



## **19 DE SETEMBRO DE 2018**

### **Quarta-feira**

- INDICADOR DE CUSTOS INDUSTRIAIS
- COMPETITIVIDADE DO PAÍS DEPENDERÁ, CADA VEZ MAIS, DA SUA CAPACIDADE DE INOVAR, DIZ CNI
- INDÚSTRIA PAULISTA FECHA 2,5 MIL POSTOS DE TRABALHO EM AGOSTO, DIZ FIESP
- CNI: ESTUDO QUESTIONA LEGALIDADE DE 7 TAXAS COBRADAS EM COMÉRCIO EXTERIOR
- GREVE DE CAMINHONEIROS E DÓLAR ELEVAM CUSTO INDUSTRIAL EM 3,7% NO 2º TRI, DIZ CNI
- ARTIGO: DESAFIOS À ESPERA DO PRÓXIMO PRESIDENTE
- CONFIRA A COBERTURA DO ENCONTRO DOS CANDIDATOS AO GOVERNO COM LIDERANÇAS INDUSTRIAIS
- DEZ ANOS APÓS A CRISE, CONFIANÇA NA ECONOMIA CRESCE JUNTO A PESSIMISMO COM FUTURO, MOSTRA PESQUISA
- COMPRA DE EQUIPAMENTOS É RAZÃO MAIS COMUM PARA EMPRÉSTIMOS DE MICROEMPREENDEDORES
- GUERRA COMERCIAL PODE DURAR 20 ANOS, DIZ DONO DO GRUPO ALIBABA
- GUARDIA: NÃO ENFRENTAMENTO DA QUESTÃO FISCAL COMPROMETERÁ GANHOS CONQUISTADOS
- ENTRADA DE DÓLAR SUPERA SAÍDA EM US\$ 22,701 BI NO ANO ATÉ 14 DE SETEMBRO, DIZ BC
- MONITOR DO PIB DA FGV APONTA ALTA DE 0,4% EM JULHO ANTE JUNHO
- CONSUMO DE GÁS NATURAL CRESCE 6,4% EM JULHO, DIZ ABEGÁS
- ANP AUTORIZA RESSARCIMENTO DE R\$ 878 MI POR DESCONTO NO PREÇO DO DIESEL
- TABELAMENTO DO FRETE NÃO É ALGO SUSTENTÁVEL, DIZ MINISTRO DA FAZENDA
- UNIÃO EUROPEIA INVESTIGA VOLKS, BMW E DAIMLER POR CONLUÍO EM CASO DE POLUENTES

- FERRARI APRESENTA MONZA, SEU CARRO MAIS POTENTE E PARECIDO AOS DA F-1
- USIMINAS EXPORTARÁ AÇO PARA ATENDER PROJETOS DE ENERGIA NA ARGENTINA
- MERCEDES CONTRATA EM MINAS PARA AUMENTAR PRODUÇÃO DO ACTROS
- GOVERNO PODE COBRIR ATÉ 70% DOS CUSTOS DE P&D DA INDÚSTRIA
- ROYAL ENFIELD SE PREPARA PARA CRESCER NO BRASIL
- HÍBRIDO VOLKSBUS E-FLEX PROJETADO NO BRASIL É SURPRESA DA VWCO EM HANNOVER
- MERCEDES CHEGA A 140 MIL KITS DE EXPORTAÇÃO
- MERCEDES CONTRATA EM MINAS PARA AUMENTAR PRODUÇÃO DO ACTROS
- BOSCH E WABCO ELETRIFICAM CARRETAS

CÂMBIO EM 19/09/2018		
	Compra	Venda
<b>Dólar</b>	4,119	4,119
<b>Euro</b>	4,812	4,813

Fonte: BACEN

## Indicador de Custos Industriais

19/09/2018 – Fonte: CNI (publicado em 18-09-2018)

### ***Dólar, combustíveis e greve dos caminhoneiros impulsionam custos industriais***

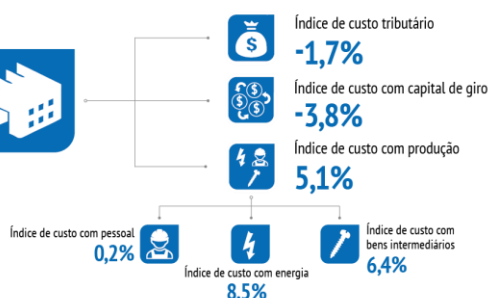
O crescimento foi puxado pela alta de 6,4% no índice de custo com bens intermediários e pela alta de 8,5% nos custos com energia.

O custo com energia subiu puxado pelo aumento de 24,4% no custo com óleo combustível no trimestre, enquanto o custo com intermediários se eleva por causa da desvalorização do real e do aumento de preços decorrente da escassez causada pela greve dos caminhoneiros.

Abril-Junho/2018

Varição do  
2º tri/2018 em  
relação ao  
1º tri/2018  
Dessazonalizado

Indicador  
de Custos  
Industriais  
3,7%



## Competitividade do país dependerá, cada vez mais, da sua capacidade de inovar, diz CNI

19/09/2018 – Fonte: CNI (publicado em 18-09-2018)

Em proposta aos candidatos à Presidência, CNI defende medidas para melhorar a eficiência dos investimentos e a governança da inovação no país



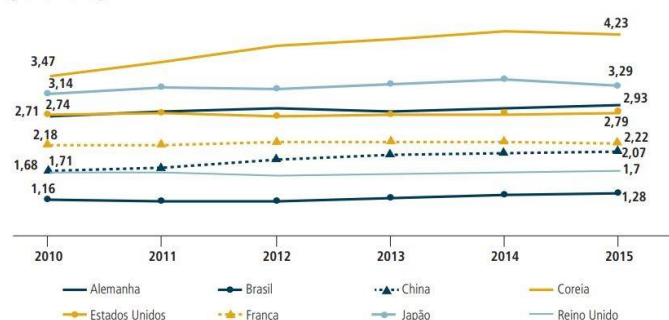
Para o Brasil aumentar sua competitividade, gerar melhores empregos e crescer, é imperativo que reforce a capacidade de inovação do setor produtivo, defende a Confederação Nacional da Indústria (CNI), em proposta entregue aos candidatos à Presidência da República. Para isso, o país precisa melhorar ampliar e melhorar a efetividade de seus investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação, aprimorar o marco legal e organizar a governança da inovação no país.

"Diversos países adotam políticas de ciência, tecnologia e inovação (CT&I) de apoio ao desenvolvimento e à assimilação de tecnologias, com potencial de transformação de negócios e de mercado. No Brasil, os mecanismos de suporte às atividades de inovação ainda não se mostram capazes de alavancar os resultados desejados", afirma Gianna Sagazio, superintendente nacional do Instituto Euvaldo Lodi (IEL) e diretora de Inovação da CNI.

Entre 2017 e 2018, o Brasil ganhou cinco posições no Índice Global de Inovação, um dos principais indicadores internacionais, e está na 64ª posição, entre 127 economias analisadas. Entretanto, a evolução está aquém de outros países, como China, que é o primeiro país de renda média a entrar no rol dos 20 mais inovadores do mundo. Apesar de ser a maior economia da América Latina, o Brasil é apenas o 6º melhor colocado do ranking na região.

**INVESTIMENTOS** - Em financiamento, a CNI defende o aumento do volume de recursos federais destinados à CT&I e a modificação da forma de alocação dos dispêndios, com foco na efetividade das políticas públicas, na dinamização dos negócios e na definição de áreas estratégicas. Desde o início da década de 2010, o Brasil vem mantendo o nível de investimento em 1,2% do PIB. "Se comparamos a países que são referência em inovação, como Coreia, Japão, Alemanha e Estados Unidos, estamos muito atrás", avalia Sagazio.

Gráfico 1 – Investimento em P&D como proporção do PIB em países selecionados (2010-2015)



Fonte: Gross Domestic Spending on R&D Indicator/OECD, 2018; Indicadores Nacionais de CT&I/MCTIC, 2017.

O percentual de empresas inovadoras que receberam apoio do governo para atividades de inovação aumentou em relação ao período anterior (de 34,2%, entre 2009-2011,

para 40%, no triênio seguinte, segundo a Pesquisa de Inovação (Pintec) de 2016. Porém, a principal fonte de suporte financeiro continua sendo o autofinanciamento - 84% das atividades de P&D internas foram realizadas com recursos próprios.

**DESBUROCRATIZAÇÃO** - No âmbito da regulação, é necessário criar uma agenda permanente de desburocratização e aperfeiçoamento do ambiente institucional, para modernizar o marco regulatório e os instrumentos de apoio à inovação. Para a CNI, algumas mudanças podem garantir maior acesso aos mecanismos de incentivo existentes.

No caso da Lei do Bem, apenas as empresas enquadradas no Lucro Real podem fazer uso dos benefícios. Apesar de o número de empresas beneficiadas ter triplicado entre 2007 e 2014, passando de 333 para 1.206, o total ainda é baixo se comparado ao universo de empresas inovadoras, que segundo a Pintec, totalizavam 47.693 empresas em 2014. "Isso indica que o potencial de uso da Lei do Bem é elevado", avalia Sagazio.

A CNI destaca, ainda, a importância de avançar na simplificação de diversos procedimentos que atrapalham e encarecem a operação das empresas, como os processos de prestação de contas.

**STARTUPS** - Peças chave para o desenvolvimento de novas tecnologias e modelos de negócio, startups contribuem para a atualização do ambiente produtivo, para a modernização de processos e para a agregação de valor aos produtos. A CNI propõe a criação programa público nacional para estimular o investimento privado em startups, estabelecendo foco nas etapas iniciais dos empreendimentos e definindo prioridades em áreas estratégicas para o país.

Além disso, a indústria apoia a criação de novos instrumentos, como fundos de coinvestimento com investidores-anjo, e políticas que viabilizem, por exemplo, que investidores institucionais – como fundos de pensão e grandes empresas – direcionem recursos para fundos voltados para empresas inovadoras.

**AÇÕES PARA O BRASIL CRESCER MAIS E MELHOR** - Os 43 documentos com propostas da CNI para o novo governo foram elaborados com base no Mapa Estratégico da Indústria 2018-2022, que aponta os caminhos para o Brasil construir, nos próximos quatro anos, uma economia mais produtiva, inovadora e integrada ao mercado internacional. Os estudos sugerem ações em áreas como eficiência do estado, segurança jurídica, infraestrutura, tributação, educação, meio ambiente, inovação, financiamento e segurança pública.

As propostas foram discutidas com os presidentiáveis durante o Diálogo da Indústria com os Candidatos à Presidência da República, em Brasília. A CNI apresenta as propostas da indústria aos presidentiáveis desde a eleição de 1994.

### **Indústria paulista fecha 2,5 mil postos de trabalho em agosto, diz Fiesp**

19/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 18-09-2018)

A indústria paulista fechou 2,5 mil postos de trabalho em agosto, uma queda de 0,11% na comparação com o mês anterior, sem ajuste sazonal, aponta a pesquisa de Nível de Emprego da Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo), divulgada hoje (18).

Nos últimos 12 meses, o setor acumula 1,28% de decréscimo na oferta de emprego. Foram encerradas 28 mil postos desde agosto de 2017. Considerando os oito meses de 2018, no entanto, o saldo é positivo, com elevação de 0,64%.

Dos 22 setores verificados na pesquisa, nove tiveram resultado negativo. O principal destaque foi o setor de produtos têxteis, com o fechamento de 1.040 vagas, seguido

pelo setor de produtos de metal (excluindo máquinas e equipamentos), com menos 1.021 postos de trabalho, e pelo setor de couro de calçados, que encerrou 955 vagas. Nove setores tiveram resultados positivos. O destaque ficou com a área de produtos de minerais não-metálicos com geração de 851 vagas. Em seguida estão os setores de veículos automotores e autopeças (560), máquinas e equipamentos (382) e produtos químicos (234).

A previsão da entidade é que o ano deve fechar com a taxa de emprego no negativo. Entre os fatores que contribuíram para o cenário de afastamento dos investimentos, na avaliação da Fiesp, está a greve dos caminhoneiros, a indefinição política com as eleições e a preocupação com o cenário internacional.

“É o ambiente sadio de negócios que traz o emprego e faz com que a economia volte a melhorar. Temos no mercado interno uma ociosidade em torno de 35%”, disse, em nota, José Ricardo Roriz Coelho, presidente em exercício da federação.

### **CNI: estudo questiona legalidade de 7 taxas cobradas em comércio exterior**

19/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) divulgou nesta quarta-feira estudo em que questiona a legalidade de sete taxas cobradas no Brasil em operações de importação e exportação. De acordo com o estudo “Desafios à Competitividade das Exportações Brasileiras”, os problemas vão desde a cobrança de valores desproporcionais ao custo dos serviços prestados pelo Estado brasileiro, a aplicação de taxas sobre produtos que nem mesmo precisam passar por controle, até o reajuste abusivo de encargos.

De acordo com a CNI, a cobrança “irregular” encarece a importação de filmes cinematográficos e de energia elétrica, por exemplo. O problema atinge ainda, segundo o estudo, a importação de veículos e máquinas motorizadas, como colheitadeiras, e produtos sujeitos a controle sanitário.

“Na prática, essas taxas são recolhidas pelos chamados órgãos anuentes, aqueles responsáveis por liberar as operações de importação e exportação. Sem alternativa, as empresas brasileiras precisam arcar com esse custo, que pode chegar a ser abusivo”, diz o texto da CNI. De acordo com a pesquisa, as tarifas cobradas pelos órgãos anuentes figuram como o segundo principal entrave aduaneiro identificado por empresas exportadoras.

“Em muitos casos, a cobrança dessas taxas pode se tornar ilegal e, além de gerar insegurança jurídica, causa custos indevidos para as empresas. Isso tudo num contexto de um Custo-Brasil já elevado”, afirma o diretor de Desenvolvimento Industrial da CNI, Carlos Abijaodi.

A CNI encaminhou os questionamentos sobre as diversas taxas aos órgãos anuentes e vai trabalhar junto ao governo, por meio do Fórum de Competitividade das Exportações e da Coalização Empresarial para Facilitação de Comércio e Barreiras, para alterar esses encargos. A CNI defende que a maioria das taxas seja eliminada ou que a forma de cobrança seja alterada.

Confira abaixo a lista das sete taxas cobradas no comércio exterior e questionadas pela CNI.

– **Condecine Remessa** – alíquota de 11% sobre a remessa ao exterior de importâncias relativas a rendimentos decorrentes da exploração de obras cinematográficas e videofonográficas, ou por sua aquisição ou importação.

- **Taxa de Fiscalização dos Serviços de Energia Elétrica (TFSEE)** – incidente sobre a importação de energia elétrica, calculada à alíquota de 0,4% sobre o valor do benefício econômico anual auferido pelo concessionário, sem teto.
- **Taxa de Licenciamento e Controle (TLC)** – Cobrança de uma taxa para autorização para importação de materiais radioativos e nucleares calculada à alíquota de 0,5% sobre o valor de matérias-primas e minerais ou 1% sobre o valor de fontes radioativas, sem limite.
- **Taxa de emissão de Licença para Veículos, Motores ou Máquinas (LCVM) importados** – emissão de autorização para importação de certos veículos e máquinas. A fórmula de cálculo inclui um custo extra relacionado ao número de veículos importados. Quanto maior o número de veículos importados, maior a taxa.
- **Taxa para emissão de autorização para importação de mercúrio metálico** – a fórmula de cálculo inclui como uma de suas variáveis a quantidade de mercúrio metálico (medido em quilograma).
- **Taxa de Fiscalização de Vigilância Sanitária (TFVS)** – cobrada no ato da importação e em outros procedimentos relativos a produtos sujeitos a controle sanitário. A taxa é calculada em valores fixos, com descontos de 15%, 30%, 60%, 90% ou 95%, conforme o valor do faturamento anual das empresas.
- **Taxa de Utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex)** – cobrada no ato de registro da Declaração de Importação no Siscomex.

### **Greve de caminhoneiros e dólar elevam custo industrial em 3,7% no 2º tri, diz CNI**

19/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

A greve dos caminhoneiros em maio e a alta do dólar – e seus reflexos nos preços dos combustíveis – elevaram os custos industriais no segundo trimestre deste ano, de acordo com a Confederação Nacional da Indústria (CNI). O levantamento da entidade mostra que os custos do setor subiram 3,7% de abril a junho, na comparação com o período entre janeiro a março, já descontados os efeitos de calendário.

Embora o índice de custo tributário tenha caído 1,7% nessa comparação e os custos com capital de giro tenham se reduzido 3,8% no período, o indicador que mede os custos com a produção aumentou 5,1% no segundo trimestre do ano. Essa alta foi puxada pelo aumento de 8,5% no custo de energia das fábricas e pela elevação de 6,4% no custo dos bens intermediários usados na produção.

“A desvalorização do real no segundo trimestre de 2018 contribuiu para um aumento de 15,1% no custo com bens intermediários importados. A desvalorização cambial, associada ao aumento no preço internacional de petróleo, elevou o preço do óleo combustível, impactando o custo com energia. Adicionalmente, a escassez resultante da greve dos caminhoneiros gerou crescimento de 4,9% no custo com intermediários domésticos no segundo trimestre”, explicou a CNI no documento.

Por outro lado, os preços dos produtos industrializados cresceram 3,8% brasileiros no segundo trimestre do ano, acima da alta de 3,7% nos custos do setor. Mesmo com o acréscimo no preço, os bens produzidos no Brasil se mantiveram competitivos em relação à mercadorias importadas, devido à desvalorização do real frente ao dólar.

“Isso mostra a capacidade de a indústria repassar o aumento de custos do trimestre aos consumidores, preservando a lucratividade no trimestre”, acrescentou a CNI.

### **Artigo: Desafios à espera do próximo presidente**

19/09/2018 – Fonte: CNI (publicado em 18-09-2018)

Em artigo publicado no jornal Valor Econômico, o presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, avalia as dificuldades que o novo presidente deve enfrentar a partir de 2019



O próximo presidente da República não terá escapatória. Seja quem for o eleito em outubro, a dura realidade vai se impor aos seus planos e à sua equipe a partir de 2019. Três tarefas serão incontornáveis: combater o multibilionário déficit nas contas públicas, o que implica a viabilização de uma corajosa reforma da Previdência Social, aumentar a competitividade da economia e negociar a formação de consensos no Congresso Nacional. Sem sucesso nessa frente tripla e simultânea, o país dificilmente voltará a crescer de maneira consistente. Nem será possível acabar com o flagelo representado por mais de 13 milhões de desempregados.

Não há mais espaço para complacência. O desafio que se imporá nos quatro anos seguintes será árduo e demandará pragmatismo. O grande risco seria começar o mandato sem uma noção exata da necessidade de empreender um forte ajuste fiscal. Os esforços da sociedade brasileira, ao longo de uma década, em favor do equilíbrio orçamentário, foram desperdiçados, em período recente, por várias medidas equivocadas.

Há pouco tempo, iniciativas bem-vindas foram adotadas para tentar reverter o descalabro que se instalou, com destaque para a aprovação do teto para a expansão dos gastos da União - medida imprescindível para o Estado voltar a caber no orçamento, um requisito básico da boa administração.

Outro avanço recente, na área das reformas, foi a modernização das leis trabalhistas, fundamental para a melhora do ambiente de negócios e a atração de investimentos. Entretanto, algumas pessoas parecem não ter entendido isso. Basta ver o discurso de alguns candidatos, que falam em revogar tanto o teto de gastos como a reforma trabalhista. Seria um retrocesso inadmissível.

A reforma da Previdência é essencial para que se promova um reequilíbrio fiscal de longo prazo, assim como para a própria continuidade do pagamento dos benefícios aos aposentados. Se a alteração não for feita, o sistema previdenciário entrará em colapso, causando uma crise social de proporções maiores que a atual.

Sem que sejam fixadas regras iguais para todas as categorias de trabalhadores, públicos ou privados, e sem a adoção de idade mínima para a aposentadoria por tempo de contribuição, as distorções do atual modelo permanecerão existindo, com a perpetuação de privilégios e injustiças.

A reestruturação da Previdência é primordial para o ajuste fiscal e a redução da dívida pública, mas precisa ser acompanhada de uma mudança de atitude. Desde o início do mandato, o novo presidente deve liderar um programa permanente de corte de gastos, eficiência na gestão dos recursos e ataque aos desperdícios.

O setor produtivo e os trabalhadores não podem mais ser sujeitos a aumentos de impostos para cobrir a incompetência do Estado, que já se apropria de mais de 33% do PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro na forma de tributos - uma das mais altas cargas em países de igual nível de desenvolvimento. Ainda assim, a infraestrutura do país está depauperada e os serviços públicos são deficientes.

A complexidade da legislação fiscal brasileira é, aliás, uma das maiores disfunções a que nossa atividade econômica está submetida. A cobrança de vários tributos indiretos, nas três esferas de governo, encarece os produtos brasileiros, retirando-lhes competitividade no mercado externo e na concorrência com os importados aqui dentro.

A dificuldade para entender as obrigações estabelecidas pelo Fisco aumenta os custos das empresas e constitui um pesadelo para quem quer abrir um negócio e criar empregos. As regras precisam ser simplificadas, com unificação de impostos, desoneração de exportações e investimentos, e rápido aproveitamento de créditos tributários.

Vivemos num cenário de insegurança jurídica, que permeia não só a tributação, mas as relações de trabalho, a regulação da infraestrutura e a atividade de empreender, gerando temores sobre o presente, o passado e o futuro.

Sua magnitude paralisa ações públicas e privadas. A falta de clareza sobre direitos e deveres, além das constantes modificações em leis e marcos regulatórios, mina a produtividade. Leis com redação imprecisa abrem espaço para interpretações divergentes pelo Poder Judiciário.

Esse é um dos maiores empecilhos ao investimento produtivo no país. Por causa da instabilidade de regras e das mudanças nos entendimentos da Justiça, projetos empresariais têm sido cancelados. A governança dos empreendimentos, especialmente na infraestrutura, sofre efeitos perversos. Deixa-se de criar empregos.

Ou seja, o caos burocrático emperra o crescimento e mina as perspectivas das novas gerações. As normas precisam ser previsíveis, o que é dificultado pelo excesso de leis, códigos, decretos, instruções e portarias. A grande quantidade de ações tramitando nos tribunais, somada à demora no julgamento, também contribui negativamente.

Muito há que ser feito na seara da desburocratização, com facilitação da abertura de negócios, de seu funcionamento e, eventualmente, fechamento. É preciso descomplicar e baratear o acesso ao crédito, a taxas de juros compatíveis com as de nossos competidores.

Devemos, também, melhorar a integração com outros mercados, por meio de acordos comerciais entre o Mercosul e demais blocos econômicos ou no âmbito de organismos multilaterais.

Da mesma forma, temos que reforçar as nossas medidas de defesa comercial contra práticas abusivas. As pequenas empresas continuam necessitando de apoio para crescer.

O próximo presidente precisará de coragem e espírito público para tomar medidas macro e microeconômicas que possam soar, à primeira vista, impopulares ou desfavoráveis a projetos de poder mais imediatos de seu grupo político.

Mas o Brasil carece de determinação, senso de urgência e perseverança de seus governantes, de modo a retomar o caminho do crescimento. Foi com esse propósito que a Confederação Nacional da Indústria (CNI) apresentou recentemente, à sociedade e aos candidatos à Presidência da República, uma série de 43 propostas com ações essenciais para retirar os obstáculos à competitividade da economia e melhorar o ambiente de negócios, induzindo um novo ciclo de desenvolvimento.

O setor produtivo necessita de sinais claros de que as políticas públicas avançarão no sentido da estabilidade, melhor governança pública, competência educacional e tecnológica, e criação de condições para que o Brasil volte a crescer. Uma nação dinâmica se faz com segurança para assumir riscos e empreender.

Para isso, é fundamental o ressurgimento de um círculo virtuoso, baseado na economia de mercado, no respeito aos contratos, na justiça social e no fortalecimento da democracia.

Não devemos perder a confiança na nossa capacidade de criar um país mais próspero, justo, com educação e saúde de qualidade, segurança pública e equilíbrio ambiental. A indústria brasileira acredita que os eleitores saberão fazer uma boa escolha.

**Robson Braga de Andrade** é Presidente da CNI



## **Confira a cobertura do encontro dos candidatos ao governo com lideranças industriais**

19/09/2018 – Fonte: FIEP (publicado em 18-09-2018)

Durante o evento, Sistema Fiep ouviu proposta dos postulantes ao Palácio Iguazu e apresenta prioridades para o desenvolvimento da indústria paranaense



Encontro foi realizado no Campus da Indústria, em Curitiba (Foto: Gelson Bampi)

Com o objetivo de apresentar propostas e debater as demandas do setor, o Sistema Federação das Indústrias do Estado do Paraná promove, na manhã desta terça-feira (18), o Encontro dos Candidatos ao Governo do Estado com as Lideranças Industriais Paranaenses. Participam do evento os quatro candidatos mais bem posicionados nas pesquisas de intenções de voto, na seguinte ordem de fala, definida por sorteio: Carlos Massa Ratinho Júnior (PSD), Dr. Rosinha (PT), João Arruda (MDB) e Cida Borghetti (PP).

No início do evento, o presidente do Sistema Fiep, Edson Campagnolo, explicou que o objetivo da entidade com o encontro, além de ouvir as propostas dos candidatos, é apresentar a eles as prioridades para o desenvolvimento do setor industrial. “O Paraná e o Brasil não têm tradição de planejamento em longo prazo.

O Sistema Fiep, por meio de seu Observatório, criou metodologias para estudos prospectivos que mostram o caminho para o desenvolvimento, e colocamos toda essa expertise à disposição de quem assumir o governo a partir do próximo ano”, declarou.

Campagnolo entrega aos candidatos um documento com ações prioritárias para o setor. Baseado no Master Plan de Competitividade para a Indústria Paranaense 2031, trabalho de priorização de demandas feito por lideranças do segmento, ele apresenta 108 ações a serem trabalhadas nos próximos anos em prol do crescimento da indústria.

As propostas estão divididas em 12 fatores-chave, que incluem áreas como educação, infraestrutura, inovação, política econômica, gestão pública, relações de trabalho e tributação, entre outras.

## **Dez anos após a crise, confiança na economia cresce junto a pessimismo com futuro, mostra pesquisa**

19/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 18-09-2018)

***Levantamento foi realizado em 27 países, que respondem por quase dois terços do PIB global***

Uma década após a pior crise deste século, a confiança na economia mostra sinais de recuperação, mas o pessimismo com o futuro financeiro da geração mais nova ainda é grande, segundo pesquisa do centro Pew Research Center publicada nesta terça-feira (18).

O levantamento foi realizado com 30.133 pessoas em 27 países entre 14 de maio e 12 de agosto. Essas nações respondem por quase dois terços do PIB (Produto Interno Bruto) global.

No geral, a Alemanha foi o país onde a mudança no humor foi mais expressiva. Em 2009, somente 28% dos alemães diziam que a economia ia bem. Neste ano, 78% acham o mesmo.

Apesar da melhora, quando se compara com 2017, houve uma leve queda: 86% avaliavam as condições econômicas como boas no ano passado.

Nos EUA, o sentimento também melhorou consideravelmente: 65% veem a economia indo bem neste ano, ante 17% em 2009.

Em cinco países europeus analisados regularmente desde 2002, uma mediana de 46% vê a economia bem, comparada com 15% em 2013. E 44% dos japoneses avaliam a situação do país como boa, ante 7% em 2012.

Mas alguns países estão mais pessimistas. É o caso da Itália, onde a confiança na economia está em 15%, sete pontos percentuais a menos que em 2009. Ou da Argentina, em que 17% consideram a situação econômica boa, contra 20% no auge da crise.

O país vizinho é um exemplo de como os emergentes estão mais pessimistas em comparação com as economias mais desenvolvidas.

Na Índia, 56% dos entrevistados veem a situação econômica como boa, ante 83% em 2017. Na Tunísia, só 8% acham que o país vai bem --eram 19% no ano passado.

No Brasil, a confiança na economia piorou em relação a 2017: só 9% acham que a situação está boa, ante 15% no ano passado. Os três emergentes não possuem dados de 2009.

Os brasileiros também são pessimistas em relação ao futuro dos filhos: para 53%, eles estarão piores que os pais no futuro, contra 42% que pensam o contrário. O humor se assemelha ao dos sul-africanos (54% contra 40%).

Uma mediana de 56% em 18 países espera que as crianças estejam em pior situação financeira que os pais no futuro. Só 34% acham que elas estarão melhores.

O pessimismo é maior na França, onde oito em dez entrevistados veem um futuro financeiro pior para os filhos. Para 15%, a expectativa é positiva.

Na Polônia, o inverso: 59% acham que as crianças estarão financeiramente melhores, contra 25% que acreditam no contrário. O otimismo tem relação com o aumento da renda, afirma o Pew: o crescimento foi de 165% desde 1990.

Nos emergentes, o pessimismo é maior na Tunísia, com 64% vendo um futuro pior para as gerações mais novas. Já a Indonésia é o país mais otimista: três em quatro acham que os filhos estarão melhores que os pais.

Entre os emergentes, só Filipinas, Indonésia e Índia consideram as condições econômicas boas e conseguem antever um futuro melhor para os filhos.

Para quatro em dez brasileiros (43%), a situação financeira da população média está pior do que há 20 anos. Já 22% consideram que está igual, e 34% acham que a vida melhorou.

Nesse sentido, o brasileiro tem comportamento parecido com os húngaros, com 44% vendo condições piores e 33%, melhores; e americanos (45% enxergam piora e 32%, melhora).

Nos países desenvolvidos, o pessimismo é maior na Grécia: quase nove em dez qualificam a situação financeira como pior que 20 anos atrás. A Polônia está na ponta contrária: quase sete em dez veem as condições melhores que há duas décadas.

Entre os emergentes, essa oposição se dá entre Tunísia e Índia. Para 75% dos tunisianos, as coisas estão piores que há 20 anos. Para 65% dos indianos, estão melhores.

### **Compra de equipamentos é razão mais comum para empréstimos de microempreendedores**

19/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo

#### ***Quitar dívidas é segundo motivo de acordo com levantamento do Serasa Experian***

Adquirir novos equipamentos é o principal motivo para busca de empréstimos por microempreendedores, segundo a Serasa Experian.

“Esse resultado é reflexo de um sucesso nos negócios, principalmente nos setores de alimentação e estética” afirma Bárbara Passuelo, gerente do braço da entidade voltado aos pequenos empresários.



Microempreendedores apostam no setor de estética com a abertura de salões de beleza - Bruno Santos - 12.set.2018/Folhapress

Quitar dívidas foi a segunda razão mais citada, o que pode ser explicado pela alta inadimplência dos últimos meses, diz Bárbara.

O valor médio procurado foi de R\$ 11,6 mil, com prazo de 12 meses para pagamento.

### **Guerra comercial pode durar 20 anos, diz dono do grupo Alibaba**

19/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 18-09-2018)

#### ***Homem mais rico da China diz que taxações dos EUA sobre produtos chineses afetarão seu negócio***

O bilionário Jack Ma fez um alerta sério a respeito da guerra comercial entre os EUA e a China: a disputa será mais longa e terá um impacto maior do que a maioria das pessoas pensa.

O homem mais rico da China disse que a disputa pode durar 20 anos e continuar após a presidência de Donald Trump devido à batalha das duas maiores potências econômicas do mundo pela supremacia global.

A China precisa fortalecer sua economia para lidar com o conflito e transferir suas relações comerciais com os EUA para regiões como o Sudeste Asiático e a África, disse

o presidente do conselho da Alibaba Group em discurso, durante conferência da empresa para investidores, em Hangzhou, na China.



Presidente do grupo Alibaba, Jack Ma, caminha em frente a sua foto, durante conferência mundial de Inteligência Artificial em Shanghai, na China - AFP

“A curto prazo, as comunidades de negócios da China, dos EUA e da Europa terão problemas”, disse Ma, caminhando pelo palco vestido com uma camisa branca aberta e pontuando as observações com socos no ar. “Isso vai durar muito tempo. Se vocês querem uma solução de curto prazo, não há solução.”

Os comentários dele surgem horas depois de a China prometer retaliar o plano dos EUA de aplicar tarifas a cerca de US\$ 200 bilhões em produtos chineses. Ma disse que a Alibaba também será afetada pela escalada das tensões, já que seu negócio no atacado permite que comerciantes americanos comprem produtos da China. Mas, para o empresário, o trauma oferecerá oportunidades sem precedentes para as empresas que forem capazes de aproveitá-las.

“Não devemos nos concentrar no lucro deste trimestre, do próximo trimestre ou do ano que vem. Esta é uma grande oportunidade”, disse. “Se a Alibaba não conseguir se manter e crescer, nenhuma empresa na China conseguirá crescer. Eu tenho 100 por cento de certeza disso.”

As declarações de Ma têm um peso especial porque ele é um ícone da inovação chinesa e é visto como um embaixador nos EUA. No ano passado, ele se reuniu com Trump e prometeu criar 1 milhão de empregos nos EUA até 2021.

Mas Ma, que anunciou há uma semana que pretende entregar a presidência do conselho ao CEO Daniel Zhang, não deixou dúvidas nesta terça-feira a respeito do seu apoio ao seu próprio país.

Se os EUA insistirem em aplicar tarifas aos produtos chineses, a China deve transferir seus negócios para o resto do mundo, disse.

“Quando surgirem problemas, aprendam a se esconder, aprendam a se capacitar”, disse. “Acredito que Daniel e sua equipe terão sabedoria para lutar pelo futuro.”

O discurso de Ma ressaltou o vazio que ele deixará quando deixar o cargo, daqui a um ano. O solilóquio foi acentuado por comentários sobre tudo, desde estratégias geopolíticas até a importância da autoconsciência dos limites individuais.

Ma disse estar confiante para deixar a empresa nas mãos de Zhang em um momento em que o CEO reforça as ambições da Alibaba no ramo do comércio eletrônico, o chamado novo varejo e entretenimento.

Essas iniciativas ajudarão a sustentar o crescimento de 60% da receita no ano fiscal que termina em março, avanço revelado pela primeira vez em maio pela diretora financeira Maggie Wu. Esse tipo de crescimento provavelmente ajudará a Alibaba a ultrapassar seus pares globais, acrescentou.

## **Guardia: não enfrentamento da questão fiscal comprometerá ganhos conquistados**

19/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

Ao abrir um seminário que reuniu representantes do agronegócio na zona sul da capital paulista, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, voltou a fazer nesta quarta-feira, 19, um discurso em defesa das reformas fiscais, apresentadas como o caminho à retomada do crescimento econômico sustentável, bem como do regime que estabeleceu um teto aos gastos públicos, criticado por parte dos candidatos à Presidência. “O não enfrentamento da questão fiscal comprometerá os ganhos que tivemos”, declarou o titular da Fazenda.

Ele aproveitou ainda o evento para reforçar o plano de encaminhar após as eleições o projeto de simplificação do PIS/Cofins e de transferência aos dividendos da tributação que hoje incide sobre o lucro das empresas.

Segundo Guardia, a reforma do PIS/Cofins representará uma “oportunidade” para melhorar a qualidade do tributo, bem como uma contribuição à discussão futura sobre a unificação, endossada por quase todos presidenciáveis, de diversos impostos num único tributo.

“Não dá para reduzir a carga tributária, mas dá para fazer muita coisa”, declarou Guardia durante o seminário, promovido pela INTL FCStone.

Guardia voltou a propor a revisão de renúncias fiscais como saída a uma redução mais uniforme da carga tributária.

O ministro, mais uma vez, sustentou que o ajuste fiscal precisa ser feito com redução de despesas – e não aumento de tributos – e alertou que, sem a reforma da Previdência, o governo será pressionado a aumentar impostos de má qualidade. Isso pioraria ainda mais a qualidade do sistema tributário e comprometeria a reforma tributária, disse. “Não consigo ver discussão séria da reforma tributária sem enfrentamento da Previdência e dos incentivos tributários”.

Além da reforma da Previdência, necessária para dar sustentação à norma, o ministro defendeu a manutenção da regra que, em termos reais, congela os gastos públicos para o governo federal reduzir seu tamanho na economia: dos atuais 20% do PIB para 15%. “Esse inchaço precisa voltar a patamar que caiba na carga tributária”, comentou.

O ministro salientou ainda que a continuidade das reformas será necessária para reduzir custos de fazer negócios no País, atraindo assim os investimentos privados, bem como para permitir que a economia cresça em ritmo mais próximo de seu potencial.

## **Entrada de dólar supera saída em US\$ 22,701 bi no ano até 14 de setembro, diz BC**

19/09/2018 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 18-09-2018)

O fluxo cambial do ano até o dia 14 de setembro ficou positivo em US\$ 22,701 bilhões, informou nesta quarta-feira, 19, o Banco Central. Em igual período do ano passado, o resultado era positivo em US\$ 2,937 bilhões.

A saída pelo canal financeiro neste ano até 14 de setembro foi de US\$ 14,173 bilhões. O resultado é fruto de aportes no valor de US\$ 354,570 bilhões e de envios no total de US\$ 368,743 bilhões. O segmento reúne os investimentos estrangeiros diretos e em carteira, remessas de lucro e pagamento de juros, entre outras operações.

No comércio exterior, o saldo anual acumulado até 14 de setembro ficou positivo em US\$ 36,874 bilhões, com importações de US\$ 122,558 bilhões e exportações de US\$ 159,432 bilhões.

Nas exportações estão incluídos US\$ 25,595 bilhões em Adiantamento de Contrato de Câmbio (ACC), US\$ 47,953 bilhões em Pagamento Antecipado (PA) e US\$ 85,884 bilhões em outras entradas.

### **Setembro**

Depois de encerrar agosto com saída líquida de US\$ 4,250 bilhões, o País registra fluxo cambial negativo de US\$ 1,477 bilhão em setembro até o dia 14, informou o Banco Central. O montante reflete as operações registradas nas duas primeiras semanas do mês.

O canal financeiro apresentou saídas líquidas de US\$ 1,904 bilhão no período. Isso é resultado de aportes no valor de US\$ 10,982 bilhões e de retiradas no total de US\$ 12,886 bilhões.

No comércio exterior, o saldo de setembro até o dia 14 é positivo em US\$ 428 milhões, com importações de US\$ 7,683 bilhões e exportações de US\$ 8,110 bilhões. Nas exportações, estão incluídos US\$ 1,048 bilhão em ACC, US\$ 3,703 bilhões em PA e US\$ 3,359 bilhões em outras entradas.

### **Semana**

O fluxo cambial registrado na semana de 10 a 14 de setembro ficou negativo em US\$ 619 milhões, informou o Banco Central.

O canal financeiro apresentou saída líquida de US\$ 892 milhões, resultado de aportes no valor de US\$ 7,057 bilhões e de envios no total de US\$ 7,950 bilhões.

No comércio exterior, o saldo na semana passada ficou positivo em US\$ 274 milhões, com importações de US\$ 3,238 bilhões e exportações de US\$ 3,512 bilhões. Nas exportações, estão incluídos US\$ 557 milhões em ACC, US\$ 996 milhões em PA e US\$ 1,960 bilhão em outras entradas.

## **Monitor do PIB da FGV aponta alta de 0,4% em julho ante junho**

19/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

O Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro avançou 0,4% em julho ante junho, segundo o Monitor do PIB, apurado pelo Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV) e divulgado na manhã desta quarta-feira, 19. Na comparação com julho do ano passado, a atividade econômica teve elevação de 2,2% no mês de julho deste ano.

“Os resultados de julho apontam, no geral, para uma melhora da atividade econômica e, embora as taxas trimestrais móveis, com e sem ajuste sazonal, tenham apresentado desaceleração, esse resultado ainda é reflexo da greve dos caminhoneiros do mês de maio que, de certa forma, ainda contamina os números desse trimestre.

Na comparação mensal, tanto as três grandes atividades econômicas quanto os componentes da demanda apresentaram crescimento com relação ao resultado de junho o que corrobora a trajetória de lenta retomada da economia”, avaliou Claudio Considera, coordenador do Monitor do PIB-FGV, em nota oficial.

O indicador antecipa a tendência do principal índice da economia a partir das mesmas fontes de dados e metodologia empregadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), responsável pelo cálculo oficial das Contas Nacionais.



No trimestre móvel encerrado em julho ante o trimestre terminado em abril, a economia apresentou retração de 0,5%. Na comparação com o trimestre terminado em julho de 2017, a atividade econômica teve crescimento de 0,5%.

Na comparação entre o trimestre encerrado em julho deste ano e o trimestre terminado em julho de 2017, a agropecuária cresceu 4,0%, enquanto os serviços imobiliários tiveram expansão de 3,0%. A indústria recuou 0,3%.

Pela ótica da demanda, o consumo das famílias apresentou alta de 1,2% no trimestre até julho em relação ao mesmo período do ano anterior. A Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF) aumentou 2,0%, com crescimento de 9,9% de máquinas e equipamentos, mas retração de 2,0% na construção e queda de 1,8% nos outros componentes dos investimentos. As exportações encolheram 1,4% no trimestre terminado em julho. As importações aumentaram 7,1%.

Em termos monetários, o PIB totalizou pouco mais de R\$ 4 trilhões em valores correntes de janeiro a julho.

### **Consumo de gás natural cresce 6,4% em julho, diz Abegás**

19/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

O consumo de gás natural no País alcançou 73,4 milhões de metros cúbicos por dia em julho, o que corresponde a um crescimento de 6,4% frente aos 69 milhões de metros cúbicos/dia de igual período em 2017. Na comparação com junho de 2018, a alta foi de 1,5%. As informações fazem parte do levantamento estatístico da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás), feito com concessionárias em 20 Estados.

A entidade destacou o desempenho do segmento industrial, que apresentou demanda de 29,3 milhões de metros cúbicos/dia, 6,29% acima dos 27,5 milhões de metros cúbicos/dia do mesmo mês do ano passado e 3,95% superior ao reportado em junho deste ano.

Segundo a Abegás, o volume consumido pela indústria em julho de 2018 é o maior registrado pela associação desde junho de 2015.

“É bastante significativo observar que, depois de um período de grave retração da atividade econômica, o consumo de gás natural dá sinais de recuperação na indústria.

O consumo em julho é o maior de nossa série histórica em 37 meses. E desde outubro de 2015 que o consumo não ultrapassava a casa dos 29 milhões de metros de metros cúbicos”, declarou o presidente executivo da Abegás, Augusto Salomon, por meio de nota.

Ele também salientou o crescimento de 14,8% do consumo comercial, na comparação anual, e de 12,07% frente o mês anterior. “Ficamos animados de perceber que o consumo no segmento comercial, que também padeceu com a recessão, vem apresentando uma retomada”, disse.

O consumo de Gás Natural Veicular (GNV) também apresentou desempenho positivo, com alta de 13,3%, frente a julho de 2017, embora em relação a junho tenha anotado leve queda, de 0,47%. Para a entidade, o crescimento reflete a competitividade do GNV em relação aos combustíveis líquidos.

Já as residências consumiram 8% mais frente ao mesmo mês do ano passado e 1,85% acima do verificado no mês anterior, influenciada pelos investimentos em expansão do serviço de distribuição de gás canalizado.

Segundo a Abegás, o número de consumidores de gás natural já ultrapassa mais de 3,4 milhões em todo o País.

Na geração elétrica o consumo apresentou alta de 3,76%, na comparação anual, consistente com o período de maior despacho termoeletrico que historicamente se observa no País, no acumulado do ano o segmento registra alta de 15,1%. Na cogeração o segmento se manteve praticamente estável na comparação com o mesmo período do ano anterior; e no acumulado até julho, o crescimento é de 11%.

### **ANP autoriza ressarcimento de R\$ 878 mi por desconto no preço do diesel**

19/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 18-09-2018)

#### ***Pagamentos, que deveriam ter sido feitos há dois meses, se referem a junho e julho***

A ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis) aprovou nesta terça (18) o primeiro ressarcimento à Petrobras de descontos dados ao preço do diesel dentro do programa de subvenção criado pelo governo federal para encerrar a greve dos caminhoneiros.

Os atrasos no ressarcimento são criticados pelo mercado, por impactarem no fluxo de caixa das empresas. Além da Petrobras, tiveram o pagamento liberado nesta terça a importadora Petro Energia e a refinaria privada Dax Oil. No total, a agência vai liberar R\$ 877,8 milhões.



Posto de gasolina em São Paulo, na praça Panamericana, zona oeste - Folhapress

O programa de subvenção garante ressarcimento com recursos do Tesouro a produtores e importadores de diesel que venderem o combustível a preço tabelado pela ANP. Na fase atual do programa, a terceira, o valor é revisto a cada mês.

A maior parte dos ressarcimentos aprovados nesta terça referem-se ao primeiro período da segunda fase do programa, que vigorou entre os dias 8 de junho e 7 de julho, e deveriam ser pagos até 26 de julho —a ANP alega que a análise dos documentos levou mais tempo do que o esperado.

A Petrobras receberá R\$ 871,4 milhões, referentes apenas ao primeiro período. Em entrevista concedida à Reuters no início da semana, o diretor financeiro da estatal, Rafael Grisolia, disse que a empresa calcula ter a receber até R\$ 2,5 bilhões.

A Petro Energia terá R\$ 6,2 milhões dos dois períodos da segunda fase. A Dax Oil terá direito a R\$ 191 mil, apenas do primeiro período - a ANP indeferiu o pedido de ressarcimento da empresa em relação ao segundo período.

A ANP já havia autorizado pagamentos relativos à primeira fase, que durou entre o fim de maio e o início de junho, à Dax Oil, à Refinaria de Petróleo Riograndense, à Petro Energia e à Sul Plata Trading, em um valor total de R\$ 327,9 mil.

O governo separou R\$ 9,5 bilhões para garantir subsídio de R\$ 0,30 por litro ao preço do óleo diesel até o fim do ano. Além disso, reduziu a carga tributária federal sobre o combustível em R\$ 0,16 por litro.

Com a alta do dólar, porém, os R\$ 0,30 se tornaram insuficiente para segurar os preços e, no fim de agosto, a ANP autorizou um aumento médio de 13% no preço tabelado.

O repasse já chegou às bombas: de acordo com levantamento semanal feito pela agência, o preço médio do diesel nos postos atingiu na semana passada R\$ 3,638 por litro, apenas R\$ 0,015 abaixo dos R\$ 3,658 vigentes na semana anterior à paralisação, corrigido pela inflação.

### **Tabelamento do frete não é algo sustentável, diz ministro da Fazenda**

19/09/2018 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 18-09-2018)

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, classificou nesta quarta-feira, 19, como insustentável a política de preços mínimos no frete rodoviário de cargas, implementada pelo governo dentro do pacote concedido aos caminhoneiros para encerrar a greve deflagrada pela categoria no fim de maio.

Ao participar de um seminário que reuniu empresários e executivos do agronegócio, em São Paulo, o titular da Fazenda, numa tentativa de justificar as concessões aos caminhoneiros, lembrou do contexto em que elas foram lançadas. “Foi um momento extremamente difícil. O Brasil não aguentaria mais uma semana parado”, disse Guardia.

“O tabelamento de frete não é algo sustentável. É um tema que está em discussão no Judiciário, está no Supremo, e precisará ser enfrentado”, acrescentou o ministro.

#### **Diesel**

Sobre o desconto no preço do diesel, que acompanhou o tabelamento do frete, Guardia observou que a desoneração de tributos que permitiu uma redução de 16 centavos no preço final do combustível é permanente.

Mas o próximo governo, ressaltou, terá de decidir sobre a subvenção, garantida até o fim deste ano a um custo de R\$ 9,5 bilhões, que reduz o valor do produto em mais 30 centavos.

Segundo o ministro, o governo Temer, nesse caso, adotou uma solução temporária para não transferir esse custo ao próximo presidente.

“A partir do ano que vem, não teremos mais essa solução. Precisaremos de soluções mais estruturais [...] A solução definitiva para esse problema só será dada quando tratarmos a questão de maneira mais ampla”, afirmou Guardia, que voltou a defender a maior competição no setor de refino e um tributo flexível, para absorver choques de preços, como saídas à questão do diesel.

### **União Europeia investiga Volks, BMW e Daimler por conluio em caso de poluentes**

19/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 18-09-2018)

#### **'Ação pode ter negado aos consumidores oportunidade de carros menos poluentes', diz Vestager**

Autoridades antitruste da União Europeia estão investigando se as montadoras BMW, Daimler e Volkswagen conspiraram para restringir o lançamento de tecnologia de emissão limpa, em uma ação que pode resultar em pesadas multas para as empresas alemãs.

A Comissão Europeia abriu uma investigação aprofundada nesta terça-feira (18), quase um ano após por ter realizado buscas nas companhias e dois anos depois de

impor uma multa recorde de € 2,93 bilhões a um grupo de fabricantes de caminhões, incluindo a Daimler, por fixarem preços e atrasarem a adoção de tecnologia de motor mais limpo.



Margrethe Vestager, comissária da União Europeia - Olivier Matthys/Associated Press  
O órgão executivo da UE informou que o "círculo de cinco" —BMW, Daimler, VW, Audi e Porsche— realizou reuniões onde as montadoras podem ter feito conluio para limitar o desenvolvimento e o lançamento de alguns sistemas de controle de emissões para carros vendidos na Europa.

"Essas tecnologias visam tornar carros de passageiros menos prejudiciais ao meio ambiente. Se comprovado, esse conluio pode ter negado aos consumidores a oportunidade de comprar carros menos poluentes, apesar de a tecnologia estar disponível aos fabricantes", afirmou a comissária europeia Margrethe Vestager.

A comissão informou que as tecnologias envolvidas eram sistemas seletivos de redução catalítica, que reduzem emissões de óxido nitrogênio de carros movidos a diesel, além de filtros de partículas que reduzem emissões de carros movidos a gasolina.

O órgão regulador da UE disse que as montadoras também discutiram outros problemas técnicos, como exigências comuns para autopeças e procedimentos de teste, mas não tem indicações suficientes de que essas reuniões eram anticompetitivas.

A comissão ainda afirmou que não há sinais de que as companhias coordenaram ilegalmente entre si o uso de dispositivos para fraudar testes regulatórios. A Volkswagen admitiu o uso do software ilegal em 2015, desencadeando um escândalo que custou à empresa mais de 27 bilhões de dólares em multas e penalidades.

A Volkswagen e a Daimler, que reivindicaram o status de denunciante para evitar multas, disseram que estavam cooperando com a Comissão. BMW disse que continuaria a apoiar a autoridade da UE.

As empresas podem enfrentar multas de até 10% da receita global por descumprirem as regras da UE. A indústria automotiva nos últimos anos foi multada em bilhões de euros em todo mundo por fixar preços de várias autopeças.

### **Ferrari apresenta Monza, seu carro mais potente e parecido aos da F-1**

19/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 18-09-2018)

#### **Modelo chega a 100 km/h em menos de três segundos**

A Ferrari apresentou um supercarro conversível que é considerado o mais parecido com um carro da Fórmula 1 já construído para o mercado público.

O Monza, de fibra de carbono, de 810 cavalos de potência, terá versões de um e dois assentos, disseram o diretor de marketing da Ferrari, Nicola Boari, e chefe de design, Flavio Manzoni, nesta terça-feira (18) na sede da empresa em Maranello, Itália.

A Ferrari fabricará menos de 500 unidades das máquinas de 12 cilindros, capazes de chegar a 100 quilômetros por hora em menos de três segundos.

O Monza Sp1 e o Monza Sp2 fazem parte de um plano de estratégia de cinco anos muito aguardado apresentado pelo novo presidente da empresa, Louis Camilleri, que substituiu Sergio Marchionne, morto em julho.

O novo líder planeja ampliar a oferta de supercarros de edição limitada da Ferrari — normalmente vendidos por mais de US\$ 1 milhão— e vender o primeiro SUV na história da empresa para aumentar as margens de lucro, disseram pessoas a par do assunto à Bloomberg News.

A estratégia de Camilleri para a fabricante de carros de corrida será acompanhada com atenção pelos investidores, especialmente para saber se ele manterá o objetivo de dobrar o lucro para € 2 bilhões (R\$ 9,68 Bilhões) até 2022, plano proposto por Marchionne.

Camilleri foi escolhido para o cargo por John Elkann, o líder da família Agnelli, que controla a Ferrari e a Fiat Chrysler Automobiles, durante um fim de semana dramático de julho, quando a saúde de Marchionne piorou.

### **Monza**

O Monza é o herdeiro do icônico modelo Barchetta, disse Camilleri. O preço será divulgado no Salão do Automóvel de Paris no mês que vem. Os Monzas já foram apresentados a alguns dos clientes mais fiéis da Ferrari, que tiveram uma pré-estreia do carro na noite da segunda-feira.

Modelos de edição especial podem ajudar Camilleri a aumentar o lucro sem que a marca perca a exclusividade.

Os clientes da Ferrari normalmente precisam esperar mais de um ano para receber um carro novo. Edições limitadas como o conversível LaFerrari Aperta, de US\$ 2,1 milhões (US\$ 8,7 milhões) são muito procuradas e vão para os clientes mais fiéis da empresa. A companhia também enfrenta a concorrência de marcas como Lamborghini e Aston Martin.

O novo presidente da Ferrari tem um exemplo difícil de alcançar, porque Marchionne aumentou o valor da Ferrari separando-a da Fiat Chrysler e dobrando os lucros em apenas quatro anos, aumentando a produção e lançando modelos únicos.

Marchionne morreu em 25 de julho, estava se preparando para expandir a fabricante para mais do que carros esportivos e para lançar veículos elétricos híbridos, incluindo seu primeiro SUV. O SUV não deverá ser exibido na apresentação estratégica planejada.

## **Usiminas exportará aço para atender projetos de energia na Argentina**

19/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo

### ***Ao todo, 34 mil toneladas serão embarcadas até o fim de setembro para o país vizinho***

A Usiminas começou a exportar aço para projetos de energia na Argentina, segundo o vice-presidente comercial, Miguel Homes.

A empresa vai embarcar, até setembro, 30 mil toneladas para dutos usados no campo petrolífero de Vaca Muerta, além de 4 mil toneladas para atender a uma fabricante de equipamentos para geração eólica.



Funcionário em fábrica da Usiminas em Ipatina (MG) - Reuters

“São produtos específicos, com maior valor agregado”, afirma Homes. “A Argentina é um importador tradicional no setor automotivo e, agora, o será também no mercado de energia.”

É possível que apareçam novas oportunidades de exportação para o país vizinho, ainda que a situação fiscal e econômica atual sejam delicadas, diz o executivo.

“Temos sempre que estar atentos a cada projeto, mas esses dois primeiros são estratégicos para o país e fazem parte de uma visão a longo prazo. O risco é baixo, cedo ou tarde precisarão ser elaborados de alguma forma.”

### **R\$ 6,45 bilhões**

foi a receita líquida da Usiminas no 1º sem.18

### **R\$ 1,14 bilhão**

foi a receita com exportações no mesmo período

### **34%**

das vendas externas são para a Argentina

## **Mercedes contrata em Minas para aumentar produção do Actros**

19/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 18-09-2018)



### **Com mais 150 novos postos de trabalho, número de empregados de Juiz de Fora passará de mil pela primeira vez, para fazer 28 caminhões/dia**

A fábrica da **Mercedes** em Juiz de Fora (MG) iniciou este mês a contratação de mais 150 pessoas para aumentar a produção do extrapesado **Actros** de 22 para 28 caminhões/dia. Este será o segundo recrutamento para a linha de montagem aberto em 2018 – o primeiro foi no primeiro trimestre para agregar 180 funcionários à unidade e elevar a cadência de 15 para 22/dia.

Com isso, pela primeira vez desde que foi convertida para produzir caminhões a planta vai passar de mil empregados, dos atuais 880 para 1.030. Mas a planta continuará a trabalhar em um só turno de oito horas. A medida foi necessária para tentar aproveitar melhor o boom do mercado de modelos extrapesados e reduzir a fila de espera pelo Actros, que chega a três meses.

A informação foi confirmada por Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do



Brasil, durante a apresentação das novidades da marca este ano para o salão de veículos comerciais de Hannover (o IAA Nutzfahrzeuge 2018, de 20 a 27 de setembro), na Alemanha.

Segundo Schiemer, a adoção do segundo turno em Juiz de Fora poderia fazer a produção crescer para 32 unidades/dia. "Mas não tomaremos nenhuma decisão sobre isso agora porque o momento é de incertezas, vamos primeiro deixar passar as eleições para ver como o cenário vai ficar", afirmou.

Em Juiz de Fora também são soldadas e pintadas todas as cabines dos demais caminhões Mercedes produzidos no Brasil, que do sul mineiro seguem para a fábrica de São Bernardo do Campo, no ABC paulista, onde a maioria dos funcionários também trabalha em um turno atualmente (com dois somente em algumas áreas de componentes).

## **MERCADO INTERNO CRESCE, ARGENTINA DERRUBA EXPORTAÇÃO**

Schiemer disse que os impactos da greve dos caminhoneiros em abril passado "já foram superados, para nossa surpresa mais rápido do que esperávamos".

Ele segue com a projeção que o mercado nacional de caminhões deve crescer cerca de 30% este ano e a Mercedes deve acompanhar o mesmo ritmo – mesmo com os reajustes de preços de 6% em média este ano, em boa parte motivados pela valorização do dólar que encarece componentes importados.

O que preocupa agora é a queda das exportações com a crise econômica que se instalou na Argentina, o maior comprador externo da empresa, onde a marca detém 26% de participação de mercado. Em 2017 a Mercedes-Benz embarcou do Brasil para o país vizinho 5 mil caminhões e 2,5 mil ônibus. A projeção é que esses números devem cair de 30% a 40% este ano.

"Até abril estávamos indo muito bem na Argentina, mas depois disso o país teve a maior desvalorização cambial do ano e isso atrapalhou tudo", avalia o executivo. No início de 2018 a estimativa era que as exportações iriam participar de pelo menos 40% da produção da Mercedes-Benz do Brasil, mas com o tombo no país vizinho esse percentual não deve passar de 25%. "Mas esperamos que a situação se estabilize agora e comece a melhorar em 2019", estima o executivo.

"Ao menos os demais mercados [de caminhões] da América Latina como Colômbia, Chile e Peru continuam em crescimento", pondera Schiemer. A empresa também iniciou este ano exportações do modelo leve Accelo e do médio Atego para países da África e Oriente Médio (leia mais [aqui](#)), com configurações mais robustas, para rodar em condições mais severas.

A empresa trouxe os dois caminhões do Brasil que ficarão expostos no Salão de Hannover, no estande junto os demais modelos da Daimler Trucks feitos em diversos países do mundo. "A ideia é aumentar a exposição global desses produtos para prospectar mais clientes de exportação", diz Schiemer.

## **Governo pode cobrir até 70% dos custos de P&D da indústria**

19/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 18-09-2018)

Os recursos governamentais oferecidos para estimular a Pesquisa & Desenvolvimento (P&D) são subutilizados no Brasil. Quem dá o recado é Valter Pieracciani, presidente da Pieracciani Consultoria. Segundo ele, que participou do Workshop Legislação Automotiva, promovido por **Automotive Business**, o Rota 2030 organizou melhor uma prioridade que já estava no Inovar-Auto, a política automotiva anterior. Pelas novas regras, calcula, o governo pode arcar com até 70% do investimento das

empresas do setor em P&D. "O incentivo está aí. Precisamos apenas orquestrar os vários programas de fomento e usá-los adequadamente", defende.



Pieracciani aponta que muitas empresas do setor cometem erros importantes já nas etapas mais básicas do desenho de seus programas internos, como não classificar adequadamente os projetos.

"Já vi investimentos que eram P&D puro, mas estavam categorizados como aportes em assistência técnica", conta. Ele afirma que, se olhar com cuidado, a maioria das empresas já tem projetos na área ou, caso não tenha, pode desenhar investidas importantes sem grande dificuldade.

*"Precisamos ajustar o olhar para entender o que é P&D. As matrizes nos ensinam que o Brasil não sabe fazer isso e nós acreditamos. Estamos acostumados a dar outros nomes, muitas vezes pejorativos, a projetos excelentes de pesquisa. Chamamos de tropicalização, de gambiarra. Precisamos rever isso", defende.*

O consultor observa que os engenheiros têm custo relativamente baixo no Brasil e oferecem competências que podem contribuir muito para a evolução do setor. "Somos campeões na criação de software e aplicativos", afirma.

Pieracciani diz que, para mudar esse jogo, as empresas devem desenhar uma estratégia de inovação dentro do Rota 2030 e fazer um amplo levantamento dos projetos que já têm em curso. "É preciso criar ferramentas para controlar tudo, renomear o que não estão classificados adequadamente, eliminar estes apelidos depreciativos", conta.

Só depois disso a organização deve pensar em um sistema de gestão de incentivos a Pesquisa & Desenvolvimento. "Isso tudo é muito trabalhoso, mas são coisas que se pagam em três a seis meses de uso", calcula, defendendo que o esforço é recompensado. Pieracciani aponta que se livrar do complexo de vira-lata talvez seja um desafio maior para a engenharia brasileira do que, efetivamente, fazer P&D localmente.

Ele lembra que a Uber acaba de anunciar investimento de US\$ 250 milhões em um centro de desenvolvimento no Brasil. Outro exemplo é a Hyperloop, que propõe um novo sistema de transporte em alta velocidade, e aplica US\$ 7,8 milhões para avançar com o projeto localmente.

"Estas empresas estão escolhendo o Brasil pelas competências locais. Por que nós, que já estamos aqui, não fazemos o mesmo?", conclui.

## **Royal Enfield se prepara para crescer no Brasil**

19/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 18-09-2018)

A **Royal Enfield** se prepara para **crescer no Brasil** com novas concessionárias e lançamento de modelos. Pelo menos duas novas lojas devem ser abertas na cidade de São Paulo a partir do início de 2019, uma na zona leste e outra na oeste. A empresa

acaba de lançar a Flying Flea, uma edição limitada da qual 60 unidades virão ao Brasil.

Até o fim do ano a Royal trará também a Himalayan, uma moto trail de 410 cc, ainda sem preço definido. A empresa não abre os planos, mas garante: "Há um bom número de interessados em representar a marca no Brasil", afirma o diretor geral da Royal Enfield do Brasil, Cláudio Giusti. Outras cidades também devem abrir revendas em 2019.



Desde o início da operação brasileira, em abril de 2017, a empresa vendeu cerca de 700 unidades com apenas uma concessionária. O pequeno volume também se justifica pela falta atual de mais opções.

As três motos à venda hoje no País são variações do mesmo tema: Bullet 500, Classic 500 e Continental GT 535. A edição limitada Flying Flea também recebe o motor de 500 cc. Em novembro de 2017 a Royal Enfield mostrou no Salão de Milão, principal evento mundial do setor, duas motos com um novo motor bicilíndrico de 650 cc.

*"Na próxima semana faremos o lançamento global dessas motos na Califórnia", afirma o indiano Arum Gopal, diretor de negócios internacionais da Royal Enfield.*

Ele não informa, porém, quando elas chegarão ao Brasil. Somente o processo de homologação leva cerca de seis meses e ninguém se arrisca a afirmar que estarão no Brasil em 2019.

## **COMO É A FLYING FLEA**

A série especial Flying Flea (pulga voadora) tem preço sugerido de R\$ 24,9 mil. As reservas devem ser feitas pelo site [www.royalenfield.com/br](http://www.royalenfield.com/br) a partir da quarta-feira, 19. "As vendas serão como para os outros modelos e por isso também é possível financiá-las", garante Giusti.

A edição limitada teve mil unidades produzidas e usou como inspiração motos Royal Enfield de 125 cc adaptadas para uso na Segunda Guerra Mundial. Eram bem diferentes das atuais e mais leves. Tinham apenas 56 quilos. O baixo peso era um requisito, já que eram arremessadas dos aviões com para-quedas.

Já a série especial tem cerca de 200 quilos em ordem de marcha (com combustível e lubrificante).

Montada a partir da Royal Enfield Classic, a tiragem limitada tem alforjes laterais de lona, motor de 27 cavalos alimentado por injeção eletrônica, câmbio de cinco marchas e freios ABS. Das 60 unidades, 30 virão na cor verde e as outras 30, pintadas de marrom. Todas são numeradas.

## Híbrido Volksbus e-Flex projetado no Brasil é surpresa da VWCO em Hannover

19/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 18-09-2018)



### Ônibus urbano é equipado com motor VW 1.4 TSI etanol-gasolina-gás para gerar energia ao powertrain 100% elétrico

Dentro de sua estratégia de apresentar propostas de eletrificação acessíveis para países mais pobres, depois de surpreender o mercado ao apresentar o caminhão leve elétrico e-Delivery quase um ano atrás, a Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) apresenta mais uma surpresa eletrificada ao público que visitar o salão de veículos comerciais de Hannover (o IAA Nutzfahrzeuge 2018, de 20 a 27 de setembro), na Alemanha.

Desta vez a empresa brasileira trouxe para a Messe Hannover um protótipo do primeiro ônibus híbrido elétrico serial projetado no Brasil, o **Volksbus e-Flex**, que tem propulsão 100% elétrica e um motor a combustão VW 1.4 TSI bicombustível etanol-gasolina, que faz as vezes de gerador de energia para estender a autonomia do veículo.

Pouco antes de apresentar o e-Delivery, a VWCO criou uma divisão de engenharia elétrica para seguir desenvolvendo propostas de eletrificação possível dentro de sua vocação de apresentar soluções de custo-benefício equilibrado para mercados emergentes. Assim nasceu o protótipo do Volksbus e-Flex agora exibido pela primeira vez em Hannover. Toda a configuração do modelo-conceito foi pensada para ser uma proposta mais barata de ônibus híbrido.

O híbrido elétrico serial é assim chamado porque o motor a combustão é usado apenas para gerar energia, não traciona as rodas, mas garante uma fonte de energia para o veículo continuar rodando mesmo depois de consumir toda a carga armazenada nas baterias.

No caso do Volksbus e-Flex, foi escolhido o propulsor 1.4 turbinado bicombustível de 150 cavalos, que a Volkswagen produz em São Carlos (SP) para equipar carros como o Golf e Audi A3 Sedan, como sinergia dentro do grupo ao qual a VWCO é aparentada – apesar da separação recente da companhia no Grupo Traton, as empresas mantêm cooperação.

O motor começa a funcionar sempre que a carga das baterias cai a 20% e desliga automaticamente quando atinge 80%. O consumo do "gerador" flex gasolina-etanol é bem mais baixo do que seria um motor diesel usado na propulsão do veículo, e tem a vantagem de zerar emissões no conceito poço à roda quando usa só o biocombustível, que depois de queimado é quase que integralmente reabsorvido pela própria plantação de cana-de-açúcar.

Opcionalmente, também pode ser instalado um kit gás, para fazer o motor funcionar com metano (GNV) ou biometano – em ambos os casos também reduzindo expressivamente emissões de poluentes e CO2.

Adicionalmente o Volksbus e-Flex também conta com sistema de recuperação de energia nas frenagens e desacelerações, que ajudam a manter a carga das baterias. Para recarregar 100%, o ônibus e-Flex tem uma tomada para ser plugada na rede elétrica enquanto o veículo está parado à noite. Como o banco de baterias de 100 kW/h é menor do que seria em um veículo sem gerador embarcado, leva apenas de duas a três horas para completar a energia dos acumuladores de lítio, importados da China.

O motor elétrico de 650 V rende 260 kW (354 cv) e 2.150 Nm de torque máximo, disponível desde o primeiro toque no acelerador. Também é feito no Brasil, pela Weg – mas outros tipos de motorização elétrica do Grupo Traton, como da Scania ou MAN, também podem ser aplicados.

O consumo estimado é de 1 kW/hora por quilômetro rodado e a autonomia deve variar de 100 a 150 km. Segundo a engenharia da VWCO, o protótipo ainda não foi testado em rota – o que só deve começar nos próximos meses –, por isso não há ainda números precisos de gasto de energia e combustível.



O Volksbus e-Flex foi montado sobre um chassi de ônibus de 17,5 toneladas de peso bruto total, equipado com carroceria urbana Marcopolo de 10,1 metros de comprimento, 2,55 m de largura e 3,6 m de altura, que tem 26 assentos e capacidade total para 65 passageiros. Com ar-condicionado.

### **Mercedes chega a 140 mil kits de exportação**

19/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 18-09-2018)



**Exportação de kits a partir de São Bernardo começou nos anos 1970. Setor emprega hoje 100 funcionários**

**Conjuntos semidesmontados de caminhões e ônibus são produzidos em São Bernardo do Campo**

A **Mercedes** alcançou a marca de 140 mil kits de caminhões e ônibus para exportação produzidos no Brasil. Os conjuntos semidesmontados são fabricados em São Bernardo do Campo (SP) e exportados para diferentes plantas do Grupo Daimler.

A exportação de veículos semidesmontados a partir do Brasil começou no início na década de 1970, quando a Mercedes-Benz enviou mais de 1,8 mil kits para diferentes países, principalmente os da América Latina.

No primeiro semestre de 2018 a Mercedes-Benz do Brasil exportou quase 2 mil produtos semidesmontados. A seção de kits CKD tem mais de 100 funcionários. Além de Argentina, Indonésia, África do Sul e Egito, o setor conquistou novos mercados



neste ano, fechando contratos com unidades do Grupo Daimler do México, Argélia e Taiwan.

De acordo com a empresa, 60% dos CKDs exportados são dos caminhões Atego, Atron e Accelo. Os 40% restantes são kits para chassis de ônibus rodoviários e urbanos, desde micro-ônibus até modelos articulados.

### **Mercedes contrata em Minas para aumentar produção do Actros**

19/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 18-09-2018)



Com mais 150 novos postos de trabalho, número de empregados de Juiz de Fora passará de mil pela primeira vez, para fazer 28 caminhões/dia

A fábrica da **Mercedes** em Juiz de Fora (MG) iniciou este mês a contratação de mais 150 pessoas para aumentar a produção do extrapesado **Actros** de 22 para 28 caminhões/dia. Este será o segundo recrutamento para a linha de montagem aberto em 2018 – o primeiro foi no primeiro trimestre para agregar 180 funcionários à unidade e elevar a cadência de 15 para 22/dia.

Com isso, pela primeira vez desde que foi convertida para produzir caminhões a planta vai passar de mil empregados, dos atuais 880 para 1.030. Mas a planta continuará a trabalhar em um só turno de oito horas. A medida foi necessária para tentar aproveitar melhor o boom do mercado de modelos extrapesados e reduzir a fila de espera pelo Actros, que chega a três meses.

A informação foi confirmada por Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil, durante a apresentação das novidades da marca este ano para o salão de veículos comerciais de Hannover (o IAA Nutzfahrzeuge 2018, de 20 a 27 de setembro), na Alemanha.

Segundo Schiemer, a adoção do segundo turno em Juiz de Fora poderia fazer a produção crescer para 32 unidades/dia. “Mas não tomaremos nenhuma decisão sobre isso agora porque o momento é de incertezas, vamos primeiro deixar passar as eleições para ver como o cenário vai ficar”, afirmou.

Em Juiz de Fora também são soldadas e pintadas todas as cabines dos demais caminhões Mercedes produzidos no Brasil, que do sul mineiro seguem para a fábrica de São Bernardo do Campo, no ABC paulista, onde a maioria dos funcionários também trabalha em um turno atualmente (com dois somente em algumas áreas de componentes).

### **MERCADO INTERNO CRESCE, ARGENTINA DERRUBA EXPORTAÇÃO**

Schiemer disse que os impactos da greve dos caminhoneiros em abril passado “já foram superados, para nossa surpresa mais rápido do que esperávamos”. Ele segue com a projeção que o mercado nacional de caminhões deve crescer cerca de 30% este ano e a Mercedes deve acompanhar o mesmo ritmo – mesmo com os reajustes de preços de 6% em média este ano, em boa parte motivados pela valorização do dólar que encarece componentes importados.



O que preocupa agora é a queda das exportações com a crise econômica que se instalou na Argentina, o maior comprador externo da empresa, onde a marca detém 26% de participação de mercado. Em 2017 a Mercedes-Benz embarcou do Brasil para o país vizinho 5 mil caminhões e 2,5 mil ônibus. A projeção é que esses números devem cair de 30% a 40% este ano.

“Até abril estávamos indo muito bem na Argentina, mas depois disso o país teve a maior desvalorização cambial do ano e isso atrapalhou tudo”, avalia o executivo. No início de 2018 a estimativa era que as exportações iriam participar de pelo menos 40% da produção da Mercedes-Benz do Brasil, mas com o tombo no país vizinho esse percentual não deve passar de 25%. “Mas esperamos que a situação se estabilize agora e comece a melhorar em 2019”, estima o executivo.

“Ao menos os demais mercados [de caminhões] da América Latina como Colômbia, Chile e Peru continuam em crescimento”, pondera Schiemer. A empresa também iniciou este ano exportações do modelo leve Accelo e do médio Atego para países da África e Oriente Médio (leia mais [aqui](#)), com configurações mais robustas, para rodar em condições mais severas.

A empresa trouxe os dois caminhões do Brasil que ficarão expostos no Salão de Hannover, no estande junto os demais modelos da Daimler Trucks feitos em diversos países do mundo. “A ideia é aumentar a exposição global desses produtos para prospectar mais clientes de exportação”, diz Schiemer.

### **Bosch e Wabco eletrificam carretas**

19/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 18-09-2018)



### **As duas empresas apresentam no Salão de Hannover protótipos de semirreboques com eixos elétricos**

A eletrificação do powertrain dos caminhões já está migrando para as carretas. Na edição deste ano do salão de veículos comerciais de Hannover (o IAA Nutzfahrzeuge 2018, de 20 a 27 de setembro), na Alemanha, dois dos maiores fornecedores do setor, **Bosch e Wabco**, apresentam protótipos de **semirreboques eletrificados**, equipados com eixo elétrico que funciona como motor e gerador.

Dois motores elétricos acoplados diretamente nas rodas servem para ajudar a impulsionar o implemento e aliviar o esforço do cavalo mecânico em certas situações (subindo ladeiras, por exemplo), o que economiza combustível. Nas frenagens e desacelerações, esses motores passam a trabalhar como geradores, recuperando a energia cinética que é armazenada em baterias para alimentar os sistemas elétricos da própria carreta, com aplicação ideal em baús refrigerados.

A Wabco estima que a combinação de seu eTrailer com um cavalo mecânico pode garantir economia de combustível de até 20% para operações de curta distância – quando os freios são mais acionados e assim recuperam mais energia – ou de até 10% em rotas mais longas de estrada. Por isso o maior uso da solução deve ser em aplicações de entrega urbana de alimentos refrigerados.



A Bosch apresenta em seu estande da Hannover Messe um eixo eletrificado para carretas que funciona da mesma forma, baseado na experiência da empresa que já aplica essa tecnologia em veículos leves elétricos.

A sistemista calcula que, a recuperação de energia para alimentar uma carreta frigorificada em vez de deixar o eixo rodar livre, pode render economia de € 10 mil por ano, o equivalente a deixar de consumir algo como 9 mil litros/ano de diesel que seriam gastos só para manter funcionando o implemento frigorífico. Já o impulso adicional dos motores elétricos em duas das rodas do semirreboque pode garantir economia extra do cavalo mecânico a diesel de até 4%, segundo estima a Bosch, com consequente redução de emissões de poluentes e CO2.

Uma vantagem adicional dessa solução, que poderá ser aplicada no futuro, é a possibilidade de dar às carretas o poder de fazer manobras rodando em modo elétrico dentro do espaço de armazéns, sem necessidade de acoplamento com o caminhão – o que também reduz consumo e emissões.



Ambas as empresas vão oferecer eixos elétricos tanto para carretas novas como usadas, que poderão instalar o equipamento como um retrofit. A Bosch projeta que o potencial desse mercado é bastante grande: apenas na Europa, a empresa afirma que são vendidos 250 mil semirreboques por ano para formar conjuntos com caminhões acima de 10 toneladas de peso bruto total, e um quinto desses implementos são frigorificados.

Como os motores elétricos do eixo de carretas só são usados para impulso de partida e ficam inativos a maior parte do tempo, a Bosch afirma que seu custo de produção é menor em comparação à eletrificação de rodas de veículos leves de passageiros. A empresa calcula que uma transportadora pode obter o retorno do investimento na carreta elétrica em no máximo dois anos, levando em conta a economia de combustível.

A Bosch avalia que a melhor forma de aplicar o eixo eletrificado é com motorização dupla, nas duas rodas, pois essa configuração gera mais energia recuperada das frenagens e facilita manobras internas em armazéns ao reduzir o raio de giro. Contudo, caso o cliente queira economizar, o sistema também pode ser aplicado com um só motor elétrico.