDBs atraem investidores

26/10/2015 – Fonte: Folha de S. Paulo

Com o aumento dos juros e a baixa remuneração da poupança, parte dos investidores tem migrado para aplicações consideradas mais vantajosas hoje. Com isso, o volume investido nos CDBs (Certificados de Depósitos Bancários, títulos emitidos por bancos para captar recursos) cresceu pelo terceiro mês em setembro, para R\$ 477,6 bilhões.

Atualmente, a poupança rende 7,44% ao ano mais TR, bem abaixo do título bancário, cujo rendimento é vinculado ao DI (taxa de empréstimo entre bancos), em 14,14% no dia 23 (veja quadro acima).

A diferença é tão grande que nem a isenção de IR para a pessoa física favorece a caderneta. Os CDBs são tributados conforme a tabela regressiva, que começa em 22,5% para resgate até 180 dias e vai caindo gradativamente até alcançar o mínimo de 15%, para saques após 720 dias.

Mesmo após o desconto, o CDB entrega rendimento acima da inflação. Já a caderneta acumula ganho de 5,9% até setembro, ante IPCA de 7,64%.

Assim como a poupança, a maioria dos CDBs tem liquidez diária -ou seja, pode ser resgatada a qualquer momento. No entanto, os investidores tendem a adiar os saques para reduzir o montante de imposto a pagar.

Além do IR, retiradas feitas antes de 30 dias têm a incidência de IOF sobre o rendimento, com alíquotas que começam em 96% em operações de um dia e caem para até 3% em 29 dias.

O investimento tem proteção do FGC (Fundo Garantidor de Créditos), até R\$ 250 mil por pessoa física na instituição. Mas, segundo Marcelo Cambria, professor de finanças da Fipecafi, é preciso verificar se banco emissor do CDB é associado ao FGC.

Campanha da Fiesp contra criação de impostos chega à praia de Copacabana

26/10/2015 – Fonte: R7

O símbolo da campanha "Não vou pagar o pato", em protesto contra o aumento de impostos, está na Praia de Copacabana, na zonal do sul do Rio, neste domingo, 25. O pato inflável gigante, de doze metros, já percorreu diversas cidades desde setembro. Além do pato inflável, dois mil patinhos serão distribuídos no lançamento da campanha no Rio.

O objetivo dos organizadores é barrar a criação de novos impostos. Entre eles, a principal iniciativa a ser derrubada é a nova CMPF, já proposta pelo governo para aumentar a arrecadação.

Na internet, até o momento, a campanha já recolheu cerca de 800 mil assinaturas. A meta é chegar a um milhão, para depois encaminhar ao Congresso Nacional.

O presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Paulo Skaf, disse que o próximo local que vai receber o pato é Salvador, na Bahia. O pato também já esteve Brasília (DF) e em outras cidades do interior paulista.

"Em São Paulo a campanha está se espalhando por todo o estado cada dia mais, até porque ela passou a ser uma campanha da sociedade. Tem muitas iniciativas de outras pessoas e entidades. Não é mais da Fiesp ou da indústria", disse Skaf. Segundo ele, o pato deve percorrer a maioria dos estados brasileiros.

O presidente da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), Eduardo Eugenio Gouvêa, apoiou a iniciativa. "Nós advogamos há muitos anos que o estado brasileiro precisa reduzir seu custeio. Em 2008, o estado gastava 3% com custeio e agora são mais de 6%.

Nós já fizemos a proposta ao ministro (da Fazenda) Joaquim Levy de reduzir 0,8% por ano para voltar aos 3% em 2018. O problema é que o Executivo, e aí não é o ministro, está na contramão de reduzir o custeio.

O que nós estamos advogando é que haja um acordo entre congresso e governo e que nós possamos, no redesenho do estado, crescer. O Brasil está absolutamente parado", critica Gouvêa.

Empresas com dificuldades de caixa atraem fundos especializados

26/10/2015 – Fonte: Em.com

Um número crescente de boas empresas que repentinamente se viram em dificuldades está chamando a atenção de fundos especializados em ativos em situação de estresse. Na maior parte dos casos são companhias com endividamento alto, por vezes em dólares, e que enfrentam descasamento do fluxo de caixa com seu passivo, mas são consideradas saudáveis do ponto de vista de patrimônio, operacional e de gestão.

Nesse grupo está o fundo de private equity Acon Investments, norte-americano, que vinha com foco em operações tradicionais e agora busca oportunidades em empresas com dificuldades em seus passivos.

Emiliano Machado, executivo da Acon no Brasil, disse que o fundo está olhando ativos em condições pré recuperação judicial, ou seja, a companhia tem saúde operacional, mas o balanço deteriorado.

Rafael Fritsch, sócio da Canvas Capital, de fundos de ativos estressados, afirmou que os próximos dois anos devem ser marcados por um número grande de transações e troca de mãos de ativos.

Para ele, um indicador dessa mudança no ambiente do risco brasileiro está hoje no fato de que o bônus de dívida de empresas como Petrobras, Vale, Oi, CSN e Banco do Brasil podem oferecer retorno que companhias como o Frigorífico Independência, Celpa, Grupo Rede e OGX proporcionavam há cinco anos, lembrando que todas passaram por processo de recuperação judicial.

Executivos presentes no VII Congresso TMA Brasil de Reestruturação e Recuperação de Empresas notaram ainda que os bancos estão mudando seu comportamento. "Há mudanças, por falta de opção e pelo entendimento de que pode haver problemas para seus próprios balanços", comentou Renato Boranga, vice-presidente da Moelis &

Company. Luis DeLucio, diretor-gerente da Alvarez & Marsal, acrescentou que as instituições financeiras estão mais inclinadas a negociar antecipadamente.

Fritsch, da Canvas, disse ainda que provavelmente os bancos acabarão aumentando a venda de carteiras e que isso tende a se tornar uma prática como é em outras partes do mundo. Segundo ele, existem três bancos com propostas no mercado de venda de carteiras grandes.

O executivo não mencionou diretamente as cifras, mas citou R\$ 3 bilhões como um volume que seria capaz de mudar a dinâmica atual do mercado, onde a prática são lotes de milhões. "Acontecendo a primeira, veremos um volume importante", disse.

Desempregados representam 60% dos interessados em vagas temporárias de fim de ano

26/10/2015 – Fonte: Em.com



Com a economia em recessão, o emprego temporário de fim de ano, ainda que mais escasso em 2015, é uma saída encontrada pelos desempregados para voltar ao mercado de trabalho e conseguir alguma renda para quitar dívidas pendentes com contas básicas da casa, como luz, água, aluguel e com despesas de estudo.

O quadro é completamente diferente do que ocorria num passado recente, quando a economia estava em pleno emprego e os brasileiros se candidatavam a uma vaga temporária para complementar a renda.

Neste ano, 60% dos que procuram um trabalho para o período de Natal e ano-novo estão desempregados. É um resultado significativamente maior do que em 2014, quando 45% dos candidatos estavam nessa condição, aponta pesquisa da Vagas.com, empresa de tecnologia para recrutamento e seleção.

"Apesar de o desemprego ter subido, fiquei surpreso com esse resultado. A minha expectativa era que a parcela de desempregados candidatos a uma vaga temporária chegasse, no máximo, a 50%", diz Rafael Urbano, coordenador do estudo.

Ele diz que a pesquisa foi feita com uma amostra nacional de 1.133 candidatos que integram a base de dados da empresa. Eles foram consultados entre os dias 29 de setembro e 5 de outubro. Apesar de ser um levantamento nacional, 70% dos candidatos vivem no Sudeste, a região que mais está sentindo os efeitos da recessão.

Outro dado que confirma que o emprego temporário é uma alternativa para os desempregados afetados pela crise é que 60% deles estão sem trabalho há pelo menos nove meses, período em que a recessão piorou e as empresas começaram a demitir.

O perfil de quem busca um emprego temporário é muito mais jovem do que em períodos anteriores. Em 2015, a idade média dos candidatos é de 26 anos, ante 30 anos em 2014. Também aumentou significativamente, passou de 12% em 2014 para 30% em 2015, a parcela dos candidatos com idade entre 14 anos e 19 anos.

De certa forma, esse resultado é um reflexo do desemprego maior nessa faixa etária. Em setembro, a Pesquisa Mensal de Emprego do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) mostrou que a taxa de desemprego entre os que têm 18 anos e 24 anos atingiu 18,4% nas seis regiões metropolitanas do País, a mais alta entre todas as faixas etárias. No mesmo período, o desemprego médio nacional foi de 7,6%.

Conseguir uma oportunidade no mercado de trabalho ainda é a principal ambição dos candidatos a uma vaga temporária, com 28% das respostas, mas essa meta vem perdendo participação a cada ano. Urbano diz que, pela primeira vez, a pesquisa avaliou a fatia dos interessados em se recolocar e constatou que 16% declararam essa intenção.

Mas o resultado que chamou mais a atenção é a fatia crescente dos interessados em obter recursos com trabalho temporário para pagar os estudos, que foi de 13% este ano, ante 8% em 2014.

De acordo com a pesquisa, 9% dos candidatos pretendem embolsar uma renda com o emprego temporário para pagar dívidas.

— As contas da casa são o maior vilão das dívidas.

Neste ano, 50% dos que pretendem quitar dívidas planejam pagar contas de água, luz e aluguel, em comparação a 28% em 2014.

Enquanto pagar as despesas da casa e com estudos é o foco de atenção de quem tem dívidas pendentes, neste ano diminuiu a intenção dos devedores em quitar a fatura do cartão de crédito.

Em 2015, 41% têm essa intenção, ante 53% em 2014. A perda de participação do cartão de crédito é resultado do esfriamento do consumo e do aumento das despesas como tarifas de energia, por exemplo, em razão do elevado reajuste.

O resultado da pesquisa deste ano, que destoa do cenário de recessão, é que os candidatos em 2015 estão mais confiantes do que em anos anteriores e 94% deles acreditam que vão conseguir trabalho.

Governo discute maneiras de incentivar o consumo para reaquecer economia

26/10/2015 – Fonte: R7

Com a economia abalada pela crise política e o País à beira da recessão, o governo já estuda formas de facilitar o crédito ao consumidor para tentar aquecer a demanda.

O formato, porém, será cauteloso, distante das medidas adotadas há sete anos para combater a crise internacional e muito longe do que defende o PT e o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Duas premissas estão norteando este planejamento: as medidas devem ser tomadas sem comprometer a política fiscal e o impacto na inflação tem de ser o mais baixo possível.

A estratégia deve ser adotada ainda este ano, aproveitando a proximidade do Natal. Instituições do comércio e consultorias já projetam as vendas de fim de ano como muito fracas, diante do atual cenário.

Apesar da consequência imediata nas vendas do comércio, o impacto na economia deve levar um tempo maior, de cerca de dois trimestres. Mesmo assim, a expectativa da

presidente Dilma Rousseff é que essa mudança contribua para renovar o ânimo de empresários e dos consumidores logo no início de 2016.

Os estudos que circulam no governo indicam que caberá ao Banco Central afrouxar regras de provisionamento para calote com o objetivo de fazer com que os bancos liberem crédito a linhas específicas ao consumidor.

Para restringir ou incentivar esses empréstimos, o BC atenua exigências de reservas do capital próprio que os bancos precisam manter em caixa para emprestar.

Combinado a isso, também se espera a liberação de parte do dinheiro que os bancos são obrigados a deixar no BC, os chamados depósitos compulsórios. No entanto, a autorização seria condicionada ao desembolso em empréstimos para o consumo. Ou seja, o uso do dinheiro seria "carimbado".

Não se trata, segundo fontes ouvidas pelo Estado, de voltar a usar os bancos públicos para conceder empréstimos com taxas subsidiadas, prática recorrente do governo petista que fez com que se agravasse o rombo das contas públicas.

O desmonte das medidas que restringem o crédito não comprometeria, em tese, o esforço do ministro da Fazenda, Joaquim Levy, de buscar o equilíbrio das contas públicas.

No entanto, a mudança significaria, mesmo que de forma parcial, a aceitação do governo da estratégia proposta pelo ex-presidente Lula para tirar o ajuste fiscal do foco. Na sexta-feira, ele voltou a defender com ênfase o uso do crédito para salvar a economia.

"Temos um mercado extraordinário. São 200 milhões de seres humanos dispostos ainda a fazer compras. É a garantia para eles não perderem o emprego e a economia voltar a guiar", disse Lula, em entrevista a uma rádio na Bahia.

Lula não está sozinho e a influência dele no governo só aumenta. O Estado identificou que a defesa de mais crédito para irrigar a economia é bandeira de cinco ministros com influência na Esplanada, mesmo de fora do PT. Eles só admitiram na condição de anonimato porque a palavra final é da presidente.

Na área econômica, há quem defenda que essa medida não seja adotada de pronto. Acreditam que os resultados do recente aumento do limite do crédito consignado de 30% para 35% para o uso no cartão de crédito devem aparecer em mais algum tempo. A medida deve dar uma "respirada" na economia, apostam integrantes da equipe econômica.

No governo, no entanto, há quem veja com preocupação o incentivo ao crédito como sinal contrário ao combate da inflação, justamente no momento em que o Banco Central trava uma batalha dura para levá-la ao centro da meta.

O ex-diretor do Banco Central, Carlos Thadeu de Freitas, avaliou que a disparada da inflação não é decorrente de um aumento desenfreado da demanda e, portanto, a medida não traria risco para a alta de preços.

"O grande ponto de interrogação é se o consumidor vai querer se endividar ainda mais neste momento em que tem chances de perder o emprego". As informações são do jornal O Estado de S. Paulo.

Volkswagen congela promoção de funcionários devido a escândalo de emissões, diz revista

26/10/2015 – Fonte: R7

A Volkswagen congelará promoções administrativas no ano que vem em sua divisão VW como parte dos esforços de economia de recursos para ajudar a compensar os custos do escândalo dos testes de emissão de poluentes, disse uma revista de negócios alemã neste sábado.

A empresa alemã também planeja reutilizar quantas peças forem possíveis na próxima geração do seu popular Golf para economizar centenas de milhões de euros, de acordo com a Manager Magazin, que citou fontes da Volkswagen.

A maior montadora de carros da Europa está enfrentando sua maior crise de negócios nos seus 78 anos de história após admitir, no mês passado, que instalou um software em veículos a diesel para enganar a fiscalização dos Estados Unidos sobre o verdadeiro nível de emissão de toxinas.

A Manager Magazin disse que a Volkswagen agora vê os custos do escândalo excedendo 30 bilhões de euros, e o novo chefe-executivo Mathias Mueller planeja compensar a maior parte na marca VW, poupando subsidiárias mais luxuosas como Audi e Porsche.

A Volkswagen, que não comentou a notícia deste sábado imediatamente, havia dito que cortaria investimentos na divisão VW -a maior em faturamento- e aceleraria o corte de custos.

Linha de crédito do BNDES cai em R\$ 30,5 bi

26/10/2015 – Fonte: R7

O governo reduziu em R\$ 30,5 bilhões o limite de empréstimos que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Financiadora de Projetos (Finep) poderão fazer por meio do Programa de Sustentação dos Investimentos (PSI) até o fim do ano. O limite, que desde janeiro estava estabelecido em R\$ 50 bilhões, cairá, portanto, a R\$ 19,5 bilhões.

A medida, antecipada ontem pelo Broadcast, foi anunciada pelo Ministério da Fazenda e faz parte da política instituída desde o início do ano pelo ministro Joaquim Levy, que deseja diminuir a dependência que as empresas têm dos empréstimos subsidiados do BNDES. Entre todas as linhas de financiamento oferecidas pelo BNDES, é justamente o PSI, criado em 2009, que conta com as melhores condições, com as mais baixas taxas de juros.

Liberações. Segundo uma fonte do governo, o corte no PSI não deve atrapalhar as liberações desses empréstimos subsidiados pelo BNDES às empresas porque, neste ano, as contratações têm sido mais baixas.

O BNDES opera as linhas do PSI desde o início deste ano com recursos próprios, constituídos principalmente com os valores já repassados nos últimos anos pelo Tesouro Nacional. De 2008 a 2014, o Tesouro Nacional colocou cerca de R\$ 450 bilhões no BNDES.

Dos R\$ 19,5 bilhões de limite estabelecido a partir de agora, apenas R\$ 1 bilhão será operacionalizado pela Finep - todo o restante é via BNDES. Na parcela do banco, presidido por Luciano Coutinho, o governo ontem ainda alterou os limites de cada "sublinha" de financiamento oferecida no âmbito do PSI.

Montadoras afirmam que manterão investimentos no País

26/10/2015 – Fonte: Usinagem Brasil

Apesar das previsões de queda de 27,4% nas vendas e de 23,2% na produção para 2015, feitas pela Anfavea no início do mês, presidentes de algumas das principais montadoras de automóveis têm declarado à imprensa que os planos de investimentos de suas empresas no Brasil seguem inalterados. As entrevistas recentes de Phillipp Schiemer, da Mercedes-Benz, e de Olivier Murguet, presidente do Conselho da Região Américas do Grupo Renault, se somaram na semana passada à de David Powels, presidente da Volkswagen do Brasil.

Powels, em entrevista ao jornal Valor Econômico, publicada terça-feira passada, reafirmou o plano de investimentos de R\$ 10 bilhões no Brasil até 2018. De acordo o executivo, não há grande espaço para cortes dos investimentos no Brasil, tendo em vista a prioridade em renovar a linha da marca, com a inclusão do país na plataforma tecnológica mundial do grupo que já resultou na fabricação de três modelos globais: Up!, Golf e Jetta.

"Não vamos cortar produtos no Brasil, vamos continuar com nossos planos", disse, ressaltando que o pente fino que está sendo feito pelo grupo nos projetos em todo o mundo não terá grande impacto na estratégia da Volks no Brasil. "Não vai reduzir [o investimento]. Precisamos investir em uma nova plataforma e introduzir carros no país. Não há, hoje, perspectiva de cortar os investimentos", acrescentou.

Já Phillipp Schiemer, da Mercedes-Benz, disse ao site Automotive Business que a crise não altera o programa local de investimentos, de R\$ 3,2 bilhões entre 2010 e 2018, que inclui a modernização de fábricas e a renovação da linha de produtos.

Na mesma reportagem, Stefan Buchner, líder global da divisão de caminhões da companhia, lembra que o foco da companhia é o longo prazo: "O cenário no Brasil é desafiador, estamos ansiosos por mais estabilidade. Ainda assim, há muitas oportunidades e um enorme potencial. Não podemos ficar apenas reclamando da situação. Precisamos pensar em produtos e soluções competitivas".

Ainda segundo Schiemer, enquanto o mercado local permanece retraído, a companhia trabalha para ampliar as exportações. Entre 2014 e 2015, houve crescimento de 50% nas vendas externas, embora o volume ainda permaneça baixo, próximo de mil unidades.

"Precisamos de algum tempo para conquistar novos mercados", disse, acrescentando que está em negociações para que a Mercedes-Benz do Brasil forneça para países da África e do Oriente Médio. "Em 2016 devemos começar a exportar para o Egito."

Durante visita do governador do Paraná à fábrica de São José dos Pinhais, Olivier Murguet, presidente do Conselho da Região Américas do Grupo Renault, também confirmou os investimentos da montadora.

Na ocasião foi apresentado a Duster Oroch, o primeiro dos dois veículos previstos no ciclo de investimentos de R\$ 500 milhões para o período 2014-2019. A nova pick-up foi inteiramente desenvolvida pela Centro de Engenharia da Renault do Brasil.

De acordo com Murguet, a proposta dos novos modelos faz parte da estratégia da montadora de ganhar mercado em duas áreas novas áreas. "Nesse período, é preciso variar os produtos para ampliar a participação no mercado. Com a crise no setor, as vendas nos últimos dois anos caíram quase 30%", disse ele.

Setor de corte e conformação enfrenta forte queda

26/10/2015 – Fonte: Usinagem Brasil

O setor de corte e conformação de metais, que até poucos anos atrás registrava desempenho melhor que outros da indústria de máquinas no Brasil, vem enfrentando grandes dificuldades em 2015. Algumas empresas registram quedas de até 50% no volume de negócios.

Com um agravante: a maioria das empresas encontra poucas alternativas para contornar a situação, pois muito dependentes do setor automotivo - e que diminuiu a produção em 20,1% nos primeiros nove meses de 2015 (18,6% em veículos, 47,2% em caminhões e 33,1% em ônibus).

Outros setores que poderiam contribuir para minimizar a queda, como máquinas agrícolas, máquinas para construção, equipamentos para óleo e gás e de bens de consumo, também estão retraídos.

É o caso da Bener Presses, empresa integrante do Grupo Bener e que distribui no País as prensas da Seyi. "90% dos negócios na área de prensas são feitos com empresas ligadas ao setor automotivo", informa o gerente Nacional de Vendas Francesco Isola.

O gerente observa que 2015 começou bem e até abril registrou um volume razoável de negócios. Desde então, houve uma queda brusca. Em sua avaliação, a retração no faturamento deve ficar em torno de 30% na comparação com o ano passado.

Para Isola, a recuperação do nível de negócios deve ser gradativa a partir do próximo ano. Ele explica: a maioria dos clientes está trabalhando em apenas 1 turno (alguns, inclusive, fecharam as portas). Precisariam, assim, conquistar pedidos para "encher" outros dois turnos para só então pensar em comprar novas máquinas.

No entanto, o gerente diz ter sido surpreendido com algumas possibilidades de negócios surgidas durante a Feira de Corte e Conformação, realizada na semana passada em São Paulo.

"O mercado caiu forte", afirma José Carlos Visetti, presidente da Trumpf do Brasil, fabricante de máquinas de corte a laser, dobra, punção e marcação. "Os segmentos industriais que são os nossos principais clientes estão encolhendo", diz, referindo-se à indústria automobilística e de máquinas para construção, entre outros.

De acordo com o executivo, pela primeira em muitos anos a filial brasileira fechou um exercício em queda. No ano fiscal, encerrado em junho, a receita ficou 40% abaixo do ano anterior - quando aliás registrou seu recorde de vendas no País. De junho para cá, observa Visetti, os negócios não melhoraram, pelo contrário. "A melhora depende da recuperação da confiança nos caminhos do Brasil", afirma.

Já a Gasparini Brasil, fabricante de dobradeiras e guilhotinas, estima em 30% a queda nas vendas. "Todos os mercados estão sentindo os reflexos da atual crise. Conosco não poderia ser diferente", comenta Edilson Hernandes, gerente de Vendas.

Na tentativa de buscar alternativas para aumentar a competitividade e enfrentar a concorrência, ele conta que a empresa decidiu, ainda no ano passado, desenvolver uma máquina "mais básica", de menor custo, a HBS.

Lançada na Feimafe, em maio, a nova dobradeira já teve 10 unidades comercializadas. O número obviamente ainda não atende a expectativa da empresa, mas Hernandes diz que

a HBS tem grande potencial e “que foi muito bem recebida pelo mercado”. E a Gasparini vai manter os investimentos em novos desenvolvimentos. No próximo ano deve chegar ao mercado uma dobradeira 100% elétrica (hoje todos os modelos são hidráulicos) “seguindo a tendência de mercado por máquinas mais sustentáveis”.

Sobe o custo de importação de ferramentas de metal duro

26/10/2015 – Fonte: Usinagem Brasil



Os custos de importação de ferramentas de metal duro acumulam alta de 20,07% no período de janeiro a setembro de 2015.

A informação foi divulgada na última sexta-feira, em boletim divulgado pelo Sinafer - Sindicato das Indústrias de Artefatos de Ferro, Metais e Ferramentas em Geral do Estado de São Paulo.

De acordo com o levantamento, produzido pela WebSetorial sob encomenda do Sinafer e da ABFA - Associação Brasileira dos Fabricantes de Ferramentas, o fato se deve “ao aumento de 28,06% nos preços das importações desses produtos convertidos em reais, do aumento de 6,34% nos custos operacionais das empresas para a distribuição desses produtos no mercado brasileiro e de aumento de 6,06% nos custos da mão de obra - equipes técnica e de marketing, dedicadas à comercialização desses produtos”.

O levantamento é realizado com base em dados obtidos junto ao MDIC-Secex, IBGE, Datafolha e FGV.

O índice de aumento é calculado pela média ponderada de três componentes: o preço médio da ferramenta de metal duro importada, cujos valores nas fontes primárias são apurados em euro e dólar e convertidos em reais, com peso de 65%; o custo da mão de obra local, necessária para a comercialização do produto no Brasil, com peso de 15% no custo total do produto importado; e demais custos, como energia, pedágios, embalagens e logística, entre outros, quando da comercialização das ferramentas de metal duro importadas.

Vale ressaltar que o aumento ocorre apesar da que dos preços do tungstênio e do cobalto - os principais insumos para a fabricação das ferramentas de metal duro - no mercado mundial.

No período de janeiro a setembro, a variação dos preços dessas commodities foi negativa em 22,73%, em relação ao mesmo período de 2014.

VARIAÇÕES NOS CUSTOS DAS FERRAMENTAS DE METAL DURO IMPORTADAS

| DESCRIÇÃO | SET15/AGO 15 | JAN15-SET15/ JAN14-SET14 | OUT14-SET15/ OUT13-SET14 |
|---|--------------|-----------------------------|-----------------------------|
| ÍNDICES | | | |
| ÍNDICE - FERRAMENTAS DE METAL DURO IMPORTADAS | 1,53% | 20,07% | 30,77% |
| ÍNDICE - PRODUTOS IMPORTADOS | 2,21% | 28,06% | 43,47% |
| ÍNDICE - CUSTOS GERAIS | 0,95% | 6,34% | 8,35% |
| ÍNDICE - MÃO DE OBRA | 0,00% | 6,06% | 9,54% |
| COMMODITIES | | | |
| ÍNDICE - COMMODITIES (TUNGSTENIO + COBALTO) | -0,06% | -22,73% | -22,14% |
| TAXA DE CÂMBIO | | | |
| TAXA DE CÂMBIO NOMINAL (REAL/ DÓLAR - USA) | 11,16% | 38,08% | 31,54% |
| TAXA DE CÂMBIO NOMINAL (REAL/ EURO) | 12,07% | 13,49% | 10,77% |

FONTE: TRADE MAP, SECEX, DRA/FOLHA, BGE, FGVE/FUNCEX | ELABORAÇÃO: WEBSETORIAL

Autopeças: cai déficit na balança comercial do setor

26/10/2015 – Fonte: Usinagem Brasil



O volume de importações no setor de autopeças continua superando o das exportações, mas o déficit vem apresentando queda. De acordo com levantamento realizado pelo Sindipeças, com base em dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, a balança comercial brasileira de autopeças foi deficitária em US\$ 4,72 bilhões no acumulado de janeiro a setembro, valor 36,3% inferior ao de igual período de 2014.

No período, exportações e importações sofreram recuo, de 6,8% e 22,8%, respectivamente. As vendas do setor de autopeças para 180 países totalizaram US\$ 5,84 bilhões, enquanto as compras, vindas de 154 países, somaram US\$ 10,56 bilhões.

Os principais destinos das autopeças brasileiras foram Argentina, EUA, México, Países Baixos e Alemanha. Os maiores volumes importados vieram dos EUA, China, Japão, Alemanha e Coreia do Sul.

Quanto às vendas líquidas do setor, o balanço do período janeiro a agosto - o mais recente divulgado pela entidade - registra volume 12,3% inferior ao registrado em igual período de 2014.

Abimei prevê recuo de 25% na importação de máquinas

26/10/2015 – Fonte: Usinagem Brasil

“A Abimei estima redução de no mínimo 25% na importação de máquinas em 2015”, informa Ennio Crispino, presidente da entidade que reúne os distribuidores e importadores

de máquinas e equipamentos do País. Em entrevista realizada durante a Feira de Corte e Conformação de Metais, na semana passada, o dirigente explicou que esse índice poderá ser maior ou menor dependendo da importância dos setores automotivo e de petróleo e gás na carteira de clientes de cada empresa.

Crispino comentou ainda um dado encontrado em levantamento recente encomendado pela entidade: ao mesmo tempo em que diminui a importação de máquinas tem crescido o volume de importação de peças para máquinas importadas. A explicação é que os clientes estão optando por fazer a manutenção de suas máquinas antigas a investir em máquinas novas.

Sobre a crise atual, avalia que o mais preocupante está no fato de não ser possível visualizar qualquer sinal de reversão, de se estabelecer um possível ponto de inflexão da atual curva descendente.

Segundo ele, inclusive, já tem ouvido comentários de empresários de que não acreditam na reversão do cenário em 2016. "Enquanto não houver uma retomada na produção de veículos não representará nada para o nosso setor", observa.

Exportações – "Com o aumento do dólar, fala-se muito que a indústria brasileira deveria aproveitar a oportunidade para exportar. Mas como fazê-lo se a indústria da manufatura não está preparada, não conseguiu investir em meios de produção", diz. "Os que conseguiram investir podem ter algum sucesso, pois irão apresentar algum diferencial".

Sobre a feira, Crispino diz ter notado maior preocupação dos expositores em apresentar soluções completas, incluindo a automação. Em sua opinião os clientes estão em busca de soluções para o aumento da produtividade e redução de custos.

"Não querem mais só a prensa ou a dobradeira, querem também carga e descarga automática e, de preferência, a solução completa de uma única fonte". De olho nessa tendência, "as empresas têm procurado estreitar as parcerias com integradores e fornecedores para aproveitar as poucas oportunidades de negócios que estão surgindo".

CMN corta recursos do PSI-Finame a menos da metade

26/10/2015 – Fonte: Usinagem Brasil

O PSI-Finame (Programa de Sustentação do Investimento), principal programa do governo de estímulo aos investimentos das empresas, sofreu corte de R\$ 30,5 bilhões no orçamento deste ano. Na última sexta-feira (23), o Conselho Monetário Nacional (CMN) aprovou a redução do limite de crédito para o programa de R\$ 50 bilhões para R\$ 19,5 bilhões.

O Conselho Monetário determinou ainda que os interessados em obter financiamento deverão protocolar os pedidos no BNDES até 30 de outubro. Os pedidos serão analisados e os empréstimos podem ser contratados até 31 de dezembro.

De acordo com o Ministério da Fazenda, a medida foi necessária para ajudar no reequilíbrio fiscal e para adaptar o orçamento do PSI ao ritmo de contratação, que estava abaixo do previsto por causa do aumento dos juros.

A medida gerará economia de R\$ 900 milhões em equalizações (dinheiro que o Tesouro Nacional repassa para cobrir as diferenças entre os juros subsidiados e as taxas de mercado) ao longo dos próximos anos.

O corte dos limites dentro de cada tipo de linha de crédito foi decidido pelo BNDES. Criado em 2009 para estimular a economia, o PSI financia a aquisição de bens de capital (máquinas e equipamentos), investimentos em inovação e exportações com recursos do BNDES e da Finep.

Balança comercial terá US\$ 15 bi de superávit em 2015

26/10/2015 – Fonte: Usinagem Brasil

O ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Armando Monteiro, disse na semana passada que a balança comercial brasileira deve fechar o ano de 2015 com saldo positivo de mais de US\$ 15 bilhões e dobrar o resultado no ano que vem, com as exportações superando as importações em mais de US\$ 30 bilhões.

De acordo com a Agência Brasil, Monteiro informou que as exportações de manufaturados para os Estados Unidos já registram crescimento de 5% neste ano e que a balança comercial de manufaturados deve ter uma redução do déficit em 2015. No ano passado, o déficit ficou em mais de US\$ 100 bilhões e, neste ano, deve cair para US\$ 80 bilhões.

"O resultado da balança comercial nos indica uma tendência de aumento das exportações e também de substituição das importações, o que é, particularmente para a indústria brasileira, um movimento importante", disse durante assembleia plenária do Conselho Empresarial da América Latina, realizado no Rio de Janeiro.

O ministro reconheceu que "a queda acentuada" das importações contribuiu para o resultado, assim como a desvalorização do real frente ao dólar, mas destacou que as exportações também cresceram em volume físico. Em sua avaliação, se os valores das commodities se mantivessem em relação ao ano passado, a balança comercial poderia ter um resultado de mais de US\$ 35 bilhões de dólares neste ano.

"É evidente que tem o efeito câmbio, mas há, sim, um claro engajamento do setor empresarial no esforço de exportação", disse o ministro. Ele também considerou que o acordo comercial Transpacífico, entre países banhados pelo oceano, pode acelerar as negociações de um acordo entre o Mercosul e a União Europeia, que deve ter o início da troca de ofertas no próximo mês.

Governo lança editais do PIL nesta segunda-feira

26/10/2015 – Fonte: Usinagem Brasil

Os primeiros editais para concessão de portos do Programa de Investimento em Logística (PIL) serão publicados nesta segunda-feira (26), de acordo com o secretário do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Maurício Muniz Barretto.

O investimento total de R\$ 37,4 bilhões para arrendamento na área de portos envolve 21 terminais. O edital a ser publicado nesta segunda-feira envolve o leilão dos primeiros quatro terminais portuários, um no Pará e três em Santos, com investimentos de R\$ 1,15 bilhão.

Lançado em 9 de junho pelo governo, o PIL prevê investimento de R\$ 198,4 bilhões, no período de concessão, para rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. São R\$ 69,2 bilhões entre 2015-2018 e R\$ 129,2 bilhões a partir de 2019.

No total, serão investidos R\$ 66,1 bilhões em rodovias, R\$ 86,4 bilhões em ferrovias, R\$ 37,4 bilhões em portos e R\$ 8,5 bilhões em aeroportos.

Rodovias - Até 2018, serão concedidos 7.068 quilômetros em 16 rodovias pelo país. "É uma meta importante e corresponde ao processo evolutivo e crescente de concessões dos últimos anos", disse Muniz Barretto.

O chamamento de 11 projetos em rodovias teve 314 interessados. "É uma demanda grande. Tem de ser um processo contínuo. À medida que vamos fazendo leilões, isso dá previsibilidade para as empresas participarem cada vez mais."

Exportações de minério de ferro crescem, mas receita cai

26/10/2015 – Fonte: Em.com

Estrela do comércio de Minas Gerais e do Brasil com o exterior, o minério de ferro vive numa encruzilhada de desafios no mercado internacional, mas não perdeu toda a majestade na balança brasileira.

Os embarques da matéria-prima terminaram setembro em ciclo de alta acumulada no ano de 6,13% e devem manter o ritmo até dezembro, a despeito de a receita das vendas ter despencado 47,11% na comparação com os primeiros nove meses de 2014.

Entre a boa e a má notícia, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Mdic), os números mostram que o carro-chefe da produção mineral do país puxa uma nova corrida das grandes empresas exportadoras, a Vale e a Samarco Mineração, diante de seus concorrentes no mundo.

A briga é para aumentar a oferta de minérios mais ricos em ferro, portanto mais caros, e processados a custos menores.

A ordem é disputar cada palmo da demanda dos maiores compradores na China, Japão, Europa e Oriente Médio, num ambiente que alimenta as baixas dos preços, próximas de 50% no último ano, contudo, deslocando fornecedores menores da commodity.

Como mandam as leis da economia, a oferta excessiva pressiona as cotações, o que exige maior esforço das mineradoras e ajustes que implicaram, neste ano, cortes na produção da Vale em Minas Gerais, ao mesmo tempo em que, agora, começa a crescer o processamento para elevar os teores de ferro nas jazidas de Itabira e de São Gonçalo do Rio Abaixo, na porção central de Minas.

A movimentação das empresas difere de ondas anteriores de mercado, quando a corrida dos concorrentes se deu em longo período de preços ascendentes.

As cotações da tonelada de ferro saíram de US\$ 20 no começo de 2005 para atingir US\$ 140 em 2011. Em janeiro último, estavam na faixa dos US\$ 60.

Estimativas da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) indicam fôlego para os volumes embarcados no Brasil continuarem a crescer e avançar mais 5%, pelo menos, em 2016, num cenário de continuidade da queda do valor da tonelada exportada.

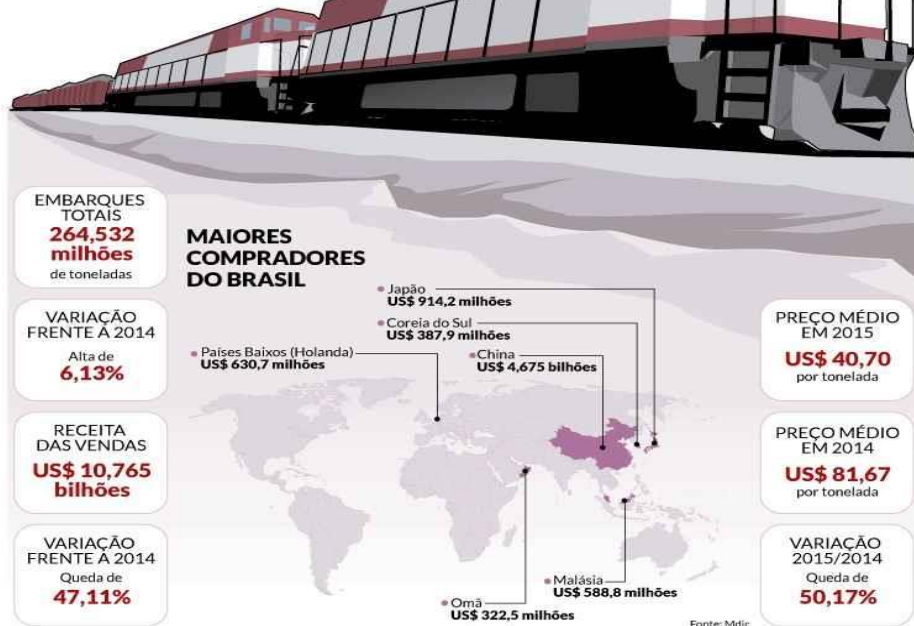
GEOGRAFIA MINERAL

Raio X das exportações brasileiras de minério de ferro, que têm a China como principal destino (janeiro a setembro)

PRINCIPAIS EMPRESAS EXPORTADORAS

• Vale
US\$ 8,541 bilhões

• Samarco Mineração
US\$ 1,836 bilhão



De janeiro até o mês passado, o preço da tonelada brasileira exportada foi de US\$ 40,70, ante US\$ 81,67 registrados de janeiro a setembro de 2014. "A briga se dá entre as gigantes do setor.

Se alguém abrir espaço, ele é ocupado pelo concorrente", afirma o presidente da entidade, José Augusto de Castro. Estima-se que as multinacionais Rio Tinto, BHP, Vale e a companhia australiana Fortescue Metals Group tenham respondido por mais de 70% da oferta mundial no ano passado. As três competidoras da Vale anunciaram aumento ou recorde de produção, assim como fez a companhia brasileira nesta semana.

A Vale deverá se confirmar no posto de maior exportadora do país em 2015, já tendo despachado ao exterior embarques gerais avaliados em US\$ 8,541 bilhões de janeiro a setembro.

O diretor administrativo do Sindicato da Indústria Mineral de Minas Gerais (Sindiextra), Cristiano Monteiro Parreiras, afirma que, com a forte demanda apresentada pelo mercado chinês nos últimos anos, as companhias expandiram a produção de olho na cotação do minério de ferro no mercado internacional.

Segundo ele, a expectativa era que os chineses mantivessem a demanda em alta, inclusive com a entrada de outros consumidores, mas isso não ocorreu. Pelo contrário, a desaceleração do crescimento do país resultou em estagnação da demanda.

"O problema do minério não é a demanda. O que se tem é uma sobreoferta do minério australiano", disse.

Nesse sentido, as mineradoras com melhor custo/benefício têm conseguido se manter em alta, inclusive com elevação da produção. No Brasil, é o caso principalmente da Vale e da Samarco.

Em outros países, fora do rol de tradicionais no setor, o que se observa é a paralisação na produção.

A quarta maior mineradora do mundo, Glencore, paralisou a produção em minas importantes na Austrália e no Peru. Segundo Parreiras, as companhias brasileiras apresentam bom nível de competitividade, mas, dada a ferrenha disputa por mercado no atual cenário, as empresas vão procurar ampliar a produção em minas com melhor custo/benefício.

“Esse acréscimo de produção demonstra a competitividade do setor mineral, que, mesmo em crise, continua a buscar espaço no mercado”, destaca o diretor do Sindiextra.

Eficiência a todo custo Grandes ajustes de custos e o desembolso de recursos com o objetivo de melhorar a produtividade, para continuar gerando retorno atrativo aos investidores, ainda estão por vir, num momento de preços baixos, como observa o relatório Mine 2015, publicado pela empresa de consultoria PwC, que aborda os rumos da indústria global de mineração, com destaque para as 40 maiores mineradoras do mundo, incluindo a Vale.

Os maiores efeitos desse ambiente desafiador serão sentidos nos produtores de minério de ferro, em razão do declínio dos preços, segundo o sócio da PwC Brasil, Ronaldo Valiño.

“Além da noticiada demanda mais lenta da China, as quedas de preço estão muito relacionadas ao excesso da oferta atual no mercado”, afirmou o especialista, ao divulgar o relatório em meados deste ano.

Itabira investe para retomada

Berço da atuação da Vale, as reservas de Itabira, na Região Central de Minas Gerais, vão retomar, com minério de alta qualidade, o nível de produção, que vinha caindo desde 2006.

Três grandes projetos de processamento e retirada de impurezas de minério pobre em ferro, do tipo itabiritos, vão permitir à companhia elevar a produção no município, estimada em 35 milhões de toneladas neste ano para 39 milhões em 2016 e 50 milhões em 2018. Se confirmada a progressão, será o melhor resultado em 13 anos.

As intervenções estão sendo feitas a partir de atualização tecnológica de processos e equipamentos nas minas de Conceição e do Cauê, como parte de um pacote de investimentos em fase de conclusão orçado em US\$ 5,5 bilhões, lembra Antônio Padovezi, diretor do Departamento de Ferrosos Sudeste da Vale.

Os recursos contemplaram também a mina de Vargem Grande, em Nova Lima, na Região Metropolitana de Belo Horizonte. A mineradora investiu outros US\$ 423 milhões nos últimos sete anos e acaba de pôr em marcha a expansão de sua maior jazida mineira, de Brucutu, em São Gonçalo do Rio Abaixo, com o mesmo objetivo de elevar a qualidade do minério e ampliar a vida útil de seus ativos.

“Em termos de qualidade e custos competitivos, estamos bem posicionados em Minas”, disse Antônio Padovezi ao Estado de Minas. Com a implantação dos projetos, a companhia passa a explorar minérios lavrados com 42% de teor de ferro e que ao fim dos processos de beneficiamento nas reservas apresentam grau de pureza de 68%.

Padovezi observa que a referência de preços usada no mercado internacional são minérios com teores de 62% de ferro. Acima disso, o produto recebe prêmios pela qualidade.

“A busca de produtividade não para. Não significa que chegamos nesse patamar e

estamos satisfeitos”, completa o diretor da Vale. Em razão dessa meta, a empresa cortou 13 milhões de toneladas de capacidade anual de produção em jazidas consideradas muito antigas e improdutivas de Minas Gerais.

A companhia informou, durante a divulgação dos resultados do terceiro trimestre, que espera reduzir o custo de produção de minério de ferro para US\$ 10 por tonelada, depois do pleno funcionamento dos projetos nas reservas de Minas e da entrada em operação do S11D, a nova megaexpansão de Carajás (PA), com capacidade para produzir 90 milhões de toneladas de ferro por ano. De julho a setembro, cada tonelada foi produzida pela companhia a US\$ 12,70. (MV e PRF)

Recuperação europeia protege Peugeot de queda em mercados emergentes

26/10/2015 – Fonte: Reuters

A PSA Peugeot Citroen divulgou nesta segunda-feira alta de 3,2 por cento na receita do terceiro trimestre, apoiada em recuperação da demanda na Europa que defendeu a companhia da queda de vendas na China.

A receita subiu para 12,4 bilhões de euros nos três meses encerrados no final de setembro, apesar de recuo de 4,3 por cento nas vendas em volume no mundo e de 17 por cento na Ásia.

"O importante é que nosso crescimento sólido é movido por elementos cruciais de nossas vendas e de nossa estratégia de produto", disse o vice-presidente financeiro da PSA, Jean-Baptiste de Chatillon, a jornalistas, citando um aumento líquido de preço de 1,2 por cento no trimestre.

Usinagem pesada de peças longas de 2000 milímetros de comprimento de torneamento e até \varnothing 920 mm

26/10/2015 – Fonte: CIMM



Estabilidade e rigidez sempre foram a chave para a precisão máxima em torneamento universal. DMG MORI entra agora em uma outra dimensão na produção sofisticada de peças usinadas com a NLX 6000 | 2000.

Como sucessor da série SL, com mais de 2.300 máquinas instaladas em todo o mundo, a estreia mundial na EMO destina-se especialmente a clientes no campo da tecnologia de energia, da indústria do petróleo, bem como da hidráulica e engenharia mecânica.

Os usuários irão se beneficiar da produtividade e versatilidade do novo modelo topo de linha. Um comprimento de torneamento de 2000 milímetros, uma opção eixo Y com +/- 100 milímetros mais as variações de eixo-árvore individuais, bem como torre BMT® opcional para as mais exigentes operações de usinagem e a moderna interface do usuário CELOS® são todas as características que se somam e fazem do NLX 6000 | 2000 uma garantia para processos eficientes e produção orientada para o futuro da produção de grandes peças.

A construção do NLX 6000 | 2000 é baseado em uma robusta base inclinada a 45 ° com guias planas de até 180 mm de largura em todos os eixos para amortecimento ideal e rigidez dinâmica.

Fusos de esfera com um diâmetro de 50 mm e um cabeçote com motor integrado e um contraponto tipo built-in para garantir estabilidade durante as operações de usinagem. O conceito da máquina é também a base para uma área de trabalho de dimensões generosas.

Com um diâmetro de torneamento máximo de 920 mm e um comprimento de torneamento de até 2.000 mm, o maior modelo da série NLX está predestinado para aplicações de torneamento que se estendem até o intervalo XXL. Os longos cursos de 485 mm no eixo X, 200 mm (± 100 mm) no eixo Y, e 2,150 mm no eixo Z são ainda mais uma prova disso. O tamanho máximo da placa é de 600 mm.

Como a área de trabalho, as passagens do eixo-árvores também são superdimensionados. A oferta inclui \varnothing 185 mm (tipo B), \varnothing 285 milímetros (tipo C) e \varnothing 375 mm (Tipo D). Graças à seus poderosos acionamentos, os eixos-árvores atingem torques de cerca de 7.000 Nm, no caso do tipo B e até 12.000 Nm para as duas versões maiores.

Com relação à torre, o NLX 6000 | 2000 impressiona com o desempenho de um centro de torneamento: o motor de acionamento integrado com tecnologia BMT® tem uma velocidade máxima de 4.000 rpm e um torque de 117 Nm. Há espaço para 12 ferramentas acionadas.

O projeto de design da DMG MORI é outro destaque do NLX 6000 | 2000. A carenagem pintada a pó é resistente a arranhões, assim que garante uma vida útil superior e por sua vez maior custo benefício.

Com o objetivo de reforçar a facilidade de utilização, os puxadores das portas foram criados ergonomicamente e a vista para a área de trabalho otimizada. Além disso, o controle CELOS® com 21.5" painel e tela touch screen e interface MAPPS V é a maneira mais rápida desde a ideia até a peça acabada.

A nova interface de usuário com a sua exibição de seis janelas permite o acesso simultâneo a uma grande variedade de informações. As características mais importantes da extensa inteligência do controle incluem, entre outras coisas, o Sistema de Gestão de Ferramentas (TMS) para exibir todas as informações necessárias das ferramentas, o Sistema de Programação Visual (VPS), que combina a entrada em código G/M e ciclos pré-definidos, que simula a operação de usinagem, bem como a verificação da interferência do 3D para controle de colisões automático que inclui os eixos, peças, ferramentas e dispositivo de fixação. Inclusão automática de áreas já usinadas para permitir caminhos mais curtos de curso também reduz os tempos de usinagem.

Destques do NLX 6000 | 2000

- As peças com comprimentos torneáveis de até 2000 milímetros
- Diâmetro máximo da peça \varnothing 920 milímetros tamanhos de placa de até 600 mm (24 ")
- 3 tipos de eixos-árvore com grande passagem para um desempenho de corte ideal
 - o Tipo B: \varnothing 185 milímetros / max. 1.600 rpm, 45 kW, 7.021 Nm
 - o Tipo C: \varnothing 285 milímetros / max. 1.000 rpm, 45 kW, 12.061 Nm
 - o Tipo D: \varnothing 375 milímetros / max. 500 rpm, 45 kW, 12.082 Nm
- Tecnologia BMT® para excelente desempenho de fresamento com ferramentas acionadas, atingindo até 4.000 rpm e 117 Nm

Dólar perde valor ante real, em linha com o exterior

26/10/2015 – Fonte: Exame



O dólar à vista é negociado em queda ante o real nesta segunda-feira, 26, assim como em relação a diferentes divisas no exterior.

Os agentes em âmbito mundial estão em compasso de espera pela reunião de política monetária do Federal Reserve, na terça-feira, 27, e quarta-feira, 28, e há especulações de que o Banco do Japão poderá anunciar novos estímulos nesta semana.

Às 9h37, o dólar à vista caía 0,71% aos R\$ 3,8472. O contrato futuro para novembro caía 0,91% para R\$ 3,8560.

O Relatório de Mercado Focus, divulgado antes das 8h30 pelo Banco Central, revelou a percepção de que o dólar ficará ainda mais caro no encerramento do ano que vem. De acordo com o boletim, para o encerramento de 2016, a mediana das estimativas para o dólar subiu de R\$ 4,13 para R\$ 4,20.

Com alta superior a 46% apenas neste ano, as projeções para o dólar no fim deste ano seguiram em R\$ 4,00, como visto na semana passada. Há quatro edições, a previsão era de câmbio a R\$ 3,95.

Mitsubishi cria sistema que projeta caminho dos carros

26/10/2015 – Fonte: Exame



A Mitsubishi está desenvolvendo luzes que iluminarão o chão com setas que mostram para onde os carros irão, como uma espécie de setas LED.

A medida ajudará a evitar acidentes com pedestres, já que as luzes indicarão não apenas se o carro pretende virar uma esquina, por exemplo, mas também se dará ré ou abrirá as portas dos carros, algo particularmente importante para ciclistas.

De acordo com informações do Instituto de Pesquisa de Acidentes de Tráfego e Análise de Dados, 70% das fatalidades de pedestres em estradas acontecem durante a noite. Daí o interesse em soluções que envolvam diferentes formas de iluminação.

Este sistema será demonstrado no Tokyo Motor Show, dos dias 29 de outubro a 8 de novembro, mas não possuem data de lançamento para o consumidor.

26/10/2015 – Fonte: Notícias do Senado



As votações no Plenário do Senado na terça-feira (27) deverão começar pela [MP 680/2015](#), que está trancando a pauta. A MP institui o Programa de Proteção ao Emprego (PPE), iniciativa do governo federal para conter as demissões na iniciativa privada. Além da MP, dois projetos em regime de urgência devem ser apreciados na próxima semana.

O PPE permite às empresas em dificuldade financeira diminuir a remuneração e a jornada de trabalho de seus empregados em até 30%, mediante o compromisso de não demiti-los sem justa causa.

Nesses casos, o governo paga até metade da parcela do salário que o trabalhador deixar de receber, limitada a 65% do teto do seguro-desemprego – o que corresponde a R\$ 900,85, em valores atuais. Para isso, utiliza os recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).

O governo estima que gastará R\$ 97,6 milhões de recursos do FAT com o programa. A justificativa é de que a medida não só possibilitará preservar empregos como também reduzirá os custos das empresas.

A maior economia virá da eliminação de custos que as empresas teriam com indenizações trabalhistas e, futuramente, com a contratação e o treinamento dos profissionais que precisarão ser incorporados aos seus quadros quando o país voltar a crescer.

O texto aprovado pela Câmara dos Deputados amplia de 12 para 24 meses o tempo que as empresas habilitadas podem permanecer no programa. A Câmara estendeu também o prazo final de adesão ao PPE, de 31 de dezembro de 2015 para 31 de dezembro de 2016. O programa tem caráter temporário, e sua extinção deve ocorrer em 31 de dezembro de 2017.

A medida provisória tem validade até o próximo dia 3 de novembro.

Urgência

Dois originários da Câmara, ambos em regime de urgência, também aguardam decisão do Plenário. Um deles é o [PLC 101/2015](#), que tipifica o crime de terrorismo. O projeto já teve sua votação adiada dez vezes, pela falta de acordo entre os partidos. Os líderes partidários devem se reunir novamente antes da sessão de terça-feira, quando a matéria pode ser votada.

O argumento contrário à aprovação do projeto é de que ele seria muito restritivo e poderia criminalizar movimentos sociais. O senador Lindbergh Farias (PT-RJ) teme uma “zona cinzenta” que dificultaria a ação desses grupos. Ele usou exemplos de leis

antiterrorismo de outros países para demonstrar as consequências negativas de uma legislação mal feita.

O relator do projeto, senador Aloysio Nunes Ferreira (PSDB-SP), garantiu que a versão final do projeto terá regras claras e não impedirá a manifestação dos movimentos sociais. Ele frisou que o Brasil fica vulnerável por não ter ainda uma lei de punição ao terrorismo.

O outro projeto em regime de urgência é o [PLC 120/2015](#), que altera a formação de oficiais da Marinha Mercante. O projeto estabelece pré-requisitos básicos para ingresso nos cursos e modifica regras referentes às empresas de navegação que atuam sob a supervisão da Marinha Mercante.

Outros temas

Estão ainda na pauta dois projetos que promovem alterações no Código de Defesa do Consumidor. O substitutivo ao PLS 281/2012 trata do comércio eletrônico, enquanto o substitutivo ao PLS 283/2013 traz normas de proteção ao superendividamento. Os dois textos serão submetidos a votação em turno suplementar no Plenário, última etapa para as matérias seguirem para a análise da Câmara dos Deputados.

Além das votações, a PEC 24/2012, que institui o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Segurança Pública, passará pela terceira sessão de discussão. São necessárias cinco antes da votação em primeiro turno.

Investidores ainda se mostram temerosos em investir na compra de ações

26/10/2015 – Fonte: Correio Braziliense

A secretária Sandra Conforti, 56 anos, não se esquece do que a avó lhe dizia sempre que conversavam sobre dinheiro. “Todas as vezes que eu tocava no assunto, relatando minhas dúvidas em relação à poupança para o futuro, ela me dizia: jamais aplique em bolsa de valores”.

A justificativa, lembra Sandra, era de que um primo da avó perdeu todo o dinheiro comprando ações. “Ele ficou sem nada. Foi um sufoco para a família. Diante disso, acabei traumatizada. Nunca investi em bolsa porque sempre tive medo”, afirma.

Como Sandra, são muitos os brasileiros que veem no mercado acionário um sinônimo de prejuízo. Por mais que os investimentos em ações tenham se popularizado nos últimos anos, a bolsa de valores ainda é associada a um jogo, um cassino em que os pequenos não têm vez.

“A impressão que tenho é de que tudo está preparado para uns poucos ganharem. Prefiro deixar meu dinheiro seguro na caderneta de poupança. O rendimento é baixo, perde para a inflação, mas é garantido”, diz.

Sandra reconhece que nunca procurou se informar melhor sobre o mercado de ações. “Sei de amigos que destinam até 30% da poupança deles para a bolsa. Vejo isso, sobretudo, no meu trabalho.

Mas não entendo nada do que eles falam. Usam termos complicados para pessoas leigas como eu”, ressalta. Além disso, alguns contam que estão perdendo dinheiro. “Um deles optou por deixar parte da previdência privada em ações. Há períodos em que, mesmo fazendo a contribuição, ele tem menos dinheiro que no mês anterior. Não quero isso para mim”, acrescenta.

Apesar de o colega de trabalho ter dito à secretária que as perdas são temporárias, que,

com o tempo, ele vai recuperar o que perdeu e ainda aumentar o patrimônio, ela não acredita. "Esse negócio de ações não me convence", enfatiza.

Para o economista Alexandre Póvoa, presidente da Canepa Asset Brasil, é fácil compreender a desconfiança de Sandra e de milhões de brasileiros em relação à bolsa de valores.

"Desde 2009, o mercado vem registrando resultados ruins. Mesmo nos anos em que o saldo foi positivo, os rendimentos ficaram bem abaixo das taxas de juros", afirma. Na visão de Póvoa, será preciso um longo trabalho de educação para convencer os brasileiros de que parte dos investimentos deve, sim, ir para o mercado de ações, pois, ao longo do tempo, o retorno é garantido.

Ele ressalta que, nos períodos em que a estabilidade econômica prevaleceu, a inflação ficou sob controle e o país cresceu, o número de investidores na bolsa aumentou muito. Hoje, porém, está decrescendo, totalizando pouco mais de 500 mil pessoas. Muitas trocaram o sobe-e-desce do mercado pelo conforto dos juros altos pagos pelos títulos públicos por meio do Tesouro Direto. As taxas chegam a 17% ao ano

Comissão do meio ambiente aprova isenção de IPI para veículos híbridos e elétricos fabricados no Brasil

26/10/2015 – Fonte: Auto Esporte



De acordo com informações divulgadas pelo Senado, a Comissão de Meio Ambiente (CMA) aprovou na última terça-feira (20) um projeto que isenta por até 10 anos veículos elétricos a bateria ou híbridos a etanol, ambos de fabricação nacional, do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). O texto prevê a isenção também para peças que precisem ser importadas para a posterior produção dos veículos no Brasil, assim como para equipamentos de recarga.

Hoje, os carros híbridos e elétricos são taxados em até 25% no Brasil. Modelos nacionais a combustão com motores acima de 1.0 e até 2.0 flex, por exemplo, tem imposto de 11% atualmente. De autoria o senador licenciado Eduardo Braga (PMDB-AM), o projeto 174/2014 será discutida agora na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Diminuição de preço e projetos nacionais

De acordo com informações apuradas pela **Autoesporte**, essa decisão poderia reduzir o preço de carros híbridos e elétricos em até 20%. Isso significa, por exemplo, que o híbrido mais acessível vendido hoje no Brasil, o Toyota Prius, teria valor reduzido de R\$ 116.660 para R\$ 93.328.

Fontes informam, portanto, que o incentivo do governo poderia fazer com que esse modelo fosse fabricado por aqui. No Japão, ele é vendido nas versões clássica, Acqua, compacto urbano e perua.

O assunto surgiu para a Toyota 2013, quando a marca ampliou em cerca de 10% suas atividades de nacionalização de veículos em Guaíba (RS). Lá são instalados, por exemplo, protetores de caçamba de modelos produzidos na Argentina, como a Hilux, que chega ao Brasil reestilizada no início de 2016.

Na ocasião, o então governo do estado teria falado sobre a produção nacional de híbridos e elétricos, conforme afirmou Ricardo Bastos, diretor de relações públicas e governamentais da montadora japonesa no Brasil, e um dos vice-presidentes da Anfavea, associação de fabricantes de veículos.

De acordo com o executivo, 15% das vendas mundiais da montadora são de híbridos e elétricos. No Japão, metade dos emplacamentos vem desses veículos, sendo que a maior parte se trata de híbridos.

Artigo: CNI tenta contornar crise e propor novas alternativas para infraestrutura

26/10/2015 – Fonte: G1

Nunca é demais lembrar, como faz o gerente-executivo de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Wagner Cardoso, que um dia a crise econômica brasileira vai passar.

Até que isso aconteça, é possível cuidar desde já do planejamento e da hierarquia das obras necessárias para que o país consiga avançar na área de logística, um dos gargalos mais evidentes no caminho do seu desenvolvimento. “Não podemos ficar escondidos porque estamos numa crise”, argumenta Cardoso.

É com esse ânimo que a entidade nacional e as federações estaduais da indústria do Rio, São Paulo, Minas e Espírito Santo lançam hoje, em Belo Horizonte, o projeto Sudeste Competitivo.

O horizonte adotado na proposta é o ano de 2020, com a indicação de 86 projetos prioritários a serem realizados, no valor estimado de R\$ 63,2 bilhões. O objetivo é integrar o sistema logístico dos quatro estados, que representam mais de 50% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil e concentram o mais denso parque industrial do país.

O estudo divulgado amplamente hoje completa o conjunto de projetos patrocinados pela CNI com foco em cada uma das regiões brasileiras, do ponto de vista do planejamento estratégico da infraestrutura de transporte e logística de cargas.

O trabalho realizado pela consultoria Macrologística consumiu em torno de dois anos de levantamentos, com a realização de mais de uma centena de entrevistas com associações produtivas, empresas e autarquias. O resultado de todo esse trabalho está contido num calhamaço de cerca de mil páginas.

No sumário executivo, estão apontados os objetivos de identificar e selecionar os sistemas de logística de menor custo, voltados para os mercados interno e externo. Esses sistemas, por sua vez, se transformariam em eixos integrados de desenvolvimento, desde que complementados por investimentos em energia, telecomunicação e recursos humanos.

O resultado esperado pelos autores do estudo é a atração de atividades econômicas, com geração de emprego e renda, “fomentando a inserção da região na economia mundial”.

O que se pode considerar como um diferencial do projeto Sudeste Competitivo é a sua lógica de selecionar e estabelecer uma hierarquia de prioridades das obras mais

fundamentais para se alcançar os objetivos propostos. Assim, foram analisados nada menos do que 337 obras de ampliação e modernização de portos, aeroportos, ferrovias, rodovias e dutos. Para executá-las em sua totalidade seriam necessários investimentos de R\$ 219,1 bilhões até 2020, o que reduziria em até R\$ 13,4 bilhões as despesas com transporte na região.

A partir desse diagnóstico, cuidou-se de selecionar os projetos que conseguiriam aliar o menor custo com a maior economia a ser proporcionada. Desse processo de escolha destacaram-se 86 projetos prioritários, que formam oito grandes eixos logísticos nos quatro estados da Região Sudeste.

O custo estimado de R\$ 63,2 bilhões representa 28,8% dos recursos totais que seriam gastos com a totalidade das obras analisadas. Mesmo assim, seria possível alcançar 66% da economia potencial projetada para 2020, contemplando 14 cadeias produtivas com ganhos de competitividade.

Eixos logísticos

Do total de oito eixos logísticos, quatro já existem: a BR-153 Sul, de Goiás via Ourinhos (SP); a ferrovia ALL, de Mato Grosso a Santos; a BR-050, de Brasília a Santos e a BR 116 Sul-Nordeste, da Via Dutra e Rio de Janeiro. Esses eixos seriam complementados e aprimorados com diversas obras.

Os novos eixos previstos são os seguintes: Ferrovia EF 354, de Anápolis (GO), passando por Ipatinga (Minas) até Açú/Central (Rio); o Mineroduto Ferro, de Morro do Pilar (MG) a Linhares (ES); a ferrovia entre Grão Mogol (MG) a São Mateus (ES); e a Ferrovia MRS e Estrada de Ferro 118, de Suzano (SP) a Vitória (ES).

“O mais importante foi a hierarquia adotada nos projetos”, avalia o gerente-executivo da Infraestrutura da CNI. Esse é o ponto que diferencia, na sua avaliação, a proposta da entidade empresarial do Plano de Investimento em Logística (PIL), que teve sua nova etapa lançada em junho deste ano pelo governo federal.

A iniciativa da CNI tem maior abrangência e teve “a coragem”, segundo sua expressão, de apontar as obras consideradas prioritárias. “Com um déficit público do tamanho que o Brasil tem é preciso escolher o que é mais importante”, defende.

Enquanto o programa do governo está baseado em concessões, o projeto das entidades empresariais conjuga tanto as concessões, como obras públicas e as Parcerias Público-privadas (PPP). As ferrovias respondem pela maior parte dos projetos previstos na Região Sudeste, com 37,2% dos investimentos estimados.

Isso se explica muito pela realidade de Minas Gerais, que tem boa parte de sua economia voltada para a indústria extrativa. Com a queda forte dos preços do minério de ferro no mercado internacional, no entanto, pelo menos dois dos novos eixos previstos poderiam ser adiados para um momento mais oportuno – o mineroduto e a ferrovia de Grão Mogol.

O consultor Luiz Fernando Ferreira, da Macrologística, defende a opção do mineroduto apontada no estudo de que participou como a mais econômica entre as alternativas estudadas. Admite, no entanto, que há um impacto ambiental relevante em obras com essas características, pela utilização intensiva de recursos hídricos, que se mostram cada vez mais escassos na região.

A sua alegação de que o mineroduto traria vantagens ambientais em relação à ferrovia, que teria maior impacto no entorno da obra, não chega a ser completamente convincente

e dependeria de dados mais precisos para ser melhor avaliada.

Restam, por fim, as questões relacionadas ao interesse das empresas privadas nacionais e estrangeiras em participar dos projetos definidos pela CNI e as entidades estaduais. Wagner Cardoso aposta, com base em sua experiência, que há investidores com recursos disponíveis tanto no Brasil como no exterior para aplicar em projetos atraentes, mesmo em meio à recessão econômica que o país enfrenta.

Existem bons negócios a oferecer nos diversos modais de transporte, aponta. Alguns dos quais, como as rodovias, podem proporcionar ganhos mais imediatos, enquanto outros, como as ferrovias, demandam de seis a sete anos para maturar.

É nesse contexto que o representante da CNI defende a necessidade de que o país se prepare para um novo ciclo de crescimento enquanto ainda está imerso nos problemas econômicos atuais, marcados pelo desajuste fiscal, taxas de juros elevadas e inflação também em alta.

Com o estudo do Sudeste Competitivo e aqueles que contemplam outras regiões do país nas mãos, a entidade pretende buscar contato com os ministérios das áreas de transporte, portos, desenvolvimento regional e a Casa Civil para apresentar sua contribuição ao avanço da área de logística.

A ideia é tentar colocar em prática as propostas estudadas. Afinal, 2020 não está tão longe assim.

Beth Cataldo - Jornalista, com foco na área econômica.

PPPs podem ajudar a recuperar economia

26/10/2015 – Fonte: Diário do Comércio

O economista e sócio da GO Associados, Gesner Oliveira, afirmou que o investimento é o principal fator que pode levar à retomada da economia, dado que os demais componentes do Produto Interno Bruto (PIB) estão em situação desfavorável no atual momento da economia brasileira.

"Os investimento são a variável chave para sair da recessão, as concessões são uma forma de alavancar investimento e tem que se pensar em pontos para fomentar parcerias e concessões", afirmou, ao abrir, na sexta-feira, encontro da série Fóruns Estadão, com o tema "Infraestrutura - Caminhos para o Crescimento".

No evento, realizado na capital paulista, o especialista ressaltou que a taxa de crescimento da economia caiu, com estimativa de recessão do PIB em 2015 e 2016, porém há chances e perspectivas de se recuperar lentamente a economia em um prazo entre 18 e 24 meses. "Claro que a crise nos preocupa agora, porém há boas perspectivas", afirmou. Para ele, "a tragédia da infraestrutura" também é uma grande oportunidade de investimento.

Para viabilizar os projetos, o economista defendeu a necessidade de haver recursos públicos e privados disponíveis, além de garantias e de menor burocracia. Uma iniciativa que pode auxiliar neste sentido é a formação de empresas privadas para estruturar projetos. "Essa parece ser uma boa ideia, mas certamente que não seja uma nova empresa estatal", comentou.

Entre as oportunidades, o consultor da GO Associados destaca a importância do Programa

de Investimento em Logística (PIL), anunciado pelo governo, que prevê investimentos de R\$ 198 bilhões.

"Nem todo este valor é exequível, mas dos investimentos previstos para seis a 12 meses, R\$ 4 bilhões são possíveis e naqueles para mais de 12 meses, têm condições de ser executados R\$ 79,7 bilhões", afirmou. O montante total, de R\$ 84 bilhões, é bastante expressivo, disse Oliveira, principalmente quando se verifica os efeitos diretos, indiretos e sobre a renda.

Impacto - Cálculos da GO Associados dão conta que o impacto total sobre o PIB seria de R\$ 256 bilhões, com a geração de 4,9 milhões de empregos, além de R\$ 16,7 bilhões em arrecadação de impostos e um acréscimo de R\$ 43,4 bilhões sobre a massa salarial. "Este é o caminho para a retomada lenta e modesta da economia: com mais demanda e mais capacidade produtiva", disse.

De acordo com o especialista, o Brasil tem uma média de investimento de 2,20% do PIB, nível menor que outros países emergentes. O desempenho abaixo do ideal ocorre em diversas áreas ligadas à infraestrutura.

Neste ambiente, as parcerias público privadas (PPPs) surgem como mecanismos para aumentar o investimento. "Esta é uma tendência em todo o mundo, como a Índia, Reino Unido e Austrália, e em diferentes modalidades", afirmou. Segundo Oliveira, mesmo com a atual crise econômica há grande apetite por PPPs.