



29 DE MARÇO DE 2018 Quinta-feira

- CAI MP QUE AJUSTA REFORMA TRABALHISTA
- FIM DE CONTRIBUIÇÃO OBRIGATÓRIA RESPEITA LIBERDADE SINDICAL, DIZ AGU
- IMPASSE DO ROTA 2030 PODE LEVAR AO CONGELAMENTO DE NOVOS INVESTIMENTOS, DIZEM MONTADORAS
- EUA EXIGEM REVISÃO DE COTA A ETANOL PARA NEGOCIAR AÇO COM BRASIL, DIZ DIRETOR DA FIESP
- DESEMPREGO SOBE PARA 12,6%, E BRASIL TEM 13,1 MI DE DESOCUPADOS
- BC AFIRMA QUE MUDANÇAS NO CHEQUE ESPECIAL SERÃO ANUNCIADAS EM ABRIL
- BNDES REDUZ PREVISÃO DE EMPRÉSTIMOS PARA 2018 APÓS BIMESTRE FRACO
- DÓLAR OPERA EM QUEDA NESTA QUINTA-FEIRA E CHEGA A FICAR ABAIXO DE R\$ 3,30
- NOVA FÁBRICA DA INDEMIL NO PARANÁ VAI GERAR 620 EMPREGOS
- FIAT MUDA COMANDO NA AMÉRICA LATINA APÓS REESTRUTURAR OPERAÇÕES
- DÉFICIT NA BALANÇA DE AUTOPEÇAS JÁ PASSA DE US\$ 1 BILHÃO
- TIGGO2, O PRIMEIRO CAO A CHERY, APOSTA EM PREÇO PARA GANHAR ESPAÇO
- AUDI CRIA SÉRIE ESPECIAL PARA O MODELO Q3
- SCANIA ELEGE MELHOR EQUIPE DE SERVIÇOS
- RANDON INAUGURA FÁBRICA EM ARARAQUARA
- AUTOMOTIVE BUSINESS DEBATE AVANÇO DA INDÚSTRIA 4.0
- GRUPO BMW INVESTE MAIS R\$ 2,5 MILHÕES EM PÓS-VENDA
- UE ABRE INVESTIGAÇÃO E ELEVA PRESSÃO SOBRE AÇO BRASILEIRO
- CSN PROMETE, OUTRA VEZ, VENDER ATIVOS PARA ABATER DÍVIDA
- PRESIDENTE DA CSN DIZ NÃO VER A RECUPERAÇÃO ECONÔMICA NA PRÁTICA

CÂMBIO		
EM 29/03/2018		
	Compra	Venda
Dólar	3,321	3,322
Euro	4,080	4,083

Fonte: BACEN

Cai MP que ajusta reforma trabalhista

29/03/2018 – Fonte: Valor Econômico

Editada para promover ajustes à reforma trabalhista, a Medida Provisória (MP) 808 perderá a validade. O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), mandou ofício dizendo que a comissão mista tem até terça-feira para aprovar um relatório ou não pautará mais o assunto. A comissão, que não tem nem presidente, sequer marcou sessão na próxima semana.

As mudanças efetuadas pela MP na legislação, como uma quarentena para um trabalhador ser demitido e recontratado no regime intermitente e restrições ao trabalho de grávidas em locais insalubres, continuarão a valer até o prazo final da MP, em 23 de abril. Mas, na prática, a proposta não será votada e os ajustes cairão ao fim desse prazo. Valerá integralmente a lei sancionada pelo presidente Michel Temer em 11 de novembro.

O ofício de Maia, encaminhado dia 19, é baseado em entendimento entre os presidentes da Câmara e do Senado e os líderes partidários na época da MP dos Portos para que cada Casa tenha um prazo mínimo para analisar as MPs após a aprovação na comissão mista, composta por deputados e senadores. No total, esse prazo dá cerca de 20 dias. A ideia, que não está no regimento, é evitar o que ocorreu na MP dos Portos: a Câmara passou 40 horas votando a proposta e o Senado teve menos de 24 horas para apenas referendá-la para que não perdesse a validade.

A MP foi editada por Temer num acordo com os senadores. Para evitar que o Senado alterasse o projeto aprovado pela Câmara, e atrapalhasse a discussão da reforma da Previdência, já que os deputados teriam que votar novamente as alterações na CLT, Temer prometeu publicar uma MP com mudanças nos pontos que os senadores considerassem prejudiciais aos trabalhadores. Isso ocorreu logo após a lei entrar em vigor, em novembro.

Foram alterados diversos pontos da lei. Um dos principais é uma tentativa de por fim a discussão sobre se a reforma, que alterou mais de 100 artigos da CLT e determinou que as negociações coletivas prevaleçam sobre o legislado, vale apenas para os contratos de trabalho assinados após 11 de novembro ou para todos. Pela MP, todos seriam afetados. A perda de validade reforça que a decisão será do Judiciário.

Outra mudança era exigir que a jornada de 12 horas de trabalho por 36 de descanso fosse permitida apenas por convenção ou acordo coletivo - a reforma permitiu isso por acordo direto com o empregado. A MP também altera o cálculo de indenizações trabalhistas, proíbe cláusula de exclusividade para os autônomos e regulamenta como

os intermitentes (que podem receber menos que um salário mínimo) contribuiriam para a Previdência. A MP recebeu 967 propostas de emendas, um recorde, e está envolta em disputas. Entidades empresariais trabalharam pelo arquivamento.

Maia acertou com o governo indicar o relator da reforma trabalhista na Câmara, deputado Rogério Marinho (PSDB-RN), como relator da proposta para evitar mudanças substanciais na reforma. O presidente do Senado, Eunício Oliveira (MDB-CE), contudo, queria um senador na função, que define a versão final do texto a ser votado, e travou a comissão por quase três meses.

O presidente do colegiado, que escolhe o relator, seria do PP do Senado. Líder do partido, o senador Benedito de Lira (AL) queria o posto, mas cedeu, depois de muita insistência, a Gladson Cameli (AC). Só que Gladson, há duas semanas e sem qualquer explicação, renunciou - nos bastidores, comenta-se que o PP da Câmara pressionou ele contra a MP. "Eu ia ser o presidente, Gladson atravessou. Ele usa desse expediente, quer tudo e depois não quer nada. É brincadeira, um negócio sério desses?", esbravejou Lira. Sem presidente, a comissão não realizou e nem deve realizar mais nenhuma reunião.

Uma das lideranças do governo no Senado, reservadamente, afirma que "está dado" que a MP perderá a eficácia. A fonte diz que Temer cumpriu sua parte no acordo feito com a Casa em julho, numa sinalização de que, mesmo que seja possível ao presidente editar uma nova MP com os ajustes à reforma, é improvável que isso ocorra.

Fim de contribuição obrigatória respeita liberdade sindical, diz AGU

29/03/2018 – Fonte: Conjur

O fim da contribuição obrigatória, uma das mudanças da reforma trabalhista, respeita o princípio da liberdade sindical e não inviabiliza o funcionamento das associações, que são livres para encontrar outras formas de financiamento. A opinião é da Advocacia-Geral da União, em manifestação no Supremo Tribunal Federal.



Grace Mendonça assina documento a favor do fim da contribuição compulsória, questionado por uma série de entidades.

O órgão respondeu ação protocolada pela Federação das Entidades Sindicais dos Oficiais de Justiça do Brasil contra a mudança feita pela [Lei 13.467/2017](#).

A autora afirma que, para cumprir a Constituição e defender direitos e interesses da categoria, precisa de uma "fonte de custeio segura e efetiva": "Sem essa contribuição o trabalhador ficará vulnerável e sua proteção estará ameaçada pelos patrões, e, conseqüentemente, enfraquecerá todos os meios de defesa dos trabalhadores".

A AGU discorda. Afirma que os sindicatos contam com outros meios para se custear, como as contribuições de confederações sindicais, as mensalidades e taxas assistências que podem ser cobradas de filiados, além do recebimento de honorários em causas trabalhistas em que atuem como assistente ou substituto processual.

"A instituição da facultatividade na cobrança das contribuições sindicais não é medida que possa ser tida como violadora, por si só, dos dispositivos constitucionais que

garantem a assistência judiciária aos necessitados ou dos demais direitos sociais protegidos por meio dos sindicatos”, diz a advogada-geral da União, Grace Mendonça.

A ministra e os demais signatários do documento rejeitam ainda o argumento de que a verba tem natureza jurídica tributária e, por isso, só poderia ser modificada por meio de lei complementar.

Segundo a manifestação, o próprio STF já considerou dispensável lei complementar para tratar de fato gerador, base de cálculo e sujeito passivo de contribuição. Por isso, o órgão considera "evidente" que a extinção de cobrança pode ocorrer por lei ordinária.

O ministro Edson Fachin relata esta e pelo menos outras 14 ações que discutem a regra sobre a contribuição facultativa. Entidades sindicais já conseguiram pelo menos 30 decisões judiciais obrigando que trabalhadores da categoria paguem contribuição sindical obrigatória, mesmo com regra contrária da reforma trabalhista.

Desde que a regra entrou em vigor, tornando a contribuição facultativa, a questão tem sido judicializada em todo o país.

Clique [aqui](#) para ler a manifestação da AGU. ADI 5.887

Impasse do Rota 2030 pode levar ao congelamento de novos investimentos, dizem montadoras

29/03/2018 – Fonte: G1

Atraso na definição do regime automotivo também pode fazer produtos e tecnologias irem para países vizinhos.

A demora do governo em colocar em prática o novo regime automotivo, chamado de Rota 2030 está causando uma onda de incertezas na indústria automotiva. Isso porque, após o fim do último regime, o Inovar-Auto, uma série de questões ficou sem resolução.

É o caso de metas para redução no consumo de combustível e emissões de poluentes, redução de impostos para veículos produzidos no país e, principalmente, incentivo a investimentos em pesquisa e desenvolvimento no país.

“Vários prazos não foram atendidos e estamos com um problema. Nós não temos uma base para o planejamento dos próximos anos”, diz o presidente da Audi, Johannes Roscheck.

Como as fabricantes trabalham com grandes investimentos em prazos mais longos – em média um carro leva de 3 a 4 anos para ser projetado –, uma possível consequência da indefinição deverá ser vista só nos próximos anos.

Congelamento de novos projetos

Nas empresas, o discurso é de que uma demora pode causar congelamento e até mesmo cancelamento de investimentos importantes para o país.

“A gente fechou o ciclo de investimentos de R\$ 3 bilhões, que foi feito nos últimos anos, e, agora, para definir o novo ciclo, a gente espera definição do Rota”, afirma Luiz Pedrucci, presidente da Renault do Brasil.

A opinião é compartilhada por Fabrício Biondo, vice-presidente de relações externas da PSA, dona das marcas Peugeot e Citroën. O grupo anunciou recentemente que produziria o Citroën C4 Cactus no país.

“Não posso falar que vamos deixar de lançar o carro do 2º semestre porque não dá mais tempo [de cancelar]. Mas, quanto aos novos projetos, nós estamos esperando a definição do Rota”, diz o executivo da PSA.

Mesmo assim, de acordo com as empresas, futuros projetos estão sob risco de atrasarem ou mesmo de não saírem do papel.

“Existem dois momentos. Um em que você pode parar e não investir mais. Outro em que não dá mais para parar de investir porque ficaria muito mais caro. Tem bastante coisa chegando ao momento de se tomar uma decisão”, completou Biondo.

Concorrência de outros países

Outra consequência é o Brasil perder investimentos e a produção de modelos futuros para países vizinhos.

Na América Latina, a PSA tem fábricas em Porto Real (RJ) e na Argentina. A empresa estuda a produção de veículos sobre uma nova plataforma, que atenderia todos os critérios de segurança exigidos até 2023, assim como uma nova família de motores. Perguntado se existe a possibilidade de investimentos migrarem do Brasil para a unidade do país vizinho, Biondo foi enfático:

“Existe o risco de perdermos para a Argentina. Enquanto o Brasil não define, a Argentina está de braços abertos.”

A Renault lançou recentemente uma nova geração do Duster na Europa. É praticamente certo que o modelo seja vendido no Brasil a partir do ano que vem. No entanto, a produção em São José dos Pinhais (PR), como acontece hoje, pode estar ameaçada.

Isso porque a Renault colombiana também produz o SUV atual, e pode largar na frente para fazer a próxima geração. Caso a filial brasileira demore demais na decisão de desenvolver e produzir o modelo, a solução seria importar o novo Duster do país vizinho.

“Essa indefinição me coloca em uma posição de desvantagem frente à minha competição com os outros países. Como não existe uma definição, a gente fica um pouco em “stand-by”, esperando para ver o que vai acontecer”, diz Pedrucci.

Aliás, a fábrica do Paraná perdeu as exportações do Duster atual para a Argentina. A medida não tem relação com o Rota 2030, mas sim com menores custos de produção dos colombianos diante dos brasileiros. De acordo com Pedrucci, 15 mil unidades do modelo deixarão de ser exportadas.

Já a Toyota investiu R\$ 100 milhões para abrir seu primeiro centro de pesquisa e desenvolvimento no Brasil. Tudo para cumprir metas estabelecidas pelo Inovar-Auto. Agora, sem uma clareza do que pode acontecer, a marca cogita outras possibilidades. “Se o Rota não sair, vamos continuar investindo em produtos. Mas vamos fazer no ritmo que acharmos conveniente, não de acordo com uma diretriz de metas”, afirma Ricardo Bastos, diretor de assuntos governamentais da Toyota.

Linhas defasadas

Com investimentos em novos produtos congelados ou cancelados, uma saída para quem fabrica no Brasil é esticar ao máximo o ciclo de vida dos produtos vendidos por aqui.

“A vida útil deve ser a maior possível. A vida média de um modelo é de 6 a 7 anos. Dependendo de quando sair o Rota 20130, veremos quais dos nossos produtos combinam com a necessidade do mercado”, afirma o presidente da Audi.

No caso da PSA, a fabricante pode trocar um novo motor pela manutenção de um já existente. "Podemos atrasar o desenvolvimento desse novo motor. Ainda podemos trabalhar no 1.6 que existe aqui", diz Biondo.

Tornar novas gerações de produtos mais simples também é uma opção. Um possível exemplo é o novo Corolla. No exterior, ele deve focar em opções híbridas. Por aqui, tudo depende das regras do jogo.

"Qual Corolla [será produzido], aí vai depender da previsibilidade. O que pode acontecer é adequar o projeto à realidade do Brasil. Se há metas de eficiência arrojadas, obviamente vamos produzir aqui o que temos de melhor para competir com os concorrentes em condição de igualdade", conclui Bastos.

Atrasos consecutivos

Inicialmente, o Rota 2030 entraria em vigor em janeiro e abrangeria todos os pontos da indústria automotiva, como tributação, incentivos a pesquisa e desenvolvimento, segurança veicular e regras para carros híbridos e elétricos. Foram mais de 100 reuniões entre governo, fabricantes de veículos e autopeças, mas o projeto acabou não entrando em vigor.

No início de março, a Casa Civil informou que o texto ainda estava sendo finalizado, para o presidente Michel Temer assinar.

Antonio Megale, presidente da Anfavea, a associação das fabricantes, diz que conversou com Temer recentemente. "Ele disse que estão trabalhando internamente e que em breve teríamos novidade. E garantiu que o programa vai sair."

EUA exigem revisão de cota a etanol para negociar aço com Brasil, diz diretor da Fiesp

29/03/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo

Em troca, os EUA também poderiam apoiar a entrada do Brasil na OCDE, disse Thomaz Zanotto

Para evitar a imposição de sobretaxas sobre aço e alumínio do Brasil, os Estados Unidos querem uma reavaliação da cota sobre etanol americano implementada pelo governo de Michel Temer e o compromisso para que a China não faça triangulação de carregamentos de aço pelo território brasileiro para os EUA, disse nesta quarta-feira (28) o diretor de Comércio Exterior da Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo), Thomaz Zanotto.

"É fato que os paradigmas de negociação comercial com os Estados Unidos mudaram", afirmou Zanotto, explicando que as precondições colocadas pelos EUA servem apenas para iniciar a negociação de fato sobre as tarifas maiores nos metais.

Respeito à propriedade intelectual e à produção interna nos EUA, medidas contra triangulação de aço e questões de segurança nacional foram estabelecidos em reunião realizada na véspera, em Washington, como premissas da negociação com o Brasil por representantes do governo do presidente americano, Donald Trump, relatou Zanotto, que teve acesso às discussões.

Um porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Brasil confirmou que a reunião aconteceu, mas preferiu não comentar as discussões em curso.

Os EUA aproveitaram as conversas iniciais sobre aço e alumínio para debater a revisão de limites tarifários à importação do etanol imposta em setembro pelo Brasil, depois que a indústria local viu os preços do combustível desabarem no mercado interno em razão da disparada nas compras externas.

Pela decisão da Camex (Câmara de Comércio Exterior), as importações de etanol sem tarifa são limitadas a 150 milhões de litros por trimestre, ou 600 milhões de litros por ano, por um período de 24 meses. Acima desses volumes, há a incidência de taxa de 20%, e os Estados Unidos são grandes produtores de etanol.

Outro tópico que não está relacionado com o setor de aço e alumínio e interessa a Washington, segundo o diretor da Fiesp, é que a Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) realize uma investigação técnica sobre peixes importados do Alasca, similares a pescados asiáticos cuja importação foi proibida no ano passado no Brasil.

Os Estados Unidos também questionaram a demora de Temer em sancionar o acordo de céus abertos com os EUA, aprovado pelo Congresso no ano passado.

REAÇÃO

Outra pessoa da diplomacia brasileira ouvida reagiu com cautela diante da lista de premissas dos EUA coloca ao Brasil, e ressaltou que o risco de triangulação é muito pequeno, já que a China fabrica produtos finais, e o Brasil, insumos. A produção brasileira de aço complementa a americana e há sintonia em segurança nacional e proteção à propriedade intelectual, acrescentou o diplomata.

Para Zanotto, a situação brasileira é relativamente confortável porque possui déficit comercial com os Estados Unidos e 80% da pauta é composta por negociações entre unidades da mesma empresa. Além disso, os produtos siderúrgicos nacionais são usados como insumos por empresas americanas que, para obter produtos similares, teriam de recorrer à China, Rússia e Irã.

"O USTR [órgão americano responsável pelo comércio] quer resolver problemas de comércio e negociar uma cota 'duty free' para exportadores de aço", resumiu Zanotto. Em caso de avanço positivo nas negociações comerciais, os EUA poderiam apoiar a entrada do Brasil na OCDE (Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico), disse Zanotto.

Os EUA apoiavam o Peru, mas tendem a reavaliar o endosso após a renúncia do presidente Pedro Pablo Kuczynski na semana passada.

Desemprego sobe para 12,6%, e Brasil tem 13,1 mi de desocupados

29/03/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo

Número de trabalhadores com carteira assinada atinge pior nível desde 2012, aponta IBGE

O desemprego no país voltou a crescer e registrou 12,6% no trimestre entre dezembro e fevereiro, segundo dados do IBGE, divulgados nesta quinta (29).

A piora do cenário se deve à demissão dos funcionários temporários contratados no fim do ano, explicou em nota o coordenador da pesquisa, Cimar Azeredo. "Sempre no primeiro trimestre do ano a taxa tende a subir", disse.

Na comparação anual, o desemprego melhorou 0,6%.

No entanto, essa aparente recuperação é puxada pelo emprego informal, já que o número de trabalhadores com carteira assinada segue em queda de 1,8% em relação ao mesmo período de 2017 e, inclusive, chegou a seu menor patamar desde 2012, ano de início da série histórica.

Os profissionais sem carteira seguem em alta, de 5%, na comparação anual.

A população desocupada entre dezembro e fevereiro foi de 13,1 milhões, 4,4% a mais do que no trimestre anterior. O acréscimo de pessoas ao grupo foi de 550 mil pessoas.

SEM CARTEIRA

Na comparação de mais curto prazo, a queda se dá principalmente no trabalho informal – o que reforça a percepção de que os temporários contratados no fim de 2017 não foram efetivados.

O grupo de trabalhadores sem carteira assinada, formado por 10,8 milhões de pessoas, apresentou uma redução de 407 mil postos de trabalho, (queda de 3,6%), na comparação com o trimestre anterior (de setembro a novembro).

A categoria dos trabalhadores por conta própria (23,1 milhões de pessoas) ficou estável em relação ao trimestre de setembro a novembro de 2017.

Em relação ao mesmo período do ano anterior, houve alta de 4,4% (mais 977 mil pessoas).

O nível da ocupação (percentual de pessoas ocupadas na população em idade de trabalhar) foi estimado em 53,9% no trimestre de dezembro de 2017 a fevereiro de 2018, apresentando redução de 0,6 ponto percentual frente ao trimestre de setembro a novembro de 2017.

Em relação a igual trimestre do ano anterior, quando o nível da ocupação no Brasil foi de 53,4%, ou seja, houve alta de 0,5 ponto percentual.

O rendimento médio do trabalhador, ainda segundo a Pnad Contínua, foi de 2.186 reais no trimestre até fevereiro, contra 2.176 reais nos três meses até janeiro e 1.248 no mesmo período do ano anterior.

BC afirma que mudanças no cheque especial serão anunciadas em abril

29/03/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo

Sem dar detalhes, Ilan afirmou que serão medidas de autorregulação propostas pelos bancos



Ilan Goldfajn, presidente do Banco Central, em Brasília - Sergio Lima - 10.jan.2018/AFP

O presidente do Banco Central, Ilan Goldfajn, afirmou nesta quarta-feira (29) que mudanças no cheque especial, com o objetivo de reduzir as taxas de juros bancárias, deverão ser anunciadas em abril.

Sem dar detalhes, ele afirmou que serão medidas de autorregulação, propostas pelos bancos, e por isso serão anunciadas pela Febraban (Federação Brasileira dos Bancos).

A iniciativa virá após mudanças nas regras do uso do cartão de débito, anunciadas pelo BC nesta semana, e de outras medidas regulatórias e de estímulo à concorrência que, segundo Goldfajn, têm como objetivo reduzir o custo do crédito.

O presidente do BC afirmou que a redução dos juros bancários estão "mais ou menos compatíveis com outros episódios [de redução da taxa básica de juros] no passado".

"Não significa que neste episódio não gostaríamos de uma baixa mais rápida da taxa bancária. Estamos trabalhando para isso", disse.

"Nós esperamos e vamos trabalhar para uma queda mais rápida nas taxas bancárias."

TURBULÊNCIA POLÍTICA

Goldfajn afirmou que a atual preocupação do BC é manter a inflação baixa, apesar da retomada gradual da economia combinada com taxas de juros em piso histórico.

O Copom (Comitê de Política Monetária), formado pelos diretores do banco, já informou que, mantidas condições adequadas, pretende cortar mais uma vez a taxa de juros na próxima reunião, de maio. E, em seguida, dar uma pausa de avaliação.

Goldfajn afirmou que o plano foi discutido e aprovado por todos os diretores. A previsão se mantém mesmo com turbulências políticas no curto prazo, como a nova operação da Polícia Federal prendendo pessoas próximas ao presidente Michel Temer.

"Vamos sempre olhar os riscos, mas de fato achamos que pausar para avaliar tantos os riscos quanto como está evoluindo a inflação pode ser produtivo", afirmou. "Olhando a inflação baixa, mas observando os riscos na economia e querendo garantir o que foi conquistado à frente".

BNDES reduz previsão de empréstimos para 2018 após bimestre fraco

29/03/2018 – Fonte: G1

Segundo presidente do banco, estimativa para o acumulado do ano agora é de R\$ 80 bilhões em desembolsos ante projeção anterior de R\$ 90 bilhões.

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) reduziu a previsão de desembolsos para 2018, após um primeiro bimestre mais fraco que o esperado, disse nesta quarta-feira (28) o demissionário presidente do banco de fomento, Paulo Rabello de Castro.

Segundo o executivo, a previsão para o acumulado do ano agora é de um montante R\$ 80 bilhões em empréstimos, ante estimativa anterior de R\$ 90 bilhões.

O BNDES informou na semana passada que desembolsou R\$ 6,85 bilhões em empréstimos no primeiro bimestre, queda de 32% ante mesma etapa de 2017.

Em 2017, o volume de desembolsos do BNDES foi de R\$ 70,75 bilhões, o menor nível em uma década.

Segundo ele, janeiro e fevereiro foram meses afetados por alguns fatores como a corrida de tomadores de recursos no fim do ano passado para obterem empréstimos ainda por TJLP (subsidiada) e devido à demora do Ministério da Fazenda em estabelecer e publicar regras de equalização de juros para o crédito rural.

"Hoje é mais realista esperar um desembolso de R\$ 80 bilhões para atividades produtivas", disse ele.

Castro deixa o banco essa semana para tratar da sua pré candidatura à presidência da República.

Ele disse ainda que a BNDESPar, braço de participações do banco, tem recebido propostas de diversos interessados pela fatia que detém na JBS.

"Mas o BNDESPar não vai se movimentar enquanto a JBS não tiver uma governança de classe mundial que otimize o valor da ação", afirmou.

Dólar opera em queda nesta quinta-feira e chega a ficar abaixo de R\$ 3,30

29/03/2018 – Fonte: G1

Na véspera, moeda fechou na maior cotação desde dezembro R\$ 3,3308.

O dólar opera em queda nesta quinta-feira (29), depois de fechar na véspera no maior patamar desde dezembro. Os investidores monitoravam o cenário interno e também a formação da Ptax de fim de mês (taxa calculada pelo Banco Central que serve de referência para contratos).

Às 14h10 a moeda norte americana recuava 0,73%, cotada a R\$ 3,2951. Já o dólar turismo, mais caro que o comercial, era negociado perto de R\$ 3,44.

A formação da Ptax deixa o mercado mais técnico, "brigando" para trazer a cotação para mais perto de seus interesses, destaca a Reuters. Na sexta-feira (30), por conta do feriado de Páscoa, os mercados ficarão fechados, o que também gerava cautela.

"Passada a formação da Ptax, o mercado vai focar melhor o exterior, mas também não deve ousar muito, com o feriado prolongado da Páscoa", afirmou à Reuters o operador de câmbio de uma corretora local.

A cautela com o cenário externo também prevalecia nesta sessão, ainda por conta da preocupação com eventual guerra comercial global impulsionada pelos Estados Unidos e pela China.

Intervenção do BC no câmbio

O Banco Central anunciou para esta sessão leilão de linha (venda de dólares com compromisso de recompra) no total de até US\$ 2 bilhões para rolar parte dos R\$ 3,5 bilhões que vencem em 3 de abril.

Os investidores também estavam à espera de que o BC role integralmente também os swaps cambiais tradicionais (equivalentes à venda futura de dólares) de maio, que somam R\$ 2,565 bilhões.

Na quarta-feira (28), o dólar fechou na maior cotação desde dezembro R\$ 3,3308. Já o dólar turismo foi negociado ao redor de R\$ 3,47.

Nova fábrica da Indemil no Paraná vai gerar 620 empregos

29/03/2018 – Fonte: Gazeta do Povo

Unidade de produção de ácidos orgânicos deve entrar em funcionamento no próximo ano no Noroeste do Paraná

Processadora de milho com sede em Paranavaí, a Indemil anunciou oficialmente nesta quinta-feira (28) que irá investir R\$ 100 milhões em uma nova fábrica para a produção de ácidos orgânicos na região.

A nova unidade no Noroeste do Paraná deve começar a funcionar no primeiro semestre de 2019 e gerar pelo menos 140 novos empregos diretos e 480 empregos indiretos. Os ácidos orgânicos podem ser utilizados em diversos produtos, incluindo ração animal -um dos produtos oferecidos pela empresa, que produz também molhos de soja, balas, entre outros alimentos.

Parceria



O anúncio da nova fábrica, realizado pelo diretor-presidente da Indemil, Eizo Miyamoto, contou com a participação de autoridades políticas, incluindo o governador Beto Richa e o prefeito de Paranavaí, Carlos Henrique Rossato Gomes.

A presença das autoridades reforçou a participação da companhia no programa de incentivo fiscal Paraná Competitivo. "Mas também fizemos a parte do governo, com investimentos em estradas, no porto de Paranaguá, em energia e saneamento. Tudo isso contribuiu para esse novo momento, em que o Paraná que vive o maior ciclo industrial de sua história", afirmou Richa.

A empresa conta com quase 600 colaboradores diretos e 3 mil indiretos, além da nova fábrica. "Isso vai trazer ainda mais riqueza para o município, que é polo regional e concentra boa parte dos trabalhadores", concluiu o prefeito.

Fiat muda comando na América Latina após reestruturar operações

29/03/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo

Stephan Ketter volta para a Europa após cumprir uma agenda difícil de mudanças na região

O presidente Michel Temer e Stefan Ketter, presidente para a América Latina da FCA, Stefan Ketter - Beto Barata/PR

O grupo FCA, que controla as marcas Fiat e Chrysler, está prestes a fazer grandes mudanças em seu quadro de altos executivos. Sergio Marchionne, presidente mundial da empresa, anuncia em junho o plano de investimentos para os próximos cinco anos e depois deverá deixar o cargo.

É nesse contexto que ocorre a troca de presidentes da empresa na América Latina. Stephan Ketter, que estava à frente das operações desde 2015, volta para a Europa após cumprir uma agenda difícil de mudanças na região.

Coube a ele reestruturar as linhas de produção no Brasil e na Argentina, além de promover a chegada de novos carros ao mercado.

Para levar adiante os planos globais do grupo, o ex-presidente se dispôs com parceiros. Aumentar o nível de exigência sobre fornecedores foi uma das tarefas mais complexas.

As fabricantes de peças, que naquele momento encerravam turnos de trabalho devido à queda acentuada da produção, precisaram investir para atender a novos padrões de qualidade e, ainda assim, manter preços competitivos.

Já a rede concessionária Fiat teve de se readaptar a padrões de atendimento mais elevados e ao tamanho do mercado. Muitas lojas foram fechadas.

Houve insatisfação com o intervalo de tempo necessário entre o desenvolvimento de novos produtos e sua chegada aos revendedores.

A compensação veio no crescimento da marca Jeep e da picape Toro, carros de boa rentabilidade produzidos em Goiana (PE).

Novo presidente do grupo FCA na América Latina, o italiano Antonio Filosa assume a empresa em condições mais favoráveis.

O trabalho de Ketter foi finalizado e, apesar de toda a antipatia que tenha despertado por decisões duras, a empresa considera que ele cumpriu sua missão.

Filosa chegou ao grupo em 1999 e acumulou funções ligadas às áreas de manufatura e de vendas na Argentina. Seu desafio no Brasil será motivar a rede concessionária e fazer os novos automóveis da Fiat crescerem em participação de mercado.

Ketter continua como chefe de manufatura do grupo FCA. Sua volta precoce à Europa --representantes da empresa acreditavam que isso só ocorreria no fim de maio-- indica que o executivo deve fazer parte das mudanças que virão com a saída de Sergio Marchionne.

Déficit na balança de autopeças já passa de US\$ 1 bilhão

29/03/2018 – Fonte: Automotive Business



Exportações cresceram 30,4% no bimestre, mas não superaram compras externas

As exportações de **autopeças** atingiram US\$ 1,2 bilhão no primeiro bimestre e avançaram 30,4% sobre igual período do ano passado, mas não foram suficientes para impedir a manutenção do **déficit na balança** comercial do setor. As importações somaram em janeiro e fevereiro US\$ 2,2 bilhões, avançando 13,4% na comparação interanual. Sendo assim, as indústrias do setor iniciam o ano com déficit superior a US\$ 1 bilhão.

Os números foram divulgados pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças).

A China lidera desde agosto de 2017 o ranking dos maiores fornecedores de autopeças para o Brasil. Nestes dois primeiros meses já enviou US\$ 303,4 milhões em componentes e cresceu 27,3% sobre o mesmo período de 2017.

A surpresa neste início de ano está na Alemanha, que ultrapassou os Estados Unidos. Vendeu US\$ 258,2 milhões em itens para o Brasil e cresceu 34,4% no confronto interanual. Os US\$ 237,1 milhões enviados pelos Estados Unidos resultaram em queda de 18,4% ante o mesmo período do ano passado.

A Argentina permanece como o principal destino das autopeças brasileiras e absorveu US\$ 368,4 milhões em componentes, 34,1% a mais que nos mesmos meses de 2017. Os Estados Unidos mantiveram o segundo lugar entre os países compradores, com US\$ 230,8 milhões, anotando alta de 33,4%.

O México manteve o terceiro posto, mas a Alemanha subiu uma posição. Superou a Holanda e tornou-se o quarto maior destino das autopeças brasileiras. Para a

Alemanha foram enviados no primeiro bimestre US\$ 88,3 milhões, 54,7% a mais que no primeiro bimestre de 2017.

Tiggo2, o primeiro Caoa Chery, aposta em preço para ganhar espaço

29/03/2018 – Fonte: Automotive Business



Tiggo2: o primeiro Caoa Chery

SUV compacto pode incomodar concorrência com duas versões de R\$ 60 mil e R\$ 66,5 mil

Com ganhos significativos de qualidade e aparência, o **Tiggo2** representa a evolução dos carros chineses e da fabricante Chery. Produzido no Brasil, na fábrica de Jacareí (SP) inaugurada pela montadora em 2014, o SUV compacto que deveria ter sido lançado há mais de um ano no mercado brasileiro representa mais do que evolução, mas também o renascimento da operação que desde seu início nunca conseguiu decolar de fato no mercado brasileiro.

O carro é o primeiro **Caoa Chery**, lançado após a associação com o Grupo Caoa no ano passado (leia mais **aqui**). É, portanto, o abre-alas da nova estratégia para refazer a história da marca chinesa no País – ou melhor, da agora marca sino-brasileira.

A receita usada para isso já é bastante conhecida: oferta de conteúdo maior por preço menor do que a concorrência. Assim o Tiggo2 dois chega com pacote bastante completo em apenas duas versões, **Look por R\$ 59.990 e ACT por R\$ 66.490**, o que segundo cálculo da Caoa Chery coloca a opção de entrada R\$ 10 mil abaixo do Renault Duster Expression, o SUV nacional de pequeno porte mais barato do mercado atualmente. E o Tiggo2 de topo, o ACT, com quase 20 itens a mais na lista de equipamentos, ainda custa R\$ 3,5 mil a menos que o Duster.

Como resultado prático dessa estratégia, a projeção é vender de 8,5 mil a 9 mil Tiggo2 até o fim deste ano, o que representa perto de 60% dos 15 mil veículos que a Caoa Chery espera emplacar em 2018 para conquistar 0,6% de participação do mercado brasileiro – o que será um avanço expressivo em comparação com o market share de 0,17% e apenas 3,7 mil carros vendidos pela Chery no Brasil em 2017.

Além do Tiggo2, estão previstos outros três lançamentos da marca no segundo semestre, que ajudarão a compor as vendas com os outros modelos ainda fabricados em Jacareí, Celer e QQ. Todos os três que vão chegar até o fim do ano serão produzidos aqui, um em Jacareí e dois na fábrica da Caoa em Anápolis (GO), onde o grupo também produz modelos Hyundai.



Design externo do Tiggo2 é agradável, não chama a atenção, mas não afugenta

PÓS-VENDA PARA VENDER MAIS

Parte importante da estratégia para recriar o interesse pela marca no Brasil está na maior especialidade e vantagem da Caoa, a experiência em montar redes de distribuição. O Tiggo2 começa a ser vendido em 25 concessionárias, a maior parte já trabalhava com a Chery. A estimativa é abrir mais 30 novos pontos de venda e serviços da nova marca até o fim do ano.

Alfonso calcula que 40% deles deverão ser do próprio Grupo Caoa, que inaugurou este mês em São Paulo a primeira loja Caoa Chery, com padrão visual próprio. O objetivo também é fortalecer o pós-venda com preços mais baratos: o pacote de manutenção até 60 mil km para o Tiggo2 custa R\$ 2.759, contra média de R\$ 3 mil da maioria dos concorrentes.

“O que faz o cliente voltar para a marca é como ele foi atendido depois da compra. O Grupo Caoa vem fazendo um trabalho reconhecido nesse sentido com as outras marcas que representa (Hyundai, Ford e Subaru) e vamos aplicar os mesmos padrões aos clientes da Caoa Chery”, garante Alfonso – que além de CEO da nova empresa mantém o cargo de diretor de engenharia do Grupo Caoa. “No fim essa transformação no atendimento vai aumentar o valor de revenda dos carros da marca”, diz o executivo.

Em resumo, a ideia é começar tudo de novo, com oferta novos produtos que oferecem design atraente e mais qualidade por preço abaixo da concorrência, ao mesmo tempo em que se monta uma rede de distribuição robusta para assegurar bons serviços.

BOM COMEÇO COM O TIGGO2



Sem luxos, interior é bem acabado

O Tiggo2 é um bom começo para a estratégia de crescimento da Caoa Chery. Com desenho traçado por designers europeus que recriaram a imagem da Chery, o SUV compacto tem aparência agradável, que se não arrebatava olhares, também não afugenta.

Por fora e por dentro, transmite boa sensação de qualidade standard, sem luxos – e sem as indigências de acabamento muito comuns a veículos nacionais e chineses. Em todas as versões, os bancos são revestidos com mistura de tecido e couro sintético. O conforto acústico também foi bastante melhorado em relação a outros Chery, e os plásticos usados no interior não têm mais o odor desagradável do passado.

Na comparação direta com o Duster, o Tiggo2 tem acabamento melhor e mais equipamentos, só perde (não por muito) em espaço para os passageiros traseiros. Apesar da aparência compacta, o Tiggo2 tem dimensões generosas, com 4,2 metros de comprimento, 1,57 m de altura, 1,76 m de largura e entre-eixos de 2,55 m, além de bom porta-malas que acomoda 420 litros de bagagens.

O novo SUV usa motor flex 1.5 16V que gera até 115 cavalos e torque de 14,9 kgfm abastecido com etanol, ou 110 cv e 13,8 kgfm com gasolina. É 22 cavalos menos potente que o Duster 1.6, mas não fica devendo em desempenho. Não é nada de mais,

nem de menos. A motorização é justa. Por enquanto só há opção de câmbio manual de cinco marchas, mas já está prometida versão com transmissão automática para breve, ainda este ano. Na estrada, o Tiggo2 vai bem, é estável, não assusta, tem boa aceleração.



A versão mais básica, Look, já vem bastante bem equipada com rodas de liga leve 16", direção hidráulica (um pequeno demérito na comparação com a assistência elétrica), acionamento elétrico de travas, retrovisores e vidros (que também levantam ou abaixam pressionando o controle remoto da chave), ar-condicionado e rádio com entrada USB. O pacote de segurança básico inclui os obrigatórios por lei freios com antitravamento e distribuição eletrônica (ABS/EBD) e dois airbags frontais. O carro também conta com sistema de Isofix de ancoragem de cadeiras infantis.

Por R\$ 6,5 mil a mais, o Tiggo2 ACT, topo de linha, agrega controle eletrônico de estabilidade (ESC) e tração, assistência de partida em rampa, teto solar (pequeno) com acionamento elétrico e sistema multimídia com tela tátil de 8 polegadas, que pode se conectar ao smartphone por Bluetooth ou cabo USB via Android Auto ou Apple Car Play. O único opcional do Tiggo2 é o teto bicolor em preto, que custa R\$ 1,5 mil extras, para combinar com o resto pintado em azul, branco ou prata, três das cinco cores disponíveis para o modelo.

Audi cria série especial para o modelo Q3

29/03/2018 – Fonte: Automotive Business

Opção Black Edition tem motor 1.4 flex de 150 cv e preço sugerido de R\$ 184.990

A **Audi** criou a série especial Black Edition para seu utilitário esportivo **Q3**. O carro recebe motor 1.4 TFSI flex de 150 cavalos, detalhes exclusivos e tem preço sugerido de R\$ 184.990. Segundo a Audi, o Q3 Black Edition usa como base a versão Ambiente.

Tem acabamento interno de alumínio, computador de bordo colorido, teto solar panorâmico, tampa do porta-malas com abertura e fechamento elétricos, acabamento preto no teto e som Bose.

Por fora ele recebe kit esportivo S Line, capas dos retrovisores pretas, frisos com acabamento preto brilhante e rodas exclusivas de 18 polegadas. O câmbio é automático de seis velocidades com aletas para trocas de marcha atrás do volante. O carro vai de zero a 100 km/h em 8,9 segundos e atinge 204 km/h.

A lista de equipamentos de série inclui ar-condicionado automático com duas zonas distintas de temperatura, bancos de couro, sensores de chuva e luminosidade, volante multifuncional, controlador automático de velocidade, sistema auxiliar de estacionamento com câmera de marcha à ré, assistente de partida em rampas, sistema Audi Music Interface e Bluetooth.

Além da pintura branca, a série especial tem as opções cinza, prata, preta e verde.

Scania elege melhor equipe de serviços

29/03/2018 – Fonte: Automotive Business



Brasdiesel de Ijuí está na final regional, que inclui América Latina, África do Sul e Quênia

Saiu do Rio Grande do Sul a melhor **equipe de serviços** da rede **Scania** no Brasil. A Btec, da Casa Brasdiesel, de Ijuí, levou a melhor na final nacional do Top Team, competição mundial realizada pela montadora para valorizar a capacitação dos profissionais da rede autorizada. A decisão 2017-2018 foi realizada recentemente no centro de capacitação da Scania em São Bernardo do Campo (SP).

Com a vitória, a Btec será a representante do Brasil na final regional, que ocorre nos dias 15 e 16 de junho, também em São Bernardo do Campo.

Os dois primeiros colocados dos oito países concorrentes (Brasil, Chile, Argentina, México, Uruguai, Peru, África do Sul e Quênia) estarão classificados para a final internacional nos dias 6 e 7 de dezembro, na Suécia, que será decidida entre 12 equipes.

A final nacional contou com dez equipes, formadas por 48 participantes. Eles realizaram provas práticas e teóricas, simulações de um dia na concessionária, tudo sob a pressão do relógio.

Dez juízes da Scania avaliaram o diagnóstico dado pelos finalistas, a reparação, metodologia de trabalho escolhida, o grau de segurança executado e o tempo gasto com os veículos.

O Top Team 2017-2018 recebeu a inscrição de 209 equipes de 100% das concessões Scania do território brasileiro. Sendo assim, a Btec, formada por André Luís Decker, Carlos Alberto Fösch, Felipe Daniel Fogaça, Marcelo Bueno, Neilson Goi Freitag e por Carlos Eduardo Pimentel Leite, o treinador, venceu mais de mil outros participantes.

Os dez times finalistas foram definidos a partir de duas provas teóricas, em que responderam a 100 questões do dia a dia de uma concessionária e de conhecimentos técnicos dos produtos da marca, realizadas no fim do ano passado.

Na final nacional, as equipes passaram por provas em uma estação teórica e quatro em estações práticas. A prova escrita continha questões de oficina e conhecimentos dos produtos Scania e, na parte dinâmica, situações ligadas ao trabalho diário de uma concessionária.

Cada estação valia 50 pontos, num total possível de 250 pontos. Os times tiveram 20 minutos para preparar sua estratégia e outros 20 minutos para resolver cada fase.

29/03/2018 – Fonte: Automotive Business

Unidade recebeu investimento de R\$ 100 milhões para produzir implementos e vagões ferroviários

Após seis anos desde o anúncio do investimento de R\$ 100 milhões para a construção de uma nova **fábrica, em 2012**, a **Randon** realizou na quarta-feira, 28, a inauguração de sua mais nova unidade produtiva, localizada em Araraquara, no interior de São Paulo, para a produção de vagões ferroviários e semirreboques dedicados ao setor canavieiro.

Com 25 mil metros quadrados de área construída em um terreno de 122 hectares, a planta começou a ser erguida em outubro de 2014 e pouco mais de três anos depois a linha iniciou sua operação no último 8 de janeiro. Com capacidade para 2 mil unidades por ano, a nova planta opera conta com 100 empregados e já monta seis unidades por dia: as primeiras 100 unidades serão completadas ainda neste mês.

O COO da divisão montadora das Empresas Randon, Alexandre Gazzi, lembra que quando o projeto da nova fábrica foi anunciado, em dezembro de 2012, o mercado de caminhões estava em sua era de ouro: no ano anterior, em 2011, a produção superou as 215 mil unidades, elevando o patamar dos emplacamentos de implementos rodoviários, que naquela época ficou em 175 mil unidades.

Neste cenário, a Randon havia previsto um aporte na ordem de R\$ 500 milhões para Araraquara, parte de um ciclo de investimentos de R\$ 2,5 bilhões previsto para o período de 2012 a 2016. Em outubro de 2014, **a empresa iniciou a obra**, quando o investimento já havia sido reajustado para os atuais R\$ 100 milhões, dos quais 60% estão sendo financiados pelo BNDES.

“São seis anos desde que esse projeto nasceu; veio a crise e com ela decidimos parar Araraquara, em 2016. Foram dezoito meses de paralisação e em março de 2017 retomamos o projeto. E agora, um ano depois, estamos inaugurando”, lembra Gazzi.

Com a nova planta paulista, a Randon desafoga a produção de seu complexo industrial de Caxias do Sul (RS), que segundo David, está “estrangulada”, trabalhando no limite de sua capacidade de absorver produtos em linha. Com Araraquara, a matriz caxiense deixará de montar vagões ferroviários, liberando espaço e reduzindo os distúrbios na produção. “Caxias é uma fábrica flexível, montamos ali doze famílias de produtos, mas produtividade não era nosso forte”, comenta Gazzi.

“Poderemos implementar novos processos em Caxias e dedicar sua produção até a outros mercados que não tivemos oportunidade de olhar durante a crise”, reforça David.

O presidente revela que esta é apenas a primeira fase da nova planta e que a empresa tem intenção de ampliar suas operações ali, embora ainda não esteja nada muito definido.

“Fizemos uma nova fábrica que deve passar por uma segunda, terceira fase de investimento, mas tudo dependerá do País e da economia. Não tenho dúvidas de que o Brasil vai crescer em termos econômicos e de mercado, mas estamos pensando para frente, nos próximos 30 anos, e deve haver sim possibilidades de mais sites [linhas de produção], a área comporta, como em Caxias, mas por enquanto, estamos só na primeira fase.”



Fábrica de Araraquara começa a produzir implementos canavieiros e vagões ferroviários

NOVA FASE

Com a nova fábrica, a empresa já está reorganizando e reestruturando a vocação de cada uma de outras quatro plantas da divisão, incluindo Caxias do Sul, Chapecó (SC) e as internacionais, na província de Santa Fé, Argentina, e em Callao, região metropolitana de Lima, no Peru, esta inaugurada no dia 15 deste mês. Com isso, Araraquara será a nova responsável pela produção de vagões ferroviários, cujo mercado a Randon entrou em 2003.

Também será dedicada à produção de semirreboques para atender o setor canavieiro. No segundo semestre deste ano também está prevista a transferência para a nova planta paulista a produção de furgões de carga geral e sider, que estavam sendo feitos em Caxias do Sul após terem suas linhas de produção encerradas na planta de Guarulhos (SP), desativada no ano passado.

“Esta nova fábrica também vai nos trazer uma economia grande de frete, que hoje está entre R\$ 12 mil e R\$ 15 mil em produtos transportados de Caxias para São Paulo”, acrescenta o novo presidente do conselho de administração do grupo, Alexandre Randon, que assumiu o novo cargo recentemente.

A Randon divide o mercado brasileiro de vagões ferroviários com a Maxion, com fatia de 50% para cada. Segundo Gazzi, em seu melhor ano, a produção nacional chegou a um volume de 7 mil unidades, mas vem oscilando entre alta e baixa demanda. “Chegou a ser 7 mil, caiu para 3 mil, depois subiu para 5 mil, voltou a cair para 3,5 mil. É um ‘eletrocardiograma’. E este é um dos anos em que está em baixa e não deve fechar com mais de 2 mil unidades, o que é um alento, porque pelo ciclo dos últimos anos, indica que no ano que vem por de ir a 4 mil ou 5 mil”, projeta.

Sua projeção também vislumbra que neste compasso, quando a unidade alcançar sua plena capacidade de 2 mil unidades/ano, o segmento de vagões representará de 10% a 20% das receitas do grupo.

Para o mercado de implementos, Daniel Randon, vice-presidente de administração e finanças, discorre sobre o cenário mais favorável para investir, com juros em baixa, estimativa de crescimento do PIB em 3%, além dos bons ventos do agronegócio, com a expectativa da safra de grãos. “Já se fala em crescimento do PIB tanto para 2018 quanto para 2019.

Só neste ano, nosso guidance prevê um investimento total de R\$ 140 milhões”, afirma. A cifra não considera possíveis novas aquisições e a maior parte será aplicada no aumento da produtividade das fábricas. A empresa trabalha com uma expectativa de que o mercado de caminhões possa atingir as 100 mil unidades este ano. “Há uma expectativa positiva; voltamos ao lucro após dois anos de prejuízo e já estamos com problemas de prazo para entregas, com o mercado demandando.”

Ao comentar sobre o que a empresa espera do próximo governo, David preferiu se esquivar, mas deixou seu recado: “Esperamos um governo mais estável, que faça o

que precisa ser feito na área de ajustes fiscais e impostos, porque há uma briga entre estados e municípios, parece que está em outro país quando vai de um estado para o outro. Nosso desejo é de que o governo pense mais no País, nos empresários para que possamos gerar mais empregos.”

Automotive Business debate avanço da indústria 4.0

29/03/2018 – Fonte: Automotive Business



Workshop em maio tratará de inovação na indústria automobilística

Com a confirmação da palestra de Nelson Gramacho, diretor, e Renato Basso, gerente sênior, ambos do Boston Consulting Group (BCG), está completo o programa do III Workshop A Indústria 4.0: Inovação Radical, que **Automotive Business** promoverá dia 21 de maio em São Paulo, no Milenium Centro de Convenções. O tema da apresentação deles serão os impactos da **indústria 4.0** e as tendências que já estão transformando as operações da indústria automobilística.

O evento terá oito palestras, seguidas de debates, para avaliar as transformações radicais que as empresas do setor terão de enfrentar com as novas tendências na indústria automobilística.

“A revolução pegará de surpresa as empresas que não derem a devida importância à nova era caracterizada pela digitalização, com elevado grau de conectividade nos processos, introdução da internet das coisas e integração da cadeia de suprimentos, com uma boa dose de inteligência artificial e big data”, alerta Paulo Ricardo Braga, diretor de **Automotive Business** e coordenador do workshop. Para ele, a retomada da produção no setor automotivo e a instituição de um programa na linha do Rota 2030 contribuirão para a implementação da indústria 4.0 no País.

Os desafios profissionais em tempos de transformações como os atuais serão tema da palestra de Ronaldo Fragoso, diretor da Deloitte. O ponto de vista da cadeia de suprimentos e serviços será apresentado por Flávio Malaman, diretor da Atlas Copco, que tratará dos avanços no supply chain.

O convidado para falar das diferenças e semelhanças entre indústria 4.0 (conceito de origem alemã) e internet industrial (nascida nos Estados Unidos) será José Rizzo Hahn, presidente da Pollux Automation e presidente da Associação Brasileira de Internet Industrial.

Os novos passos das montadoras na área de indústria 4.0 estarão em pauta com as palestras de Celso Placeres, diretor de engenharia de manufatura da Volkswagen do Brasil, e Pierluigi Astorino, gerente de engenharia de manufatura da FCA para a América Latina.

Automotive Business receberá Marcos Vinicius de Souza, secretário de inovação do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), e Guto Ferreira,

presidente da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), para mostrar as iniciativas locais na área de inovação e indústria 4.0.

Mais informações sobre o workshop estão em automotivebusiness.com.br/workshop40_2018.html.

Grupo BMW investe mais R\$ 2,5 milhões em pós-venda

29/03/2018 – Fonte: Automotive Business



Antonino Gomes de Sá é o diretor de pós-venda BMW e Mini Novo aporte decorre do programa mundial para reparos de carroceria

O **Grupo BMW** anunciou um investimento adicional de R\$ 2,5 milhões em **pós-venda**. O aporte decorre do programa mundial de certificação e auditoria em reparos de carroceria nas concessionárias BMW e MINI no País. Com a nova verba o grupo totaliza R\$ 7,5 milhões investidos desde 2014 em pós-venda.

De acordo com a montadora, o programa de certificação em centros de reparo de colisão serve para a melhoria e padronização dos processos de funilaria e pintura para manter as características originais do carro. Inclui ferramentas e tecnologias desenvolvidas exclusivamente para os reparos.

Em 2017 o grupo já havia feito uma parceria com a Porto Seguro para garantir aos segurados e clientes BMW e Mini um padrão de qualidade apropriado. "São iniciativas que demonstram o investimento consistente que estamos realizando em pós-venda no Brasil", afirma Antonino Gomes de Sá, diretor de pós-venda BMW e Mini.

UE abre investigação e eleva pressão sobre aço brasileiro

29/03/2018 – Fonte: Inda

A União Europeia (UE) avisou ao Brasil e outros exportadores de aço para a Europa que iniciou esta semana sua investigação de salvaguarda cobrindo a importação de 26 tipos de produtos de aço. O objetivo de Bruxelas é poder impor barreira para evitar ser inundado com o aço que não puder entrar nos Estados Unidos, depois da imposição de sobretaxa de 25% anunciada por Donald Trump.

O Brasil e os outros produtores têm 21 dias para responder a um questionário da Comissão Europeia. Ou seja, ao mesmo tempo em que negocia com os EUA para não ser sobretaxado depois de 1º de maio, o Brasil terá que se esforçar para também não ter seus produtos siderúrgicos afetados na UE.

Negociadores em Bruxelas estimam que o alvo da UE é, basicamente, a China, com seu persistente excesso de capacidade de produção siderúrgica. Mas a Eurofer, a associação dos produtores de aço da Europa, nota que uma salvaguarda ampla e rápida na Europa é necessária e independente da exclusão da UE, juntamente com alguns outros países, como o Brasil, da sobretaxa imposta por Trump.

A entidade exemplifica com o acordo da Coreia do Sul com os EUA para que os coreanos também fiquem isentos da sobretaxa: a Coreia vai limitar suas exportações

a 2,7 milhões de toneladas de aço, ou 70% do volume exportado entre 2015-2017. Assim, os 30% restantes, que não mais entrarão nos EUA, vão procurar outros mercados, como a atrativa Europa.

O principal negociador comercial dos EUA, Robert Lighthizer, procura negociar "restrição voluntária às exportações", um instrumento que ele usou nos anos 80 como vice-chefe do USTR e que era agora considerado inadequado no sistema comercial multilateral em vigor. A Casa Branca ressuscita esse mecanismo e afeta ainda mais as regras da Organização Mundial do Comércio (OMC).

Para certos observadores, o Brasil terá, nas negociações com Washington, tanto exportações submetidas a cotas (limite quantitativo) como será pressionado a fazer alguma concessão para exportações americanas. Porém, no caso brasileiro, o que pode contar a favor do país, tanto nos EUA como na Europa, é que boa parte das exportações é de aço semiacabado, essencial para muitas siderúrgicas dos dois parceiros.

Em 2017, de 2,293 milhões de toneladas exportadas para a UE, 61% foram de aço semiacabado. As siderúrgicas europeias, a exemplo de americanas, já indicaram à Eurofer que esse tipo de aço deveria ser excluído de eventual medida restritiva adotada por Bruxelas.

Conforme a Eurofer, nos dois primeiros meses do ano as importações de aço acabado aumentaram 12% na Europa, alarmando produtores locais. A entidade estima que, se volumes forem desviados para a Europa, o impacto sobre o preço do aço no continente "será devastador".

A Comissão Europeia tem em princípio nove meses para concluir a investigação, mas já avisou que, se medidas temporárias forem necessárias, poderá adotá-las rapidamente.

Por outro lado, Brasília e Bruxelas continuam tentando fechar este ano o acordo de livre comércio UE-Mercosul. Porta-voz europeu diz que os negociadores permanecem em contato para explorar como avançar nas questões que restam e chegar à última etapa de negociações.

CSN promete, outra vez, vender ativos para abater dívida

29/03/2018 – Fonte: Inda

Há três anos, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) prometeu ao mercado, pela primeira vez, que poderia se desfazer de ativos para reforçar o caixa e reduzir a dívida líquida. Ontem, em teleconferência com analistas e investidores, Benjamin Steinbruch, presidente e principal acionista da empresa, voltou a garantir que venderia operações neste ano. A ideia é levantar de R\$ 2 bilhões a R\$ 3 bilhões com desinvestimentos em 2018.

Na primeira vez que levantou a possibilidade de alienar ativos, tinha acabado de publicar o balanço de 2014. Naquela época, sua dívida líquida era de R\$ 18,91 bilhões, com alavancagem, medida pelo índice que relaciona dívida líquida e lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) de 4 vezes. Em 2017, último resultado divulgado, a dívida subiu para R\$ 26,27 bilhões, e a alavancagem, para 5,7 vezes.

Nesse meio tempo, a CSN vendeu apenas a fabricante de latas de aço Metallic, por US\$ 100 milhões (R\$ 300 milhões na época).

Para a LLC, sua laminadora nos Estados Unidos, apontada como grande possibilidade de desinvestimento, Steinbruch disse recentemente que vai investir US\$ 80 milhões

para dobrar sua capacidade. No caso das ações da concorrente Usiminas que possui em carteira - e está obrigada a vender pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) -, o investimento mais líquido a ser alienado, ainda pretende manter o máximo possível. E está disposto a brigar para tentar receber o mesmo preço pago por Ternium aos antigos donos para entrar na companhia.

"Mais uma vez nos decepcionamos com o fato de a melhora do balanço não chegar e a dívida líquida continuar aumentando no trimestre, mesmo considerando todos os benefícios no lado dos preços", escreveram, em relatório, os analistas Leonardo Correa e Gerard Roure, do BTG Pactual. Eles classificam a desalavancagem como "abaixo de seu potencial".

A meta da CSN ainda é de ficar com alavancagem abaixo de 3,5 vezes, algo Steinbruch crê ser possível em 2018. "Não tivemos ainda a redução da alavancagem conforme o esperado. Mas devemos chegar ao fim do ano com bastante conforto", declarou o presidente da CSN na teleconferência.

Além de até R\$ 3 bilhões em venda de ativos, ele aposta na recuperação dos resultados para atingir a meta. Sua previsão é que a receita líquida da CSN cresça 20% durante este ano, o que a levaria para acima de R\$ 22 bilhões. A margem - ou seja, a rentabilidade, geralmente medida pelo Ebitda - também subiria no mesmo ritmo, afirmou.

Esse fortalecimento das operações viria tanto de vendas maiores, esperado pelo crescimento da economia, quanto de reajustes de preço em 2018. Na siderurgia, o diretor comercial da CSN, Luis Martinez, projeta aumento de 7% em junho, caso a cotação internacional se mantenha forte. E a perspectiva de preço também é positiva para cimento. A rentabilidade de todos os negócios ainda seria beneficiada pela diluição dos custos fixos.

Presidente da CSN diz não ver a recuperação econômica na prática

29/03/2018 – Fonte: Inda

A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) aposta na recuperação das vendas de aço no mercado interno a partir do crescimento da economia brasileira e dos reajustes de preço dos produtos de acordo com o praticado internacionalmente. Para Benjamin Steinbruch, presidente e principal acionista da companhia, porém, o avanço econômico ainda não chegou, ao menos não com a força que se esperava. "O discurso que se ouve sobre o crescimento não está refletido na prática", disse, em teleconferência com analistas e investidores nesta terça-feira.

Para ele, ainda é preciso ver os sinais de aumento do Produto Interno Bruto (PIB) na taxa de desemprego, no consumo das famílias e em outros setores da economia. "Sofremos um bocado por ter acreditado e investido em capacidade e novos produtos", disse o executivo. "A redução de custo e a desalavancagem são preocupações constantes da companhia que vamos mostrar em 2018. Todos sabem de nosso potencial."

Mineração

Na mineração, a empresa destaca a melhora da qualidade do minério de ferro vendido e o aumento do ritmo de produção, o que diluirá os custos fixos da área. No quarto trimestre, o resultado da divisão decepcionou as previsões do mercado. Segundo Steinbruch, porém, o resultado foi pontual. Ele admitiu que os números frustraram as expectativas, mas disse que a tendência é de recuperação nos próximos balanços. "Agora o teor de sílica do nosso minério já está abaixo de 6%", afirmou. "Com novas autorizações de exploração que conquistamos, vamos aumentar os volumes de produção. Para a mineração, 2018 vai ser um ano muito melhor."

Em teleconferência com analistas e investidores, o executivo explicou que o minério de ferro vendido durante o segundo semestre do ano passado teve um alto teor de impurezas, com mais de 8% de sílica, por exemplo. Esse tipo de composição da matéria-prima tem obtido menores preços no mercado transoceânico. Entre outubro e dezembro, a CSN vendeu o insumo quase 24% mais barato do que a referência mundial.

No evento, o diretor da CSN Mineração, Eneas Diniz, comentou que o ponto de equilíbrio da entrega de minério de ferro na China está próximo de US\$ 44 por tonelada. Ou seja, a matéria-prima mais cara do que isso já geraria lucros para a área.

O executivo também contou que, principalmente desde o acidente da Samarco, em Mariana (MG), a empresa está com trabalho preventivo para garantir a segurança de suas barragens. Até o quarto trimestre deste ano, por exemplo, os depósitos da mina de Fernandinho — alvo de questionamento recente do Ministério Público do Estado de Minas Gerais (MP-MG) — serão drenados e a água que os abastece será desviada. A CSN também pretende reforçar as barragens e recuperá-las para voltarem a ser “parte da paisagem” até 2020.

Cimentos

Sobre a divisão de cimentos, o presidente da CSN disse que chegou a elevar a ocupação da capacidade produtiva mesmo com preços ainda deprimidos no mercado interno. Por conta disso, as margens ficaram mais apertadas. O objetivo é que a área fique com 100% de utilização agora, se beneficiando da melhora de mercado. “A companhia vai estar direcionada basicamente ao mercado interno, se aproveitando da retomada e com melhora de preços em todos os segmentos”, declarou Steinbruch.

A companhia diz que os preços já começaram a subir no segmento de cimento e a previsão é que haja geração de caixa, depois de um longo ciclo de investimentos. De acordo com a apresentação, a expectativa para 2018 é de cotação entre US\$ 90 a US\$ 120 por tonelada do cimento nos Estados Unidos; de US\$ 90 a US\$ 100 na Europa; de US\$ 40 a US\$ 50 na China; e de cerca de US\$ 50 no Sudeste brasileiro.

Alavancagem

Steinbruch destacou que a desalavancagem da companhia virá com força em 2018, especialmente por melhoria dos números operacionais. A meta de alavancagem da CSN para o ano é de 3,5 vezes para baixo. O índice referenciado é o de dívida líquida sobre lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês).

Ao fim de 2017, o índice era de 5,7 vezes. “Não tivemos ainda a redução da alavancagem conforme o esperado. Mas devemos chegar ao fim do ano com bastante conforto”, declarou a analistas e investidores em teleconferência para comentar os resultados do quarto trimestre.

A previsão do próprio presidente da CSN — “minha avaliação individual” — é de aumento de 20% na receita líquida durante 2018, o que levaria a um total superior a R\$ 22 bilhões. Steinbruch também acredita que as margens — ou seja, o Ebitda — vão avançar em ritmo semelhante. Essa melhora virá do aumento das vendas em todas as áreas, de reajustes de preço em relação a 2017 e da diluição de custos fixos, explicou.

Steinbruch prometeu aos ouvintes da teleconferência do quarto trimestre que 2018 será “o ano da entrega de resultados” e que a palavra-chave será “qualidade”. O objetivo da CSN, acrescentou, é até vender menos, mas principalmente produtos com mais valor agregado e para o máximo de clientes possível.

Ativos

O grupo também pretende vender ativos em 2018, segundo o diretor de finanças e relações com investidores (RI), Marcelo Cunha Ribeiro. Há mais de dois anos a CSN tem prometido desmobilizar negócios para reforçar o caixa, mas vendeu apenas um ativo por US\$ 100 milhões. Em 2018, a previsão é que de R\$ 2 bilhões a R\$ 3 bilhões sejam embolsados ao se desfazer de operações.