



**08 DE NOVEMBRO DE 2016**

**Terça-feira**

- FIEP SEDIA FÓRUM DE INOVAÇÃO; IOT E BIG DATA ESTÃO ENTRE OS TEMAS
- ARTIGO: A MODERNIZAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO: OPORTUNIDADE, NÃO OPORTUNISMO
- PRODUÇÃO DA NISSAN NO BRASIL ACUMULA QUEDA DE 15,2% NO ANO
- METALÚRGICOS DA GM RECEBERÃO BÔNUS DE R\$ 11 MIL SE ATINGIREM META
- MONTADORAS TÊM 7,7 MIL TRABALHADORES EM LAY-OFF OU PPE, REVELA ANFAVEA
- ANFAVEA DIZ QUE PRODUÇÃO DE VEÍCULOS SERÁ MUITO FORTE NO ÚLTIMO BIMESTRE
- MONTADORAS TÊM A PIOR PRODUÇÃO PARA OUTUBRO EM 13 ANOS, DIZ ANFAVEA
- VENDA DE VEÍCULOS RECUA 17,2% EM OUTUBRO, NA COMPARAÇÃO ANUAL, DIZ ANFAVEA
- RODOVIA CURITIBA-SP ENTRE AS MAIS PERIGOSAS DO MUNDO NO ROUBO DE CARGAS
- GOVERNO VAI PRORROGAR PARA DIA 10 PRAZO PARA PAGAR eSOCIAL, DIZ RECEITA
- FORAM EFETIVAMENTE PAGOS R\$ 46,8 BI DE R\$ 50,9 BI DECLARADOS NA REPATRIAÇÃO
- ATIVIDADE DO COMÉRCIO RECUA 1,2% EM OUTUBRO ANTE SETEMBRO
- POUPANÇA TEM SAQUE LÍQUIDO DE R\$ 2,712 BILHÕES EM OUTUBRO, REVELA BC
- ABDIB: INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS EM INFRAESTRUTURA SERIAM DE 5% DO PIB
- CESTA BÁSICA MAIS CARA EM CURITIBA. CONFIRA OS ALIMENTOS QUE FICARAM MAIS CAROS
- NA ERA DAS FONTES RENOVÁVEIS, BRASIL PODE APROVAR NOVAS TÉRMICAS A CARVÃO
- O BARATO QUE SAI CARO: SUBSÍDIOS PARA CONSUMIDORES E EMPRESAS REPRESENTAM 20% DA SUA CONTA DE LUZ
- ANALISTAS AMPLIAM QUEDA DO PIB PARA 3,31%

- MAIOR PARTICIPAÇÃO PRIVADA ABRE CAMINHO PARA MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA NO BRASIL, AVALIA CNI
- INDÚSTRIA BRASILEIRA PERDE PARTICIPAÇÃO NA ECONOMIA MUNDIAL
- VENDAS DE IMPLEMENTOS TÊM QUEDA ANUAL DE 31%
- VENDAS DIÁRIAS DE VEÍCULOS MELHORAM, MAS MERCADO AINDA PATINA
- CAMINHÕES: MELHORA DEVE VIR NESTE BIMESTRE
- EXPORTAÇÕES RECUAM NA RETA FINAL DO ANO
- CONFIRA OS RESULTADOS DA INDÚSTRIA ATÉ OUTUBRO
- FORD VAI INVESTIR US\$195 MILHÕES EM NOVO CENTRO DE TECNOLOGIA NA ÍNDIA
- PRODUÇÃO INDUSTRIAL CRESCE EM ES, MG, SP E EM OUTRAS SEIS REGIÕES DO PAÍS
- CEO DA GM BRASIL VÊ FIM DA CRISE EM 2017 COM RETOMADA DE VENDAS
- DIREITOS TRABALHISTAS DEVEM SER GARANTIDOS
- CORREIOS VÃO DEMITIR 8 MIL PESSOAS EM PDV PAGANDO 35% DO SALÁRIO POR 10 ANOS
- SAIBA AS REGRAS E QUEM TEM DIREITO A RECEBER PLR

<b>CÂMBIO</b>		
<b>EM 08/11/2016</b>		
	<b>Compra</b>	<b>Venda</b>
<b>Dólar</b>	3,203	3,204
<b>Euro</b>	3,539	3,541

**Fonte: BACEN**

### Fiep sedia fórum de inovação; IoT e Big Data estão entre os temas

08/11/2016 – Gazeta do Povo



A subsidiária para a América do Sul da Hitachi realizará um fórum em Curitiba na próxima quarta-feira (9) para discutir “Eficiência Empresarial e o Impacto Tecnológico”.

O evento, no centro de eventos da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP), passará por questões que envolvem as novas tecnologias, como Big Data e Internet das Coisas, na indústria.

Entre os palestrantes confirmados estão nomes como Kazuhiro Ikebe, que é presidente da Hitachi South America; Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Bus na América Latina, e Flávio Lima, gerente-geral de Engenharia na Renault do Brasil. As inscrições para o Hitachi Social Innovation Forum são feitas via [formulário online](#).

**Serviço:**

Hitachi Social Innovation Forum. Dia 9 de novembro, das 8h30 às 13h, no Centro de Eventos Sistema FIEP (Av. Comendador Franco, 1.341).

**Artigo: A modernização das leis do trabalho: oportunidade, não oportunismo**

08/11/2016 – CNI

Crises econômicas em qualquer país do mundo ensejam debates sobre reformas. São nos cenários de recessão prolongada que as nações se defrontam com seus problemas estruturais.

Natural, portanto, que no Brasil voltem às rodas de discussão a disciplina fiscal, o sistema de Previdência e as relações de trabalho. Nada há aqui de oportunismo, como muitos dizem do momento em que tais agendas se enfatizam.

Há apenas o atestado fático de que perdemos, como país, a oportunidade de corrigir nossas deficiências quando gozávamos tempos de bonança. Dentre esses temas, a modernização das leis do trabalho é talvez o que mais suscita polêmica.

Em países desenvolvidos, quando o desemprego e a informalidade atingem percentuais altos, costuma-se questionar quais alterações trabalhistas podem ser promovidas para um ambiente mais propício ao trabalho e ao empreendedorismo.

Nos últimos anos, Itália e França decidiram enfrentar essa agenda após prolongado período de estagnação e elevadas taxas de desemprego, sobretudo entre jovens, após a crise de 2008. O mercado de trabalho da Alemanha, país que havia iniciado em 2003 a reforma de sua legislação à nova realidade produtiva atravessou, por sua vez, esse período difícil com resiliência.

Mas o Brasil há anos enfrenta um cenário trabalhista atípico – o que apenas se enfatizou com a crise econômica –, que exige a adequação da legislação às novas técnicas de produção e formas de trabalhar do mundo moderno.

A nossa legislação trabalhista em cotejo com a realidade produtiva moderna estabelece condições que dificultam o empreendedorismo, a geração de empregos, a produtividade e a competitividade, pela sua burocratização, pela sua rigidez e pelo excessivo detalhamento, e, sobretudo, pela baixa possibilidade de negociação de condições de trabalho específicas entre trabalhadores e empregadores. E com isso menos protege quem deveria proteger: o trabalhador.

Não é à toa que metade dos trabalhadores brasileiros estão à margem das garantias e proteções da lei, pois se encontram na informalidade. Mesmo após uma década de crescimento econômico, em 2014, quase metade dos trabalhadores permaneciam sem carteira de trabalho assinada.

Hoje, mesmo quando um empreendedor faz o máximo esforço para cumprir toda a legislação trabalhista, contando, muitas vezes, com uma equipe multidisciplinar formada, por contadores, advogados, administradores, engenheiros de segurança,

médicos do trabalho, ainda assim não é possível ter certeza de que todos os detalhes da legislação foram atendidos.

Também é difícil ter certeza se as centenas de jurisprudências consolidadas em súmulas, precedentes e orientações jurisprudenciais da Justiça do Trabalho estão sendo observados. Isso quando elas não são alteradas abruptamente, com geração de passivos que até então não existiam e que podem prejudicar até a continuidade dos negócios e dos empregos.

Por isso, não surpreende que em 2015 o Brasil tenha tido quase 4 milhões de novas ações trabalhistas. É claro que esse volume assombroso de processos não é responsabilidade exclusiva das empresas. É uma soma de fatores, em que a nossa legislação tem uma forte participação.

Isso porque, a base maior da legislação trabalhista, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), criada 73 anos atrás (em 1943), não está adequada para a realidade produtiva e de trabalho atual, de plena era da revolução digital, marcada, pelo altíssimo grau de interconexão do mundo, de pessoas, de trabalhos e de redes de produção.

Para se constatar o abismo existente entre a época atual e a primeira metade do século anterior, quando a CLT foi editada, basta reconhecer que a primeira transmissão televisiva no Brasil ocorreu em 1948, cinco anos depois do lançamento da legislação.

Já os essenciais computadores só foram popularizados mais de meio século depois, e estão hoje, presentes ao lado de um arsenal de tecnologias de ponta utilizado nos mais diversos setores e ramos de atividades.

A medicina, por exemplo, utiliza hoje a tecnologia de ponta da era digital para que os médicos possam participar de cirurgias delicadíssimas a distância em pacientes localizados em cidades, países e mesmo em outros continentes.

Essa distância entre a legislação e as novas técnicas de produção e trabalho só tende a aumentar e fomentar ainda mais o conflito.

Atualmente vê-se o surgimento, em países como a Alemanha, da chamada Indústria 4.0, que pode ser definida simplificada como uma indústria com alto grau tecnológico, atendimento quase personalizado ao cliente e uma forte conectividade na produção, em um aprofundamento do que é chamado de produção em rede.

Tal revolução exigirá profissionais cada vez mais capacitados e uma legislação moderna e elástica, capaz de atender de forma dinâmica as necessidades e os interesses dos trabalhadores e das empresas.

É necessário, portanto, vencer o preconceito contra a modernização da legislação trabalhista.

Os méritos da CLT, claro, devem ser aproveitados, mas é preciso que se tenha um novo olhar para o mundo do trabalho, não só para garantir a fundamental proteção ao trabalhador, mas também para proporcionar um ambiente de maior competitividade para as empresas.

Isso é ainda mais imprescindível em momento de crise econômica. Trata-se, assim, de mais uma oportunidade de realizar uma das mudanças necessárias e colocar o país de volta à rota do crescimento.

O artigo é assinado por **Sylvia Lorena**, gerente-executiva de Relações do Trabalho da CNI e **Pablo Carneiro**, especialista em Políticas e Indústria da CNI.

## **Produção da Nissan no Brasil acumula queda de 15,2% no ano**

08/11/2016 – Tribuna PR

A produção da Nissan no Brasil teve queda de 7,6% no terceiro trimestre deste ano ante igual período do ano anterior, informou a montadora japonesa em balanço publicado nesta segunda-feira, 7. Foram 12.534 veículos fabricados nos três meses encerrados em setembro, contra 13.562 em igual intervalo de 2015.

Na comparação com o volume produzido no segundo trimestre, publicado em balanço anterior, o recuo é mais tímido, de 2,5%.

A empresa apresenta, portanto, retração de 15,2% no acumulado do ano até setembro, para 33.452 unidades produzidas. A Nissan conta com duas fábricas no Brasil, uma em São José dos Pinhais (PR) e outra em Resende (RJ), ambas mantidas em parceria com a Renault.

A queda na produção da Nissan no terceiro trimestre ocorre apesar do crescimento nas vendas. Entre as principais montadoras com atuação no Brasil, a marca é uma das três únicas que tiveram aumento das vendas no terceiro trimestre deste ano em relação a igual período do ano passado, ao lado da GM e da Toyota, segundo levantamento feito a partir de dados da Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave).

Nos três meses encerrados em setembro, os emplacamentos de veículos da Nissan somaram 17.996 unidades no Brasil, avanço de 11% sobre o resultado de igual período de 2015.

A alta se deve principalmente ao lançamento do modelo Kicks, cuja pré-venda teve início em junho. De julho a setembro, as vendas do carro representaram um terço do total de unidades comercializadas pela Nissan. A montadora ocupa o novo lugar no ranking de marcas mais vendidas no Brasil, com 2,93% de participação de mercado. Apesar do recuo na produção em 2016, o Brasil já não é mais o país com o pior desempenho da montadora no mundo.

No terceiro trimestre, os maiores tombos foram vistos em África do Sul (-28,3%), Indonésia (-26,9%) e Tailândia (-22%), todos na comparação com o terceiro trimestre do ano passado. No primeiro trimestre, a queda da produção no Brasil foi a maior de todas, de 35,2%.

No resultado global, a produção da montadora alcançou 980,9 mil unidades no terceiro trimestre deste ano, crescimento de 9% em comparação ante igual intervalo de 2015. As vendas, por sua vez, somaram 1,048 milhão de unidades nos três meses encerrados em setembro, avanço de 3,2% sobre o volume de igual período do ano passado.

## **Metalúrgicos da GM receberão bônus de R\$ 11 mil se atingirem meta**

08/11/2016 – Bem Paraná

Os cerca de 9.000 trabalhadores da General Motors de São Caetano do Sul (ABC) irão receber, pelo menos, R\$ 11.784,09 de PLR (Participação nos Lucros e Resultados) neste ano. De acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos de São Caetano, esse valor será pago se a meta de produzir 111 mil veículos até o final do ano for batida.

Caso ela seja ultrapassada, os funcionários receberão R\$ 14,140,91. "Considerando que, até o final de outubro foram produzidas cerca de 90 mil unidades, a expectativa

é ultrapassar essa meta", afirma Francisco Nunes, vice-presidente do sindicato. Em junho, os trabalhadores já receberam um adiantamento da PLR no valor de R\$ 6.000.

O restante do dinheiro será pago no dia 15 de janeiro de 2017. O valor é semelhante ao recebido no ano passado que ficou em torno de R\$ 12 mil, com um adiantamento também no valor de R\$ 6.000.

Terão direito à participação nos lucros não só os trabalhadores que estão na fábrica, mas também os cerca de 780 que estão com os contratos suspensos temporariamente (lay-off). A General Motors não comentou o assunto.

### **Montadoras têm 7,7 mil trabalhadores em lay-off ou PPE, revela Anfavea**

08/11/2016 – Tribuna PR

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), entidade que representa as montadoras instaladas no País, informou nesta segunda-feira, 7, que o setor mantém cerca de 7,7 mil empregados em jornada de trabalho restrita. O número já foi maior, conforme destacou o presidente da entidade, Antonio Megale.

No fim de agosto, as montadoras tinham 22,3 mil funcionários com contratos suspensos – no chamado "lay-off" – ou trabalhando em esquemas de jornada curta por conta da adesão ao Programa de Proteção ao Emprego (PPE).

As duas ferramentas são adotadas pelas empresas para evitar demissões enquanto o setor tenta sair de uma das piores crises de sua história.

Pelo balanço atualizado nesta segunda pela associação das montadoras, 2,4 mil empregados seguem em "lay-off", a solução pela qual grupos de operários ficam longe da produção por até cinco meses. Outros 5,3 mil estão trabalhando menos horas por semana devido ao PPE.

### **Anfavea diz que produção de veículos será muito forte no último bimestre**

08/11/2016 – Tribuna PR

Embora o desempenho do segmento automotivo em outubro tenha, mais uma vez, frustrado a reação aguardada pelas montadoras, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), entidade que representa o setor, informou nesta segunda-feira, 7, que prevê crescimento tanto das vendas quanto da produção no último bimestre do ano.

A associação reforçou a expectativa de vendas superiores a 2 milhões de veículos neste ano – o que exigiria a comercialização de 332 mil unidades entre novembro e dezembro – e seu presidente, Antonio Megale, manifestou ter certeza de que a produção de veículos será "muito forte" na reta final de 2016.

Novembro, segundo ele, será o melhor mês na fabricação de veículos do ano – que vem num ritmo de montagem média mensal de 173,9 mil unidades.

A confiança de Megale se deve à retomada de duas associadas que não produziram em sua totalidade no mês passado. Embora não tenha citado nomes, uma das referências é a Volkswagen, que já adiantou planos de acelerar a produção para normalizar estoques após a parada de mais de um mês – entre agosto e setembro – causada pela rescisão de contrato com um grupo de fornecedores.

Já as vendas, na expectativa da Anfavea, devem ter aquecimento nos últimos dois meses do ano por conta da melhora de confiança das famílias, prestes a receber o

décimo terceiro salário para voltar a consumir. Ele também citou o efeito positivo sobre a propensão ao consumo provocado pelo salão internacional do automóvel, que abre as portas ao público nesta semana na zona sul da capital paulista.

O presidente da Anfavea comentou ainda que a situação do mercado de caminhões, onde as vendas caem 31% neste ano, continua "dramática", mas as montadoras, no embalo das encomendas do agronegócio, já começam a perceber uma reação nos pedidos, o que deve levar a uma reversão "em alguns meses". "O telefone voltou a tocar", afirmou Megale, ao se referir à volta das negociações das transportadoras com os fabricantes de veículos comerciais pesados.

### **Montadoras têm a pior produção para outubro em 13 anos, diz Anfavea**

08/11/2016 – Tribuna PR

Com 174,2 mil veículos produzidos, numa queda de 15,1% na comparação anual, as montadoras terminaram o mês passado amargando o outubro mais fraco em termos de atividade do setor em 13 anos.

Em relação a setembro, quando o resultado foi, em parte, comprometido pela parada de produção nas fábricas da Volkswagen que se estendeu na primeira quinzena daquele mês, houve alta de 2,3% na produção de carros de passeio, utilitários leves, caminhões e ônibus.

O balanço foi divulgado nesta segunda-feira, 7, pela Anfavea, entidade que representa os fabricantes de veículos instalados no país.

O desempenho leva para 1,74 milhão de veículos o total fabricado pelas montadoras desde janeiro, também no menor volume, entre períodos equivalentes, desde 2003.

Frente aos dez primeiros meses de 2015, o corte na produção foi de 17,7%, num reflexo do esforço das montadoras para normalizar estoques e adequar o ritmo das linhas de montagem a um mercado menor.

Só nas fábricas de carros de passeio e comerciais leves, como picapes, a produção somou 167,9 mil unidades durante o mês passado, 14,8% abaixo de igual período de 2015. Frente a setembro – mês que teve um dia útil a mais -, a produção nessa categoria teve crescimento de 2,8%.

Já nas linhas de montagem de caminhões, houve queda de 31,8% na comparação anual e 4,4% em relação a setembro, num total de 4,6 mil veículos produzidos no mês passado.

O balanço da Anfavea mostra ainda que a produção de ônibus, de 1,7 mil unidades, teve alta de 34,3% em relação a outubro de 2015. No comparativo mensal, a fabricação de coletivos caiu 22,9%.

Os ajustes de mão de obra também prosseguiram em outubro, quando 952 vagas foram eliminadas nas montadoras, incluindo nessa conta as fábricas de máquinas agrícolas, também associadas à Anfavea.

O setor terminou o mês passado com 123,7 mil pessoas ocupadas, o que significa um corte de 9,17 mil postos nos últimos 12 meses, ou 35,9 mil vagas a menos desde novembro de 2013, quando teve início o ciclo de enxugamento de empregos na indústria de veículos.

## **Venda de veículos recua 17,2% em outubro, na comparação anual, diz Anfavea**

08/11/2016 – Tribuna PR

Balanço divulgado nesta segunda-feira, 7, pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), a entidade que representa as montadoras instaladas no País, mostra que as vendas de veículos tiveram queda de 17,2% no mês passado, se comparadas a outubro de 2015. Entre carros de passeio, utilitários leves, caminhões e ônibus, 159 mil veículos foram comercializados.

Ainda que tenha se mantido em ritmo baixo – inferior a 8 mil unidades –, a média de venda a cada dia que as concessionárias abriram as portas teve um leve crescimento de 4,4%. Apesar disso, como o mês passado teve um dia útil a menos, o resultado consolidado acabou sendo 0,6% inferior ao volume total registrado em setembro. Foi o pior outubro em vendas de veículos no País em onze anos.

No acumulado dos dez primeiros meses de 2016, as vendas, de 1,67 milhão de unidades – no pior número em uma década – tiveram queda de 22,3% no comparativo com igual período de 2015.

Por categoria, os emplacamentos de automóveis de passeio e utilitários leves, como picapes e vans, caíram 16,4% na comparação com outubro de 2015 e ficaram estagnados – variação zero – em relação a setembro. No total, 155 mil carros foram comercializados no mês passado.

Os licenciamentos de caminhões, que somaram 3,4 mil unidades em outubro, registraram queda de 40,4% se comparados ao mesmo período de 2015. Frente a setembro, a comercialização dos veículos pesados de carga recuou 17,9%.

O levantamento mostra ainda que as vendas de ônibus somaram 584 unidades no mês passado, um declínio de 34% na comparação anual. Em relação a setembro, as vendas de coletivos caíram 16,7%.

### **Exportações**

O faturamento das montadoras com exportações subiu 9,8% em outubro, na comparação com igual período de 2015, chegando a US\$ 955,3 milhões.

Em relação a setembro, houve queda de 3,9% no montante obtido pelo setor com embarques ao exterior, de acordo com levantamento da Anfavea, a associação que abriga os fabricantes de veículos instalados no país.

O resultado leva para US\$ 8,65 bilhões, queda de 1,9% no comparativo interanual, o total faturado desde o início do ano. Além de veículos, o balanço inclui as exportações de autopeças feitas pelas montadoras, assim como as vendas externas das fábricas de máquinas agrícolas, também associadas à Anfavea.

No mês passado, 36,9 mil veículos saíram do Brasil com destino a mercados do exterior, uma queda de 7,5% na comparação anual.

Em relação a setembro, o recuo foi de 6,5%. No acumulado de janeiro a outubro, as montadoras exportaram 400,6 mil veículos, o que corresponde a um crescimento de 19,7%.

A maior entrada de carros brasileiros em mercados vizinhos, sobretudo na Argentina, mais o crescimento das exportações ao México e a estratégia de diversificar negócios com novos destinos internacionais, explica o desempenho.



## **Rodovia Curitiba-SP entre as mais perigosas do mundo no roubo de cargas**

08/11/2016 – Bem Paraná



O trecho da BR-116 que liga Curitiba a São Paulo aparece como uma das rodovias mais perigosas do mundo num levantamento recente divulgado pelo JCC Cargo Watchlist.

No estudo, uma espécie de mapa mundial das áreas de risco para transporte de carga, o Brasil aparece como um país que oferece um risco "muito alto" aos transportadores, ficando atrás apenas de países que estão em guerra, como Afeganistão, Iraque, Sudão do Sul, Síria e Iêmen, todos classificados com risco "severo".

Até setembro deste ano o Brasil permanecia fora da lista de países cujo perigo é classificado como "elevado" (classificação intermediária) ou extremo (classificação mais grave). A partir de outubro, contudo, entrou na lista e nela permaneceu no relatório deste mês, divulgado ontem, por conta do aumento no índice de roubos nas estradas brasileiras.

Apesar de não sofrer com fatores de risco ligados à guerras, as estradas brasileiras receberam pontuação 3,4, com classificação de risco "muito alto". Além do trecho da BR-116 que liga Curitiba com São Paulo, também apareceu na lista das rodovias mais perigosas do Brasil e do mundo o trecho da BR-116 entre São Paulo e Rio de Janeiro, a SP-330, que liga Uberaba (MG) com o Porto de Santos (SP), e a BR-050, que conecta Brasília (DF) com Santos (SP).

O estudo, feito mensalmente pela Joint Cargo Committee, um comitê misto formado por representantes da área de avaliação de risco do mercado segurador de Londres (Inglaterra), monitora o risco para cargas transportadas, seja por via aérea, marítima ou terrestre em várias partes do mundo.

Numa lista com classificações indicativas por cor, os países são avaliados em sete graus diferentes de risco, que vão numa escala de baixo à extremo risco. A lista considera riscos como guerras, greves, pirataria e roubo de carga.

Casos — De acordo com o Sindicato das Empresas Transportadoras de Cargas do Paraná (Setcepar), o Estado corresponde a 2 ou 3% das ocorrências em todo o País, ou seja, são cerca de 578 casos registrados anualmente.

## **Governo vai prorrogar para dia 10 prazo para pagar eSocial, diz Receita**

08/11/2016 – Bem Paraná

Diante de dificuldades de contribuintes para acessar o eSocial, a Receita Federal informou que o governo vai prorrogar desta segunda-feira (7) para quinta-feira (10) o prazo para o pagamento do boleto do eSocial referente ao mês de outubro. A guia reúne as contribuições fiscais, trabalhistas e previdenciárias que precisam ser recolhidas pelos empregadores domésticos.

O vencimento do boleto ocorre sempre no dia 7 de cada mês. Depois dessa data, o documento passa a ser emitido com multa. Neste mês, no entanto, o prazo será aumentado porque contribuintes relataram problemas para acessar o site nesta segunda-feira (8) "De fato, detectamos instabilidade no sistema eSocial.

O Serpro vem trabalhando para conter instabilidade, mas já estamos propondo, em ato conjunto do ministro da Fazenda e do ministro do Trabalho, a prorrogação para dia 10 para dar mais conforto ao contribuinte", afirmou o secretário da Fazenda, Jorge Rachid.

Em maio, uma instabilidade no sistema também dificultou os pagamentos. Segundo a Receita Federal, até o fim da tarde desta segunda, mais de 90% dos contribuintes tinham acessado o site gerado a guia.

## **Foram efetivamente pagos R\$ 46,8 bi de R\$ 50,9 bi declarados na repatriação**

08/11/2016 – Tribuna PR

Contribuintes que aderiram ao programa de regularização de recursos deixaram de pagar R\$ 4,153 bilhões em impostos e multas e serão alvo de investigação da Receita Federal. O órgão vai identificar a veracidade e autenticidade das informações e cobrará o pagamento – agora, sem os benefícios da Lei da Repatriação.

Com isso, o programa rendeu efetivamente R\$ 46,8 bilhões aos cofres do governo, disse nesta segunda-feira, 7, o secretário do órgão, Jorge Rachid. Na semana passada, a Receita havia anunciado uma arrecadação de R\$ 50,9 bilhões com o programa.

A diferença se refere a 161 contribuintes pessoas físicas e a sete pessoas jurídicas. Destes, cinco pessoas físicas e duas pessoas jurídicas responderam sozinhas por 98,7% da diferença, o equivalente a R\$ 4,1 bilhões.

O Fisco já iniciou procedimentos fiscais para identificar as informações, o IP (Internet Protocol, uma espécie de identidade) do computador de origem e a existência de ativos e rendas desses contribuintes que não foram declaradas.

"Essas declarações foram feitas com certificação digital, então os auditores fiscais vão agir, vão intimar os contribuintes e cobrar imposto devido", disse Rachid, sem estabelecer prazos para a conclusão da ação. "Na apuração, poderemos elaborar representação fiscal para fins penais, se for o caso", afirmou.

### **Sem benefícios**

Os contribuintes que deixaram de pagar os valores declarados à Receita Federal serão cobrados agora na integralidade. Isso quer dizer que as alíquotas serão superiores aos 15% de imposto de renda e 15% de multa estabelecidos no programa.

Segundo Rachid, as pessoas físicas terão de arcar com os 27,5% de imposto de renda, enquanto as pessoas físicas pagarão IRPJ mais CSLL. Sobre o valor do imposto incidirá a multa de ofício, que varia de 75% a 150%.

O secretário da Receita evitou relacionar o não pagamento do valor da multa e do imposto devido com o anúncio de uma possível nova edição do programa de repatriação.

"Acho que não tem nada a ver", disse. Rachid também evitou comentar se já há conversas do órgão com o Congresso Nacional sobre o novo projeto para retomar o programa de repatriação em 2017. "É notícia que se tem, vamos aguardar."

## **Atividade do comércio recua 1,2% em outubro ante setembro**

08/11/2016 – Tribuna PR

Apesar da comemoração do Dia da Criança, uma nova retração atingiu a atividade varejista no País em outubro. De acordo com Indicador Serasa Experian de Atividade Econômica, houve recuo de 1,2% no movimento das lojas ante setembro, já descontados os efeitos sazonais.

Na comparação com outubro do ano passado, a queda foi de 5,2%. Já nos dez primeiros meses de 2016, o comércio varejista registrou queda de 7,4% ante igual intervalo do ano passado.

Para os economistas da Serasa, a diminuição de empregos, a retração da renda, a inadimplência elevada e as condições restritivas do crediário são alguns dos fatores que estão afetando a atividade varejista.

Em outubro, metade das categorias pesquisadas pela Serasa registrou recuo. A maior queda ocorreu no segmento de móveis, eletroeletrônicos e equipamentos de informática, que recuou 2,3% em outubro, seguido pela retração de 2,1% no ramo de combustíveis e lubrificantes e de 1% no segmento de supermercados, hipermercados, alimentos e bebidas.

Por outro lado, o segmento de veículos, motos e peças cresceu 1,1% neste mês, o de materiais de construção registrou avanço de 0,4% e o de tecidos, vestuário, calçados e acessórios cresceu 0,2%.

No acumulado do ano, o setor que registrou a maior queda foi o de veículos, motos e peças – encolheu 14,1% ante igual intervalo do ano passado. Houve também recuo de 13,4% no segmento de vestuário e de 12,1% em móveis, eletroeletrônicos e equipamentos de informática.

Retrações menores ocorreram nas lojas de material de construção, que sofreram queda de 6,5%, e nos supermercados, hipermercados, alimentos e bebidas, que registraram recuo de 7,2%. Somente o segmento de combustíveis e lubrificantes cresceu em relação ao mesmo período do ano passado, com alta de 2,7%.

## **Poupança tem saque líquido de R\$ 2,712 bilhões em outubro, revela BC**

08/11/2016 – Tribuna PR

O volume de recursos que os investidores sacaram da poupança em outubro, já descontadas as aplicações, foi de R\$ 2,712 bilhões, informou nesta segunda-feira, 7, o Banco Central. Apesar do resultado negativo, o montante retirado no mês passado foi inferior aos R\$ 3,264 bilhões que saíram da poupança em outubro do ano passado – o recorde histórico para o mês na série histórica iniciada em 1995.

Os saques líquidos de outubro deste ano foram superiores aos verificados em setembro, quando R\$ 2,352 bilhões deixaram a poupança.

Em 2016 até o momento, em função da crise econômica, que faz as famílias recorrerem aos recursos da poupança para fechar as contas, foram verificados saques líquidos em todos os meses: R\$ 12,032 bilhões em janeiro, R\$ 6,639 bilhões em fevereiro, R\$ 5,380 bilhões em março, R\$ 8,246 bilhões em abril, R\$ 6,592 bilhões em maio, R\$ 3,718 bilhões em junho, R\$ 1,115 bilhão em julho, R\$ 4,466 bilhões em agosto, R\$ 2,352 bilhões em setembro e, agora, R\$ 2,712 bilhões em outubro.

No mês passado, de acordo com o BC, o total de aplicações foi de R\$ 162,812 bilhões e o de saques, de R\$ 165,525 bilhões. O estoque do investimento na poupança está em R\$ 644,340 bilhões, já considerando os rendimentos de R\$ 4,062 bilhões de outubro.

O desempenho em outubro não foi pior porque, na primeira semana do mês e nos últimos dias úteis, houve ingressos líquidos na caderneta. Nos dias 27, 28 e 30 de outubro, os depósitos líquidos somaram R\$ 1,914 bilhão.

Esse movimento de arrecadação nos últimos dias é tradicional e ocorre em função do aumento dos depósitos vindos de aplicações automáticas da conta corrente de alguns investidores.

A deterioração da caderneta neste ano se dá por conta da piora do cenário econômico, com a alta da inflação e do aumento do desemprego.

Além disso, outros investimentos se tornaram mais atrativos ao apresentarem rentabilidade maior.

A remuneração da poupança é formada por uma taxa fixa de 0,5% ao mês mais a Taxa Referencial (TR) – esse cálculo vale para quando a Selic (a taxa básica de juros) está acima de 8,5% ao ano. Atualmente, ela está em 14,00% ao ano.

### **Acumulado**

A fuga dos investimentos da caderneta de poupança de janeiro a outubro deste ano chegou a R\$ 53,251 bilhões.

O resultado, apesar de negativo, foi um pouco melhor que os R\$ 57,055 bilhões de saques líquidos verificados de janeiro a outubro de 2015 – este o maior volume de saques na série histórica do Banco Central, iniciada em janeiro de 1995, para os dez primeiros meses do ano.

O resultado do acumulado de janeiro a outubro de 2016 é formado por depósitos de R\$ 1,578 trilhão e retiradas de R\$ 1,631 trilhão.

Mensalmente, o pior momento dos últimos 21 anos para a caderneta de poupança foi registrado em janeiro deste ano, quando os saques líquidos foram de R\$ 12,032 bilhões.

Nos meses seguintes, o resultado continuou negativo: R\$ 6,639 bilhões em fevereiro; R\$ 5,380 bilhões em março; R\$ 8,246 bilhões em abril; R\$ 6,592 bilhões em maio; R\$ 3,718 bilhões em junho; R\$ 1,115 bilhão em julho; R\$ 4,466 bilhões em agosto; R\$ 2,352 bilhões em setembro; e R\$ 2,712 bilhões em outubro.

## **Abdib: investimentos necessários em infraestrutura seriam de 5% do PIB**

08/11/2016 – Tribuna PR

Os investimentos em infraestrutura neste ano deverão se igualar ao seu pior nível desde 2009, concluiu a Associação Brasileira da Indústria de Base (Abdib) em levantamento feito junto a empresas do setor. Em 2015 já ocorreu queda e o total de investimentos na infraestrutura para 2,1% do Produto Interno Bruto (PIB) ou cerca de R\$ 130 bilhões.

Segundo a entidade, a retomada dos investimentos neste segmento na dimensão que a economia precisa implicaria aportes da ordem de R\$ 300 bilhões, equivalente a 5% do PIB ao ano. "E isso depende da utilização de todas as fontes de financiamento

disponíveis, o que inclui necessariamente recursos externos e o mercado de capitais interno, além das já tradicionais fontes oficiais”, afirmam os técnicos da Abdib.

Ainda de acordo com eles, taxas de juros e de câmbio influenciam diretamente na oferta e nas condições de financiamento de longo prazo para os investimentos em infraestrutura.

“O atual patamar da taxa Selic – em 14% ao ano – inibe a captação de recursos no mercado de capitais na medida em que as taxas de retorno dos projetos são insuficientes para remuneração dos juros. Da mesma forma, a volatilidade excessiva da taxa de câmbio adiciona um grau de incerteza sobre os passivos das empresas e sobre o retorno dos investidores”, dizem.

Para a associação, além da utilização de todas as fontes de financiamento disponíveis, é preciso adotar a modalidade de financiamento ‘project finance’ sem garantias corporativas, que oneram o balanço das empresas.

Adicionalmente, os fundos de private equity, importantes investidores institucionais que devem ganhar relevância na viabilização dos próximos projetos de concessão no Brasil, têm restrições nos regulamentos para concederem garantias corporativas.

### **Cesta básica mais cara em Curitiba. Confira os alimentos que ficaram mais caros**

08/11/2016 – Tribuna PR



Em outubro de 2016, a Cesta Básica de Curitiba calculada pelo DIEESE apresentou aumento de 1,91%, sendo o sétimo maior aumento entre as 13 capitais que tiveram aumento de preços (14 capitais apresentaram queda de preços), passando de R\$ 424,87 em setembro de 2016 para os atuais R\$ 432,98.

Deste modo, a capital paranaense teve o décimo maior valor entre as 27 capitais pesquisadas. O custo da ração alimentar essencial mínima para uma família curitibana (1 casal e 2 crianças), foi de R\$ 1.298,94 (hum mil duzentos e noventa e oito reais e noventa e quatro centavos) sendo necessário 1,48 salários mínimos somente para satisfazer as necessidades do trabalhador e sua família com alimentação no mês de outubro de 2016.

A cesta básica teve um custo mensal de R\$ 432,98, apresentando uma variação de 1,91%, tendo um custo diário de R\$ 14,43. No ano de 2016, a cesta básica de Curitiba acumula uma alta de 10,52%, sendo o segundo menor aumento entre todas as capitais, ficando atrás apenas de Brasília (9,58%).

Em outubro de 2016, o trabalhador curitibano remunerado pelo salário mínimo comprometeu 108 horas e 15 minutos de sua jornada mensal para adquirir os gêneros essenciais, tempo superior às 106 horas e 13 minutos exigida em setembro de 2016.

Quando se compara o custo da cesta e o salário mínimo líquido, ou seja, após o desconto referente à Previdência Social, a relação passou de 52,48% em setembro para 53,48% em outubro.

Dos 13 produtos pesquisados, oito registraram alta em outubro de 2016: a carne (6,67%), o tomate (4,25%), o óleo (2,92%), a farinha de trigo (2,38%), o café (2,22%), a banana (2,07%), o açúcar (2,05%) e a manteiga (0,05%). Outros cinco itens tiveram queda: o leite (-12,67%), o arroz (-2,72%), o feijão (-1,25%), a batata (-0,58%), e o pão (-0,11%).

## **Na era das fontes renováveis, Brasil pode aprovar novas térmicas a carvão**

08/11/2016 –Gazeta do Povo



Entre as mais de 30 emendas feitas à Medida Provisória (MP) 735, que trata das privatizações do setor elétrico, uma, em especial, está tirando o sono de ambientalistas brasileiros.

O artigo 20 do texto prevê a criação de um “programa de modernização” para implantar novas termelétricas a carvão mineral no país entre 2023 e 2027. A medida foi aprovada pela Câmara e pelo Senado. Agora, cabe ao presidente Michel Temer (PMDB) sancionar ou vetar o artigo.

Em um momento no qual todos os países tentam substituir combustíveis fósseis por fontes renováveis de energia, o incentivo ao uso do carvão é tido como um retrocesso energético que pode pôr em risco o cumprimento das metas climáticas assumidas pelo Brasil no Acordo de Paris.

Esse é principal argumento de ambientalistas de 21 organizações que encaminharam uma carta ao presidente e fizeram um “tuitaço” com as hastags “CarvãoNão” e “NãoSujaTemer” para pressionar a decisão do governo. O próprio ministro do Meio Ambiente, José Sarney Filho, recomendou ao Planalto que veto o artigo.

### ***Sem subsídios***

No início de outubro, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou novas condições de financiamento do setor de energia elétrica que excluem as térmicas a carvão e óleos combustíveis de sua carteira de financiamentos.

O banco não vai mais financiar empreendimentos como esses. Em contrapartida, melhorou as condições para as fontes renováveis de energia, como a energia solar, por exemplo, cuja participação no financiamento passou de 70% para 80%.

Segundo parecer técnico do Ministério do Meio Ambiente, a participação do carvão mineral na matriz energética brasileira é pouco relevante, cerca de 2%, mas suas emissões de gases de efeito estufa são expressivas.

Estimativas apontam que o carvão é responsável por 30% a 35% das emissões totais de CO<sub>2</sub> – no setor elétrico, o carvão responde por 24% das emissões. Ainda segundo o documento do MMA, as grandes reservas de carvão mineral na Região Sul têm predomínio de “um carvão de baixa qualidade, com elevado teor de cinzas e impurezas”.

Diante disso, a reclamação dos ambientalistas é a de que as emissões do carvão não compensam a sua pequena contribuição na geração de energia. Para ter uma ideia dessa participação, as térmicas a carvão somam 3,6 gigawatts (GW) em capacidade

instalada, uma fatia de apenas 2,3% dos 156,5 GW da potência total do país, detalha Kamyla Borges Cunha, pesquisadora do Instituto de Energia e Meio Ambiente (Iema).

O programa de estímulo às termelétricas movidas a carvão nacional previsto na MP 735 beneficia os estados do Sul, sobretudo Rio Grande do Sul e Santa Catarina, que têm polos carboníferos.

A proposta do artigo é renovar 1.400 dos 1.750 megawatts (MW) existentes no parque termelétrico da região, elevando a eficiência dos atuais 29% para 36%. No total, o parque térmico nacional a carvão tem 3,6 GW, mas as térmicas do Nordeste importam carvão colombiano ou chinês.

De acordo com o presidente da Associação Brasileira de Carvão Mineral, Fernando Zancan, o objetivo é modernizar as usinas térmicas do Sul, cuja idade média é de 38 anos, tornando-o mais eficiente e reduzindo as emissões de CO<sub>2</sub>.

“Tem tecnologia para aumentar a eficiência, mas isso vai depender do desenho do programa que o governo vai fazer. O mínimo previsto é de 10% de redução das emissões”, detalha.

Confiante de que o presidente Michel Temer vai sancionar o artigo favorável ao setor carbonífero do Sul, Zancan argumenta que o carvão oferece a energia firme e de baixo custo que o sistema elétrico precisa.

Segundo ele, quanto mais se agrega fontes intermitentes à matriz, mais as térmicas vão ganhar espaço. “São as térmicas a carvão e as eólicas que estão segurando o abastecimento no Nordeste”, diz.

Para ambientalistas, contudo, a aprovação da medida vai colocar o Brasil na contramão o resto do mundo, ignorando os esforços para priorizar as fontes renováveis e descarbonizar as economias.

“A transformação da matriz elétrica brasileira vai demandar térmicas capazes de atuar em conjunto com as fontes intermitentes, eólica e solar, mas a prioridade, neste caso, seria das usinas movidas a gás natural, e não a carvão. Então, qual a racionalidade por detrás dessa medida? É contraditória, descolada do planejamento do setor”, questiona Kamyla, do Iema.

### ***Um “jabuti” na MP 735***

Durante a tramitação da Medida Provisória (MP) 735 na Câmara e no Senado, a medida recebeu uma série de emendas. O artigo 20, que trata da implantação de novas térmicas a carvão no país entre 2023 e 2027, foi, certamente, um dos mais polêmicos.

Ambientalistas afirmam que o artigo foi “contrabandeado” para dentro da MP, que trata das privatizações do setor elétrico, por encomenda da indústria carvoeira da região Sul. No jargão político, o artigo foi considerado um jabuti, ou matéria estranha ao objeto original da medida provisória.

Na passagem pelo Congresso Nacional, os senadores Randolfe Rodrigues (Rede-AP) e João Capiberibe (PSB-AP) chegaram a apresentar um requerimento para impugnar o artigo, alegando justamente esse motivo, mas enfrentaram resistência dos senadores dos estados do Sul. Na discussão final, deixaram a decisão final para o presidente Michel Temer.

Fernando Zancan, presidente da Associação Brasileira de Carvão Mineral (ABCM), defende que o artigo 20 é totalmente pertinente à MP 735/16, que, segundo ele, foi editada para reduzir o uso de recursos da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE).

"A CDE é usada para pagar o combustível das usinas do atual parque térmico a carvão. A MP além de fixar um teto para o desembolso para o carvão, cria, no seu artigo 20, um programa de modernização que viabilizará a renovação do atual parque termelétrico a carvão nacional", diz.

## **O barato que sai caro: subsídios para consumidores e empresas representam 20% da sua conta de luz**

08/11/2016 –Gazeta do Povo



A quantidade de subsídios na área de energia atingiu um tamanho tão grande que, hoje, representa 20% da conta de luz paga pelo consumidor. Somada, a conta dos subsídios atinge neste ano R\$ 18,3 bilhões.

Isso significa que, em uma conta de luz de R\$ 100, praticamente R\$ 20 beneficiam uma ampla gama de consumidores, desde famílias de baixa renda a setores como o agronegócio e a irrigação, passando por empresas que fornecem serviço como água, esgoto e saneamento.

Os subsídios também são democráticos no que diz respeito à fonte de geração. Há benefícios tanto para usinas que geram energia limpa quanto para aquelas movidas a carvão. A conta de luz também paga as termoelétricas que produzem energia de combustíveis fósseis no Norte do País.

Atualmente e pelos próximos oito anos, a tarifa também vai pagar a indenização das usinas e linhas de transmissão que tiveram suas concessões renovadas em troca do famigerado desconto de 20% na energia, durante o governo Dilma Rousseff.

Com tantos grupos beneficiados, a situação se assemelha à lei que assegura meia-entrada para eventos culturais e esportivos: todos querem se enquadrar no grupo dos beneficiários. As tentativas ficam claras cada vez que o governo publica uma Medida Provisória sobre o setor elétrico.

"Cada Medida Provisória enviada pelo governo ao Congresso volta com novos beneficiários de subsídios. O 'remendo' nunca é para tirar subsídios, mas sim para aumentá-los", afirmou o diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Romeu Rufino, que defende que o assunto passe por um "freio de arrumação".

"Cada subsídio, isoladamente, pode até fazer sentido. O problema é que, empilhados, eles atingiram um patamar insustentável para a tarifa de energia", explicou. "Eu, particularmente, sou contra subsídios, pois eles distorcem o preço e as regras de mercado."

### **Roraima**

Um exemplo disso é o valor de energia cobrada dos clientes da Boa Vista Energia, repleta de subsídios. Nesta semana, a tarifa da companhia caiu 17% e passou a custar R\$ 0,33 por quilowatt-hora (kWh). Com isso, Roraima, o único estado que ainda não faz parte do Sistema Interligado Nacional (SIN) e que é abastecido apenas com usinas termoelétricas, passou a ter a conta de luz mais barata de todo o país.



“O estado tem o custo mais alto de geração de energia do Brasil, mas é o local onde o consumidor menos paga, uma absoluta distorção de preços”, mencionou Rufino. O diretor-geral defende uma reavaliação constante desse tipo de política. Para ele, esses incentivos devem ter data para começar e prazo para terminar.

Para o presidente da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica (Abradee), Nelson Leite, a redução do patamar de subsídios é bem-vinda para a sociedade. “Revisar esses benefícios vai contribuir para deixar a conta de luz mais barata”, afirmou.

### **Analistas ampliam queda do PIB para 3,31%**

08/11/2016 –GS Notícias

Analistas do mercado financeiro consultados pela pesquisa semanal Focus, feita pelo Banco Central (BC), preveem que a inflação do ano que vem vai ficar abaixo de 5%. A taxa de 4,94% se aproxima cada vez mais do centro da meta do governo, de 4,5%. Por outro lado, o levantamento piorou mais uma vez a previsão para o desempenho da economia neste ano e no próximo, para queda de 3,31% em 2016 e expansão de 1,20% em 2017.

Os analistas preveem no Focus divulgado ontem uma taxa de inflação para o ano que vem de 4,94%. Nas duas semanas anteriores, a previsão estava em 5%. O resultado está cada vez mais próximo do centro da meta de inflação, que é de 4,5%, com variação tolerada pelo BC de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo.

Depois de sete reduções seguidas, o levantamento divulgado ontem pelo BC manteve inalterada a previsão para o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) deste ano em 6,88%. Há duas semanas, a taxa ficou abaixo de 7% pela primeira vez desde 29 de abril.

Se o resultado de 2016 ficar de fato neste patamar, será a segunda vez seguida que a inflação encerrará o ano acima do teto da meta estabelecida pelo governo, que é de 4,5%, podendo variar dois pontos para cima ou para baixo: 0,5 ponto percentual a mais do que a margem de tolerância do ano que vem. Em 2015, a inflação ficou em 10,67%.

Já o desempenho da economia previsto para este ano voltou sofrer leve alteração para pior: a quinta seguida. Os analistas preveem um tombo de 3,31% no Produto Interno Bruto (PIB) em vez dos 3,30% da semana anterior. Para o ano que vem, a previsão foi piorada pela terceira vez consecutiva, passando de expansão de 1,21% para 1,20%.

Os analistas mantiveram pela terceira semana seguida a expectativa para a taxa básica de juros neste ano em 13,50%. Já a projeção da Selic para 2017 ficou novamente em 10,75%.

A cotação do dólar frente ao real no fim deste ano foi mantida pela segunda semana seguida em R\$ 3,20. Para dezembro de 2017, o câmbio foi reduzido de R\$ 3,40 para R\$ 3,39.

### **Maior participação privada abre caminho para modernização da infraestrutura no Brasil, avalia CNI**

08/11/2016 – CNI

Entre as propostas da Confederação Nacional da Indústria para o país avançar no setor, estão a transferência das administrações portuárias para o setor privado e a priorização de obras terrestres de acesso aos portos

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) avalia que o aumento da participação da iniciativa privada nos investimentos e na administração de empreendimentos abrirá caminho para a modernização da infraestrutura no Brasil.

Com aporte anual de apenas 2,2% do Produto Interno Bruto (PIB) no setor, o país convive com estradas de má qualidade, portos ineficientes, falhas no fornecimento de energia e outros inúmeros problemas de logística que encarecem a produção e reduzem a capacidade das empresas competirem no mercado internacional.

O lançamento do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) demonstra a disposição do governo em destravar os nós da infraestrutura brasileira. O presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, defende uma maior presença privada no aporte de capitais e na gestão de empreendimentos como aeroportos, portos, ferrovias e companhias de saneamento.

“A participação privada é imprescindível para que o país reverta o quadro de atraso na área de infraestrutura, fator que reduz a competitividade dos produtos brasileiros. Um dos mais sérios problemas dessa agenda no Brasil são os atrasos das obras, que afetam consumidores e empresas, consomem recursos públicos e comprometem o desenvolvimento do país”, afirma o presidente da CNI.

### **Propostas da CNI para o país avançar no setor de transporte e logística:**

#### **Transferir as administrações portuárias ao setor privado**

Os grandes portos públicos do país (Santos, Paranaguá, Rio Grande, Vitória, Salvador e Rio de Janeiro) apresentam baixo nível de eficiência em suas administrações portuárias. Entre os problemas, estão a baixa capacidade gerencial, elevados passivos trabalhistas, e incapacidade para promover as transformações necessárias para elevar a eficiência dos portos públicos a padrões internacionais.

#### **Concluir o processo de revisão das poligonais dos portos organizados**

Desde a publicação da nova Lei dos Portos (Lei 12.815/2013), novos terminais privados só serão autorizados a operar fora da área do porto organizado. Apesar de a lei ter fixado prazo de um ano para o governo adaptar as poligonais, até o momento apenas 18 portos tiveram publicado o decreto que trata da matéria.

#### **Abrir a reserva de carga no transporte marítimo Brasil-Chile**

A CNI defende que o governo denuncie o acordo de 1974 que limita o transporte marítimo de cargas entre Brasil e Chile a navios com bandeiras dos dois países. O duopólio encarece a exportação e importação de produtos, atingindo 3,5 mil exportadores e 1,2 mil importadores de setores importantes da economia nacional como automotivo, máquinas e equipamentos, cerâmica, papel e celulose, metais, cosméticos e higiene e agronegócio.

#### **Priorizar as obras de acesso terrestres aos portos**

As obras de melhoria dos acessos ferroviário e rodoviário aos portos, cada vez mais necessárias, têm sofrido frequentes paralisações. Essa questão está relacionada com a baixa integração entre os níveis federativos e os vários órgãos de licenciamento e de fiscalização. A CNI avalia como fundamental que ocorra uma hierarquização técnica das obras de infraestrutura logística de forma que os acessos portuários, em especial os terrestres, sejam priorizados.

#### **Desenvolver planejamento de longo prazo para o setor aeroaviário**

Atualmente, com exceção dos aeroportos de Florianópolis, Fortaleza, Porto Alegre e Salvador, não há um plano definido sobre quando e quais aeroportos serão concedidos à iniciativa privada. Um planejamento de médio e longo prazo e o envolvimento de agentes mais aptos no processo de concessão aumenta a atratividade dos empreendimentos e melhora a qualidade dos serviços de infraestrutura.

## Aumentar a participação do setor privado no financiamento da infraestrutura

Diante da atual situação econômica e da fragilidade fiscal, faz-se necessária uma revisão do modelo de financiamento com ênfase em uma maior participação de fontes privadas. É necessário que os bancos comerciais e as seguradoras assumam um papel mais ativo no processo de financiamento.

**SAIBA MAIS** - Confira outras propostas da CNI em setores como saneamento, energia, óleo e gás no documento [Infraestrutura e Regulação: nove propostas para atrair capital privado e aumentar a eficiência](#). Faça o [download](#) do documento aqui no Portal da Indústria.

## Indústria brasileira perde participação na economia mundial






08/11/2016 – CNI

A indústria brasileira continua a apresentar desempenho negativo no mercado mundial, com queda das participações nas exportações e na produção mundiais. O resultado reflete a perda de competitividade da indústria.

Nos últimos 10 anos, quatro dos cinco indicadores de competitividade aqui acompanhados registraram perda de competitividade. Apenas a taxa de câmbio real efetiva acumula uma pequena melhora.

Acesse o documento completo [Aqui](#)

### Indicadores de competitividade da indústria brasileira

	2004-2014	2013-2014
 Participação nas exportações mundiais de manufaturados (em pontos percentuais)	☹️ -0,15 p.p.	☹️ -0,10 p.p.
	2005-2015	2014-2015
 Participação no valor adicionado mundial de manufaturados (em pontos percentuais)	☹️ -0,82 p.p.	☹️ -0,30 p.p.
 Custo unitário do trabalho efetivo em dólar real (percentual) <sup>1/</sup>	☹️ 40,6%	😊 -17,8%
 Taxa de câmbio efetiva real (percentual) <sup>1/</sup>	😊 -2,0%	😊 -18,0%
 Produtividade do trabalho efetiva (percentual)	☹️ -17,0%	😊 0,1%

Fonte: Elaborado pela CNI, com base em estatísticas do BLS, Banco Central de la República Argentina, BCB, IBGE, INDEC, INEGI, FUNCEX, FGV/IBRE, Macrodados, OECD, WTO, The Conference Board, UNIDO e da CNI.

<sup>1/</sup> A competitividade decresce com o aumento do indicador.

p.p. = pontos percentuais.

## Vendas de implementos têm queda anual de 31%

08/11/2016 – Automotive Business



O setor de implementos rodoviários registrou queda de 31,1% nas vendas acumuladas de janeiro a outubro na comparação com iguais meses de 2015: de acordo com a Anfir, entidade que reúne as fabricantes, foram emplacadas 52.203 unidades neste

período – há um ano, este volume era de 75.839 unidades, entre leves e pesados, apontam os dados divulgados na segunda-feira, 7.

“A retração em um terço sobre o resultado do ano anterior traz consequências ruins às empresas como desemprego e endividamento”, afirma o presidente da Anfir, Alcides Braga.

O segmento de leves – carrocerias sobre chassis – emplacou 32,113 unidades nos dez meses completos do ano, volume 37% menor que o verificado no mesmo acumulado de 2015, quando o setor emplacou 50,8 mil unidades. Em outubro, os licenciamentos somaram 2.734 unidades, segundo a Anfir, o pior volume para o mês desde 2008.

Em pesados houve queda de 19,8% no acumulado, passando de 25 mil para pouco mais de 20 mil reboques e semirreboques. De acordo com a entidade, outubro também registrou o pior volume para o mês desde 2004 ao emplacar 1.621 unidades.

Para o presidente da Anfir qualquer sinal de recuperação só deverá vir em 2017.

“Mas não será nada forte porque as empresas sofreram e sofrem bastante com a crise e não estariam preparadas para produzir com a intensidade necessária para caracterizar uma forte retomada”, afirma. “E mesmo assim acredito em retomada para minimizar as perdas sem saldo positivo”, acrescenta.

Segundo o executivo, o cenário futuro é estimado com base tanto nos sinais da economia, que não revelam perspectivas de crescimento forte, quanto nas condições existentes para financiamento do setor de implementos rodoviários.

Para Braga, a regra atual do BNDES deveria ser melhorada: atualmente financiamentos via Finame podem representar custo anual de até 18%, isso porque o BNDES, mesmo financiando até 90% do bem opera com duas faixas de juros: uma de 50% para empresas grandes ou 60% para pequenas e médias e outra para a diferença até o teto.

“Essa diferença é calculada com base em vários índices, o que acaba encarecendo a operação”, explica Braga.

Ele defende a adoção para o volume total do valor financiado da fórmula tradicional de operação: TJLP de 7,5% mais spread bancário de 2% e a parte do agente financeiro de 3%. “Isso totaliza taxa anual de 12% a 13% o que é perfeitamente viável”, afirma Braga.

## **Vendas diárias de veículos melhoram, mas mercado ainda patina**

08/11/2016 – Automotive Business



Outubro abalou a aposta de que o último trimestre de 2016 traria melhora no patamar de vendas de veículos. O mês somou 159 mil emplacamentos, com leve retração de 0,6% na comparação com setembro e baixa de 17,2% sobre o resultado registrado há um ano. Os dados foram divulgados pela Anfavea, associação que representa os fabricantes do setor, na segunda-feira, 7. Ainda que os números sigam apontando para baixo, a entidade espera melhora no último bimestre do ano.

“A média diária de vendas aumentou no mês passado”, destaca Antonio Megale, presidente da entidade. A alta, calcula a organização, seria de 4% na comparação com setembro, para 7,9 mil emplacamentos por dia.

Outubro teve um dia útil a menos do que o mês anterior. A expectativa é de que esse número possa crescer ainda mais em novembro e dezembro com a retomada da operação da Volkswagen, que teve quebra de fornecimento de alguns componentes recentemente e ainda não conseguiu reabastecer plenamente a sua rede de concessionárias.

### **PROJEÇÃO FOI MANTIDA, MAS PARECE DISTANTE**

Se a tendência for mesmo de aumento, a indústria poderá amenizar a queda nas vendas acumulada no ano. De janeiro a outubro foram licenciados 1,66 milhão de veículos novos, entre leves e pesados.

O volume é 22,3% inferior ao de período equivalente de 2015. É o patamar mais baixo para este período do ano desde 2006. A projeção da entidade é de que a queda diminua para 19% até o fim de 2016 e o ano termine com 2,08 milhões de carros vendidos. “Mantemos esta expectativa e devemos ficar muito próximos dela. Vamos passar de dois milhões de emplacamentos”, estima Megale.

Ainda que o executivo esteja otimista, será preciso mudança importante para que os resultados convirjam para a projeção da Anfavea.

Serão necessários mais de 200 mil emplacamentos mensais em novembro e em dezembro. Há alguns anos o número não soaria absurdo, mas o patamar é alto para o atual mercado contraído. Até agora nenhum mês de 2016 alcançou este volume de vendas.

“Há alguns anos novembro têm sido um bom mês. Com o 13º salário há injeção importante na economia” avalia Megale.

Na opinião dele este efeito pode ser potencializado por algumas decisões políticas, com a adoção de medidas que ofereçam mais confiança para o mercado. O executivo defende, por exemplo, a aprovação da polêmica PEC que limita os gastos do governo.

“Por enquanto o consumidor não quer se endividar, mas vamos saber se a melhora de alguns indicadores muda este humor”, observa. O Salão do Automóvel de São Paulo, que abre as portas para o público no dia 10 e segue até 20 de novembro, pode ser outro fator capaz de impulsionar as vendas, segundo Megale. “O evento chama a atenção para as novidades do setor”, diz.

Segundo Megale, o maior desafio para a indústria é melhorar o índice de confiança do empresário e do consumidor. Outro índice importante, enfatiza, é o medo da população de perder o emprego, que faz com que as pessoas pensem duas vezes antes de investir na compra de bens duráveis ou contrair novas dívidas.

Como consequência disso, a Anfavea aponta que a participação dos financiados nas vendas chegou ao menor patamar histórico em outubro. Do total negociado no mês, apenas 51,7% foram comprados por meio de linhas de crédito. Este percentual normalmente fica acima de 60%.

A Anfavea ainda não divulga expectativa oficial para 2017, algo que só deve ser feito no começo do ano. Ainda assim, Megale adianta que a expectativa é de crescimento de um dígito, algo da ordem de 8%.

## **Caminhões: melhora deve vir neste bimestre**

08/11/2016 – Automotive Business



Com um total de 3,44 mil unidades, os licenciamentos no mercado de caminhões diminuíram 18% em outubro com relação ao volume de setembro, quando foram vendidas 4,19 mil unidades, mesmo outubro apresentando um dia útil a mais do que o anterior, para um total de 21 dias, de acordo com os dados divulgados na segunda-feira, 7, pela Anfavea, associação das montadoras.

Sobre o desempenho do setor de pesados, o presidente da entidade, Antonio Megale, declara que este volume não reflete a melhora que está sendo esperada pela indústria.

Considerando o período acumulado entre janeiro e outubro, as vendas de pesados recuaram 31% quando comparadas com iguais meses de 2015, passando de 61,3 mil para 42,3 mil unidades.

Enquanto leves e médios tiveram baixa de 33% e 40% respectivamente, para 11 mil e 3,5 mil, a categoria de pesados, com PBT acima de 15 toneladas, registrou queda de 19%, para pouco mais de 12,7 mil caminhões, o que revela uma melhora bastante significativa, uma vez que esta categoria vinha registrando o pior desempenho entre as demais, com resultados que chegaram a superar os 60% de queda.

“O segmento de pesados demora cerca de três meses para que o pedido se configure de fato em emplacamento”, explica o executivo. “Embora o número mensal seja ruim, temos a perspectiva de que haverá uma mudança, com números melhores aparecendo nestes dois próximos meses”, afirmou.

A Anfavea vai esperar um pouco mais – pelo menos até o fechamento de novembro – para revisar suas projeções para o ano. Nas previsões até agora mantidas pela entidade, as vendas de caminhões devem chegar as 54 mil unidades, o que representaria uma queda de quase 25% sobre o volume já baixo de 2015, que foi de 71,6 mil unidades.

Também em queda, as vendas a mercados externos somaram pouco mais de 16,9 mil unidades em 10 meses, volume 3,1% inferior ao registrado há um ano. O movimento de outubro foi 34% menor, com o embarque de 1,65 mil unidades contra as 2,5 mil de setembro.

Acompanhando os desempenhos negativos das vendas ao mercado interno e externo, a produção de caminhões no acumulado ficou 23% menor que a do mesmo período do ano passado, para pouco mais de 51 mil unidades.

### **ÔNIBUS**

As vendas de chassis de ônibus tiveram queda de 16,7% na passagem de setembro para outubro, de 701 para 584 unidades. O segmento de transporte de passageiros fechou o acumulado de janeiro a outubro com retração de 32,3%, com um total de 9,88 mil ônibus para o mercado interno.

Por outro lado, as exportações do segmento estão em alta: embarcaram pouco mais de 8 mil chassis contra os 5,96 mil do ano passado, crescimento de 35%.

Apesar disso, a produção de chassis segue em contração: no comparativo mensal, houve queda de 23%, passando de 2,14 mil em setembro para 1,65 mil em outubro. Já no acumulado, as 16,1 mil unidades montadas nos dez meses completos do ano estão 19% abaixo do volume de mesmo período de 2015, quando as montadoras entregaram quase 20 mil ônibus.

Na projeção atual, a Anfavea espera encerrar o ano com a venda de 12 mil ônibus contra os 16,7 mil de 2015, o que significaria uma retração de 28%.

## **Exportações recuam na reta final do ano**

08/11/2016 – Automotive Business



Apesar do recuo dos embarques nos últimos quatro meses, a associação dos fabricantes de veículos, a Anfavea, sustenta que as exportações deste ano ainda devem manter ou até superar um pouco as expectativas da entidade, que prevê o total de 507 mil unidades de fabricação nacional vendidas a outros países, o que significaria avanço de 21,5% sobre 2015.

“A expectativa é bastante positiva, o crescimento deve passar de 20% em comparação com 2015. Existe aumento consistente da demanda em alguns mercados”, afirma Antonio Megale, presidente da Anfavea.

Em outubro a indústria no Brasil vendeu 36,9 mil veículos no exterior, em queda de 6,5% sobre setembro e de 7,5% na comparação com o mesmo mês de 2015. Ainda assim, as exportações este ano superaram a marca de 400 mil unidades dois meses antes do que no ano passado, quando 417,3 mil foram embarcados. Em 10 meses as montadoras exportaram 400,6 mil veículos, em alta de 19,7% ante o mesmo período de 2015.

“O resultado seria melhor se uma de nossas associadas não tivesse problemas de fornecimento de peças nos últimos meses, que reduziu o número de embarques”, justifica Megale, referindo-se à Volkswagen, que teve interrupções de produção devido a uma contenda com o Grupo Prevent, que parou de fornecer bancos em uma disputa por reajuste de preços e fez a montadora cancelar o contrato e buscar outros fornecedores.

“A operação padrão realizada por alguns agentes da Receita Federal também acabou atrasando alguns negócios”, completou o dirigente.

Megale espera que a situação se normalize e que os embarques voltem a crescer nos próximos meses. Em período mais elástico, também avalia que novos acordos comerciais têm potencial para elevar as exportações em um futuro próximo.

Ele informou que as negociações com o Peru estão quase concluídas, e que as tratativas com a Colômbia atrasaram devido a novas exigências feitas por alguns setores do país, mas espera-se para breve uma conclusão.

Mesmo sem ter o acordo de comércio bilateral de veículos fechado, as vendas de carros brasileiros ao mercado colombiano mais que duplicaram este ano, saltando de 6,5 mil entre janeiro e outubro de 2015 para 14,1 mil nos mesmos 10 meses de 2016, em crescimento de 118%.

## EM VALORES

Em valores, que incluem também as exportações de peças, as montadoras faturaram com suas vendas externas US\$ 7,1 bilhões de janeiro a outubro, valor próximo da estabilidade na comparação com o mesmo período do ano passado, em leve baixa de 3,2%.

Segundo Megale, o desempenho abaixo dos embarques em unidades é devido ao mix de produtos exportados, em maior quantidade mas em menor valor. O dirigente destaca que o resultado está em linha com as projeções da entidade para 2016 inteiro.

## Confira os resultados da indústria até outubro

08/11/2016 – Automotive Business

A Anfavea, associação dos fabricantes de veículos, divulgou na segunda-feira, 7, os dados de desempenho da indústria de janeiro a outubro de 2016, incluindo vendas domésticas, produção e exportação. Confira abaixo:

### ● **VENDAS DOMÉSTICAS**

Outubro: 159 mil (-0,6% sobre setembro e -17,2% sobre outubro de 2015)  
Janeiro a outubro: 1,66 milhão (-22,3% sobre jan-out/2015)

### ● **PRODUÇÃO**

Outubro: 174,1 mil (2,3% sobre setembro e -15,1% sobre outubro de 2015)  
Janeiro a outubro: 1,73 milhão (-17,7% sobre jan-out/2015)

### ● **EXPORTAÇÕES**

Outubro: 36,9 mil (-6,5% sobre setembro e -7,5% sobre outubro de 2015)  
Janeiro a outubro: 400,5 mil (19,7% sobre jan-out/2015)

### ● **MANTIDAS AS PROJEÇÕES PARA 2016**

	Mil unidades	2015	2016	Varição
Produção	Total Veículos	2.429	2.296	-5,5%
	Veículos leves	2.334	2.201	-5,7%
	Veículos pesados	95,6	94,6	-1,0%
Licenciamento	Total Veículos	2.569	2.080	-19,0%
	Veículos leves	2.481	2.014	-18,8%
	Veículos pesados	88,4	66,0	-25,4%
Exportações	Total Veículos	417	507	+21,5%
	Veículos leves	389	478	+23,0%
	Veículos pesados	28,3	28,6	+1,0%

Obs: não inclui CKD

## Ford vai investir US\$195 milhões em novo centro de tecnologia na Índia

08/11/2016 – R7

A Ford anunciou nesta terça-feira que investirá 13 bilhões de rúpias (195 milhões de dólares) nos próximos cinco anos em um centro de tecnologia e negócios na cidade de Chennai, no sul da Índia, para o desenvolvimento de novos produtos, serviços e soluções de design em mobilidade.

A montadora norte-americana, que já investiu até o momento 2 bilhões de dólares na Índia, informou em um comunicado que contratará 3 mil pessoas para integrar a



equipe de 12 mil funcionários da instalação, que entrará em operação no início de 2019, de acordo com o documento.

## **Produção industrial cresce em ES, MG, SP e em outras seis regiões do País**

08/11/2016 – R7



As indústrias do Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo e de outras seis regiões do País registraram aumento na atividade em setembro na relação com agosto, de acordo com a Pesquisa Industrial Mensal Produção Física — Regional, divulgada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) nesta terça-feira (8).

As fábricas capixabas ampliaram sua atividade em 9% em setembro, o que, segundo o IBGE, elimina o recuo de 7% na atividade em agosto.

Também registraram ampliação da atividade as fábricas do Rio Grande do Sul, Região Nordeste, Amazonas, Pará, Rio de Janeiro e Pernambuco. O Estado de Mato Grosso não teve a produção avaliada neste mês.

Por outro lado, o principal destaque negativo foi Goiás, onde as fábricas diminuíram o ritmo em 3,3% em agosto na comparação com o mês anterior. Os Estados de Ceará e Bahia também tiveram quedas na produção industrial. Já Paraná e Santa Catarina mantiveram o mesmo ritmo registrado em agosto.

### **2016**

Considerando o intervalo de janeiro a setembro deste ano na comparação com o mesmo período de 2015, a produção da indústria nacional recuou em 13 dos 15 locais pesquisados. Os piores resultados foram encontrados nas fábricas de Espírito Santo (-22,3%), Amazonas (-13,7%) e Pernambuco (-12,7%) — todos com resultados abaixo da média nacional, com queda de 7,8%.

Também acumulam resultados negativos nos primeiros nove meses do ano Goiás (-7,5%), Minas Gerais (-6,9%), Paraná (-6,8%), Rio de Janeiro (-6,6%), São Paulo (-6,2%), Bahia (-4,7%), Rio Grande do Sul (-4,6%), Ceará (-4,6%), Santa Catarina (-4,2%) e Região Nordeste (-3,7%).

Nesses locais, o recuo da atividade industrial foi influenciado pela diminuição da fabricação de bens de capital (em especial aqueles voltados para equipamentos de transportes – caminhões e veículos para transporte de mercadorias); bens intermediários (autopeças, produtos de minerais não-metálicos, produtos têxteis, produtos siderúrgicos, produtos de metal, derivados do petróleo e indústrias extrativas); bens de consumo duráveis (automóveis, eletrodomésticos da “linha branca” e da “linha marrom”, motocicletas e móveis); e bens de consumo semi e não-duráveis (calçados, produtos têxteis, vestuário e bebidas).

A notícia boa vem dos Estados do Pará (10,2%) e de Mato Grosso (5,0%), cujas indústrias produziram mais nos primeiros nove meses deste ano que no mesmo período de 2015.

Segundo o IBGE, isso se deve ao "comportamento positivo vindo de indústrias extrativas (minérios de ferro em bruto), no primeiro local; e de produtos alimentícios (carnes de bovinos congeladas, frescas ou refrigeradas e rações), no segundo".

## **CEO da GM Brasil vê fim da crise em 2017 com retomada de vendas**

08/11/2016 – UOL Economia

Dois anos depois de uma recessão que levou as vendas de carros no Brasil ao menor nível em quase uma década, o presidente da General Motors no país espera que a situação comece a melhorar em 2017.

Carlos Zarlenga, presidente da GM Brasil e CFO para América do Sul, prevê que o volume de vendas do setor em 2017 retornará aos 2,4 milhões de unidades, acima dos 2,1 milhões esperados para este ano com o pior da crise ficando para trás e a economia se estabilizando. Ele vê a América do Sul como "grande oportunidade" para a retomada.

"Não tenho dúvidas de que o crescimento vai voltar ao Brasil", disse o executivo em entrevista em 31 de outubro na sede da montadora em São Caetano do Sul, São Paulo. "Pode não acontecer neste mês, pode não acontecer no mês que vem, pode não acontecer em janeiro, mas quando eu penso em 2017 nós vamos ver um crescimento."

Mesmo com o derretimento da indústria automobilística juntamente com a economia - um recorde de 3,8 milhões de carros foram vendidos no Brasil em 2012 - a GM está mantendo seu plano de investimentos de R\$ 13 bilhões para 2014-2020.

O plano incluiu o lançamento de vários veículos novos e o corte de custos, reduzindo sua força de trabalho para 16.000 funcionários, de 21.000 há dois anos. A empresa ultrapassou a Fiat Chrysler Automobiles em participação de mercado local com uma fatia de 20%, de acordo com dados da Anfavea.

"Vimos a realidade pelo que era e não pelo que queríamos que ela fosse. Somos agora uma empresa com uma estrutura de custos muito mais eficiente do que tínhamos no começo da crise", disse ele.

A General Motors informou no final de outubro que mais que dobrou seu lucro líquido global no 3º trimestre de 2016 para US\$ 2,8 bilhões e sua receita líquida global cresceu 10%, para US\$ 42,8 bilhões, em relação ao mesmo período de 2015.

Na América do Sul, o grupo reduziu o prejuízo para US\$ 121 milhões em relação à perda de US\$ 217 milhões no mesmo período de 2015, enquanto a receita líquida subiu de US\$ 1,74 bilhão no 3º trimestre de 2015 para US\$ 2 bilhões no período encerrado em setembro deste ano.

A melhora na confiança do consumidor deve ajudar a impulsionar a demanda reprimida por automóveis, disse Zarlenga. A agenda de reformas proposta pelo governo do presidente Michel Temer é um bom primeiro passo, mas o grande desafio para o setor automotivo está em ganhar eficiência, disse ele.

As montadoras do Brasil não precisam de subsídios, mas sim de formas de se tornar mais competitivas, de acordo com o executivo argentino de 42 anos, que também vê potencial para a região se transformar em exportador no longo prazo.

"Em cada parte da cadeia de suprimentos você vê mais eficiência em outros mercados", disse Zarlenga citando o México. "Não só na parte trabalhista que é muito importante, mas em tudo, desde a lei, o problema de processos que gera muitos custos adicionais."

## Direitos trabalhistas devem ser garantidos

08/11/2016 – Portal Contábil

As festas de final de ano geram milhares de vagas de emprego temporário. Mas os trabalhadores precisam ficar atentos, pois o fato de ser temporário não significa que tenha de ser informal. Há uma legislação específica para esse tipo de contrato, que precisa ser seguida pelas empresas e observada pelos empregados.

A [Lei nº 6.019/74](#) impõe regras ao empregador que contrata trabalhador temporário. Entre os direitos assegurados estão remuneração compatível; limite para a jornada de trabalho; repouso semanal remunerado e registro em Carteira de Trabalho, entre outros.

### Tire suas dúvidas

O coordenador geral de Relações do Trabalho do Ministério do Trabalho, Antônio Artequilino, tira algumas dúvidas a respeito desse assunto:

#### O que caracteriza o trabalho temporário?

Trabalho temporário é aquele prestado por pessoa física a uma empresa para atender à necessidade transitória de substituição de seu pessoal regular e permanente ou para acréscimo extraordinário de serviços.

#### Por quanto tempo esse contrato pode ser renovado e ainda considerado temporário?

A duração do contrato de trabalho temporário, incluídas as prorrogações, não pode ultrapassar um período total de nove meses.

#### Quais são os direitos do trabalhador temporário?

Alguns dos principais direitos assegurados ao trabalhador temporário são:

- Remuneração equivalente à percebida pelos empregados de mesma categoria da empresa tomadora ou cliente calculados à base horária, garantida, em qualquer hipótese, a percepção do salário mínimo regional;
- Jornada de oito horas, remuneradas as horas extraordinárias não excedentes de duas, com acréscimo de 50%;
- Férias proporcionais, nos termos do [artigo 25 da Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966](#);
- Repouso semanal remunerado;
- Adicional por trabalho noturno;
- Indenização por dispensa sem justa causa ou término normal do contrato, correspondente a 1/12 (um doze avos) do pagamento recebido;
- Seguro contra acidente do trabalho, entre outros.

#### Se a trabalhadora temporária engravidar, como fica? Ela também tem estabilidade? E se ela ficar doente e precisa se afastar por um longo período?

Em tese, a súmula 244 do Tribunal Superior do Trabalho (TST) atribui estabilidade provisória à gestante. Contudo, há divergências de interpretações sobre essa estabilidade no Contrato de Trabalho Temporário.

Da mesma forma ocorre com o acidente de trabalho. A súmula 378 do TST concede a estabilidade ao empregado submetido a contrato por prazo determinado. Mas também há divergências sobre o alcance ao trabalhador temporário.

#### Quando o contrato encerra, o que o trabalhador temporário recebe?

Saldo de salário e férias proporcionais.

**Se, passado o contrato temporário, o empregador decide contratar o trabalhador por período indeterminado, a partir de que data conta a contratação pela empresa?**

A partir da assinatura desse novo contrato.

**Qual a diferença entre trabalho temporário e o chamado "Freelancer"?**

O trabalhador freelancer no Brasil é o profissional autônomo. E trabalhador autônomo é todo aquele que exerce sua atividade profissional sem vínculo empregatício, por conta própria.

### **Correios vão demitir 8 mil pessoas em PDV pagando 35% do salário por 10 anos**

08/11/2016 – Gazeta do Povo



Os Correios devem apresentar em breve um plano de demissão voluntária (PDV) aos funcionários. O jornal "O Estado de S. Paulo" apurou que a adesão poderá ser feita a partir de dezembro deste ano. O público-alvo são 13 mil funcionários e a empresa aceitará a adesão de até 8 mil deles.

Os Correios estimam que, se bem-sucedido, o PDV trará economia de R\$ 850 milhões a R\$ 1 bilhão por ano para a estatal. A estatal tem como foco funcionários com mais de 55 anos, aposentados ou com tempo de serviço para requerer a aposentaria.

Segundo os dados da empresa, os funcionários nessa faixa etária representam pouco mais de 15% dos 117,4 mil empregados.

Para incentivar a adesão ao plano, a ideia é que a empresa ofereça uma espécie de "salário-demissão". Os funcionários que aderirem ao programa vão receber uma parcela do salário por dez anos. O percentual ainda não está fechado, mas a expectativa é que fique em torno de 35% para a adesão dos funcionários mais velhos: com 58 anos. Aí o percentual vai caindo.

Em nota, os Correios afirmaram que estão aguardando a aprovação do Ministério do Planejamento para apresentar o plano aos funcionários.

### ***Resultados***

Os Correios devem fechar este ano com prejuízo em torno de R\$ 2 bilhões, número próximo ao de 2015. No ano, até outubro, o resultado está negativo em R\$ 1,5 bilhão. Se confirmado, será o quarto ano consecutivo de déficit no resultado.

Mais de dez anos após ser o palco inaugural do escândalo do mensalão, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) ainda sofre, segundo quem acompanha o dia a dia da companhia, as consequências do aparelhamento político-partidário a que foi submetida nos últimos anos.

### ***Fatores***

Para o representante dos trabalhadores no conselho de administração dos Correios, Marcos César Alves Silva, os Correios estão nessa situação por três fatores: o primeiro, o aparelhamento político; o segundo, o excessivo recolhimento de dividendos aos

côfres do Tesouro nos anos em que o resultado era superavitário (ele estima em R\$ 3,8 bilhões o valor que foi repassado ao governo, além do que os Correios eram obrigados); o terceiro, o represamento das tarifas no governo de Dilma Rousseff.

“Se o plano for feito dessa forma, garantindo os incentivos, será bastante atrativo”, diz Inês Capelli, presidente da Associação dos Profissionais dos Correios (Adcap).

O último plano de desligamento incentivado para aposentados entrou em vigor em 2014 e foi até outubro deste ano. A empresa ofereceu como incentivo financeiro valor que variou de R\$ 30 mil a R\$ 150 mil, mas pagos de uma vez só.

Uma das preocupações de Inês é em relação à situação do Postalís (fundo de pensão dos funcionários dos Correios). “O Postalís tem dinheiro para sustentar esse aumento significativo no número de aposentadorias?”, questiona. Para Silva, a atual situação do fundo é uma “nuvem negra” sobre a cabeça dos funcionários e pode incentivar a adesão ao plano para garantir renda fixa por dez anos, complementar à aposentadoria.

Desde junho deste ano, os funcionários e aposentados dos Correios começaram a pagar contribuição extra sobre os benefícios para o equacionamento do déficit de R\$ 5,6 bilhões de 2014. As contribuições extras foram determinadas aos quase 76 mil funcionários, aposentados e pensionistas, além dos Correios, para resolver o rombo.

Pelas regras de equacionamento de déficit dos fundos de pensão, o desconto mensal ficou determinado em 17,92% do valor da aposentadoria, da pensão ou do valor previsto para o benefício por 25 anos e meio.

## Saiba as regras e quem tem direito a receber PLR

08/11/2016 – Portal Contábil

Trabalhadores podem contar com uma recompensa de reconhecimento pelo bom desempenho e produtividade, a chamada Participação nos Lucros e Resultados (PLR). Trata-se de um benefício que funciona como uma espécie de bônus pago pela empresa de acordo com o seu lucro em determinado período.

A advogada Raquel Cristina Riegler, do escritório Roberto Caldas, Mauro Menezes & Advogados, explica que a participação nos lucros é um direito do trabalhador com registro em carteira.

“Trata-se de um direito previsto no artigo 7º, IX, da Constituição Federal, para todo trabalhador urbano ou rural, regido pela CLT, à participação nos lucros ou resultados, que são desvinculados da remuneração”, diz.

### **Veja abaixo o tira-dúvidas sobre o assunto:**

#### **Quem tem e quem não tem direito à PLR?**

De acordo com Raquel, os servidores públicos não têm direito à PLR. O advogado e sócio do escritório Rodrigues Jr. Advogados, José Augusto Rodrigues Jr., informa que todos os empregados que estejam submetidos a uma avaliação, via um programa preestabelecido entre empregador e empregados, têm direito a participação nos lucros e resultados.

“Há empresas fazendo programas para abranger também diretores estatutários e até meros prestadores de serviços. No entanto, quando a estes últimos, há uma grande discussão, especialmente no terreno fiscal, e tem predominado a impossibilidade, com a imputação de multas e obrigação de recolhimentos de INSS”, diz.

### **Quem é temporário ou está em período de experiência tem direito à PLR?**

Para a advogada Juliana de Oliveira Afonso, do escritório Yamazaki, Calazans e Vieira Dias Advogados, têm direito a receber o benefício os funcionários contratados pelo regime da CLT, mesmo que temporários ou em experiência. "A empresa pode expandir o benefício aos funcionários que não sejam registrados, por meio de acordo coletivo ou regulamento interno", ressalta.

### **As empresas são obrigadas a pagar a PLR?**

Rodrigues Jr. diz que as empresas não são obrigadas a pagar a PLR. "Só serão obrigadas se houver previamente uma estipulação de um programa com seus empregados e que sejam assistidos por seu sindicato. O estabelecimento é facultativo, porém, salutar às relações trabalhistas", explica.

De acordo com Juliana Afonso, o pagamento da participação nos lucros não é obrigatório, desde que não esteja previsto no acordo coletivo, convenção coletiva, contrato de trabalho ou regulamento da empresa. "Isso significa que, por lei, a empresa não é obrigada a pagar, porém, a maioria das convenções coletivas prevê o pagamento da PLR", diz.

### **Qual é o cálculo para o pagamento da PLR?**

Não há um cálculo padrão para se chegar ao valor da PLR, sendo que cada empresa pode adotar um método, de acordo com o estipulado pela convenção coletiva de trabalho.

"Não existe uma regra preestabelecida. As partes têm liberdade para negociar. Apenas não podem fazer pagamentos em período inferior a seis meses", diz José Augusto Rodrigues Jr.

Segundo ele, o governo limitou esse pagamento a no máximo duas vezes por ano para que os empregadores não passassem a pagar o salário através de PLR e, com isso, cair a arrecadação de INSS. "Se os empregadores pudessem, por exemplo, pagar valores de PLR mensalmente, bastaria que ajustassem com os empregados salários mínimos e todo o restante fosse alocado como PLR", explica.

Segundo a advogada Raquel Rieguer, a regra é a negociação entre empresa e empregados.

"Essa negociação normalmente ocorre com a formação de uma comissão paritária de empregados e empregador, além de um integrante indicado pelo sindicato da categoria. O pagamento da PLR deve ser estabelecido em acordo ou convenção coletiva de trabalho, regulamento da empresa ou contrato de trabalho, no qual estejam claros os requisitos como periodicidade no pagamento – normalmente anual, mas pode ser semestral –, período de vigência, programa de metas, resultados e prazos etc.", esclarece.

### **Que critérios são levados em conta?**

O advogado Ruslan Stuchi, sócio do escritório Stuchi Advogados, observa que o critério utilizado para o pagamento da PLR varia. "Pode ser resultado da divisão do lucro em partes iguais ou do pagamento diferenciado, considerando cargos e salários dos trabalhadores", diz.

Juliana Afonso revela que algumas convenções coletivas, por exemplo, determinam o pagamento de um valor fixo, enquanto outras preveem que a apuração da PLR se dará de maneira individualizada, em cada empresa.

"Nestes casos, geralmente, o cálculo é estabelecido por meio de acordos com o sindicato profissional, podendo ser considerados itens como produtividade, lucratividade e metas", diz.

## **O empregador pode tirar outro direito do trabalhador por causa da PLR?**

A advogada Letícia Loures, especialista em direito do trabalho do Aith, Badari e Luchin Advogados, informa que os trabalhadores não perdem nenhum direito com o pagamento da PLR.

“A participação nos lucros é uma forma de pagamento de natureza não salarial. Essa remuneração é uma forma de dividir uma parte dos lucros obtidos pela empresa com os seus funcionários. Os demais direitos do trabalhador são mantidos na íntegra”.

## **E se o funcionário for demitido? Ele tem direito à PLR?**

Letícia diz que a PLR poderá ser paga de forma proporcional caso o empregado seja demitido. “O benefício deverá ser pago de forma proporcional aos meses trabalhados, uma vez que o ex-empregado concorreu para os resultados positivos da empresa”, afirma.

Letícia Loures explica que a PLR somente é paga após o encerramento do balanço e contabilidade dos resultados positivos. Se a rescisão do contrato de trabalho coincidir com o fechamento do balanço, o pagamento poderá ser efetuado na rescisão. Caso a rescisão for, por exemplo, em junho, e o encerramento da empresa for em dezembro, o ex-funcionário somente irá receber no ano seguinte.

## **A empresa pode desistir de pagar o benefício?**

Segundo Raquel Riegner, caso as metas não sejam atingidas, o pagamento pode ser cortado, dependendo do que foi estipulado no acordo. A PLR está atrelada à lucratividade da empresa. Ou seja, se não houver lucro, não há o que pagar, em tese. Logicamente, sempre é preciso verificar o caso concreto, o acordo, o contrato de trabalho etc. A empresa deverá provar a inexistência de resultados positivos.

Letícia Loures complementa que a PLR “não pode ser extinta como forma de punição ao empregado. Logo, cortar a PLR como forma de punição pode ser uma decisão arbitrária”.

## **O funcionário prejudicado pode entrar na Justiça?**

Segundo Letícia, nenhuma punição ao funcionário poderá ser feita através de extinção de benefício, pois há maneiras legais de punição de funcionários, como advertência e suspensão.

Desta forma, havendo o corte da PLR, o funcionário poderá pleitear o pagamento na Justiça do Trabalho. “Vale destacar que a suspensão da PLR é permitida caso a empresa não alcance as metas estipuladas, salientando que todos os termos devem constar do acordo coletivo perante o sindicato, empregador e empregado”, diz.

## **De que forma a empresa deverá provar a inexistência de resultados positivos que impeçam o pagamento da PLR?**

Segundo Letícia, o pagamento da PLR está relacionado ao faturamento e produção positiva da empresa. Os lucros são lançados no balanço da empresa, onde deverá provar para os sindicatos, através de balancetes contábeis, que não houve lucro.

“Deve ser analisada a convenção coletiva da categoria, pois depende de cada caso concreto. Todas as estipulações sobre o faturamento e consequente lucro deverão constar na convenção coletiva”, ressalta.

## **Em que época do ano é mais comum o pagamento dessa PLR?**

“Não há estipulação legal para a data do pagamento da PLR. A lei veda unicamente que o pagamento seja feito em mais de duas parcelas. A data do pagamento é estipulada na convenção coletiva de cada categoria. Normalmente acontece no começo e meio de cada ano”, diz Letícia.

**Se o funcionário está afastado por acidente de trabalho, em licença maternidade ou afastado por doença, por exemplo, ele tem direito a receber a PLR?**

Segundo Letícia, em regra, o funcionário afastado por acidente, licença maternidade ou por doença não terá direito a receber a PLR, pois não contribuiu com os lucros para a empresa, entretanto, é importante consultar a convenção coletiva da categoria para ver se ela prevê a regra.