



20 DE SETEMBRO DE 2018

Quinta-feira

- Diminui a confiança dos empresários da indústria, informa pesquisa da CNI
- Recuperação da confiança é interrompida
- Expectativas em relação ao atingimento de metas de inflação justificam manutenção dos juros, destaca CNI
- Crise argentina derruba exportações brasileiras de veículos comerciais
- Scania volta a produzir em dois turnos
- Petrobras elevará preço do GLP industrial de 4,8% a 5,2% no dia 20, diz Sindigás
- Brasil deve dar apoio à nova OMC
- Reforma tributária e movimentação financeira
- Sindicato quer barrar indicação para Embrapa
- Para BC, ociosidade alta pode produzir trajetória de inflação abaixo da esperada
- Impactos da guerra comercial sobre o Brasil ainda não estão claros, dizem analistas
- Consumo de eletricidade no Brasil cai 1,8% na 1ª semana de setembro, diz CCEE
- Poupança bate maioria dos fundos com Selic a 6,5%
- Infraestrutura vive ano de estagnação dos investimentos
- Banco Central mantém taxa de juros em 6,5% ao ano
- Veja como ficam os juros ao consumidor com a Selic a 6,5%
- Petrobras mantém preço médio da gasolina na máxima de R\$ 2,2514 nesta sexta

- Guardia: tabelamento do frete não é sustentável e deve ser revisto
- Associação de importadores de diesel aguarda R\$ 122 mi da ANP em subsídios
- Em tomadas públicas, ANP ouvirá mercado sobre possíveis mudanças em combustíveis
- AUDI LANÇA E-TRON, SEU PRIMEIRO CARRO TOTALMENTE ELÉTRICO
- Mercedes-Benz e Grunner lançam caminhão autônomo para colheita de cana
- DPaschoal espera crescer até 9% em 2018
- Wabco anuncia parcerias estratégicas com Valeo, Nidec e Baidu
- VW apresenta versão final de plataforma MEB para carros elétricos
- Consórcios registram alta de 9,8% no acumulado até julho
- Vale avalia expansão de projeto de minério de ferro S11D de olho em demanda chinesa

CÂMBIO		
EM 20/09/2018		
	Compra	Venda
Dólar	4,084	4,084
Euro	4,795	4,797

Fonte: BACEN

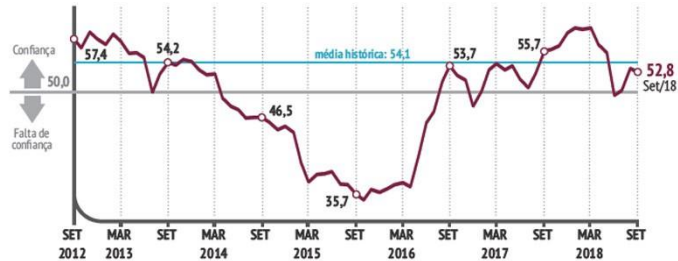
Diminui a confiança dos empresários da indústria, informa pesquisa da CNI

20/09/2018 – Fonte: CNI

Levantamento feito com 2.806 empresas entre 3 e 13 de setembro mostra que recuperação do ICEI foi interrompida em setembro

Série histórica

Índice (0 a 100 pontos)*



*Valores acima de 50 pontos indicam confiança do empresário. Quanto mais acima de 50 pontos, maior e mais disseminada é a confiança.

O Índice de Confiança do Empresário Industrial (ICEI) do mês de setembro mostrou uma queda de 0,5 ponto em relação a agosto. O índice fechou em 52,8 pontos e interrompe uma sequência de recuperação iniciada após a forte queda observada em junho por conta da greve dos caminhoneiros ocorrida em maio.

Naquele momento, houve uma queda expressiva do ICEI (-5,9 pontos) e os dois meses seguintes mostraram uma recuperação (+3,7 pontos). Os dados estão na pesquisa divulgada nesta quinta-feira (20), pela Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Os dois índices que formam o ICEI, condições atuais e o de expectativas, diminuíram em setembro, na comparação com agosto. O primeiro caiu 0,5 ponto, foi de 47,2 para 46,7 pontos; e o segundo caiu 0,4 ponto, ficando em 55,9 pontos.

A maior queda foi sentida na avaliação das condições correntes da economia brasileira. "Os empresários perceberam uma piora mais forte nas condições da economia brasileira do que nos meses anteriores e, com isso, a confiança como um todo caiu", explica o economista da CNI, Marcelo Azevedo.

Apesar do recuo, o indicador continua acima da linha divisória dos 50 pontos que separa a confiança da falta de confiança. Porém, ele está 1,3 ponto abaixo da média histórica, que é calculada com o valor médio do ICEI de todas as observações realizadas desde 1999. Como o ICEI está acima dos 50 pontos, mas abaixo da média histórica, pode-se dizer que reflete confiança moderada, como explica Marcelo Azevedo:

"O ICEI mostrou que a confiança do empresário não é suficiente para dar um grande impulso na produção, no investimento. Ela ainda é uma confiança moderada. Já é um bom sinal, na medida em que não há falta de confiança, mas não é o suficiente ainda para esperarmos uma recuperação mais forte de produção, de emprego, de investimento".

A queda na confiança foi maior nas grandes empresas, com um recuo de 0,6 ponto na comparação com agosto e uma queda de 3,6 pontos na comparação com setembro de 2017. O ICEI das pequenas e médias empresas mostraram variações negativas menores em relação a agosto: recuou 0,4 ponto nas pequenas empresas e 0,3 ponto nas médias. Na indústria extrativa, o ICEI sofreu a maior queda (-1,5 ponto), na comparação com a indústria de transformação (-0,4 ponto) e a de construção (-1,0 ponto).

O ICEI é um indicador que ajuda a entender as tendências da indústria e da economia. Empresários confiantes tendem a ampliar a produção e os investimentos, o que

estimula o crescimento da economia. Nesta edição, a pesquisa foi realizada entre 3 e 13 de setembro com 2.806 empresas, sendo 1.112 pequenas, 1.059 médias e 635 de grande porte.

Recuperação da confiança é interrompida

20/09/2018 – Fonte: CNI (publicado em 19-09-2018)

A confiança do empresário diminuiu em setembro. O ICEI recuou 0,5 ponto e passou a registrar 52,8 pontos. O índice encontra-se 1,3 ponto abaixo de sua média histórica, e 2,9 pontos abaixo do registrado no mesmo mês de 2017.

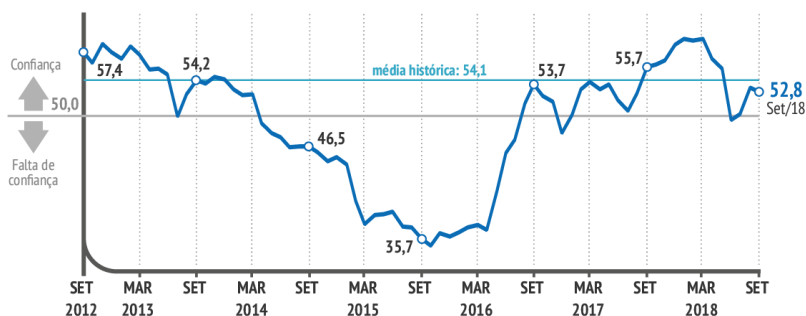
Setembro/2018

Série

histórica

Índice (0 a 100 pontos)*

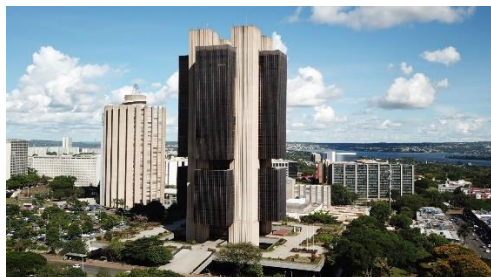
*Valores acima de 50 pontos indicam confiança do empresário. Quanto mais acima de 50 pontos, maior e mais disseminada é a confiança.



Expectativas em relação ao atingimento de metas de inflação justificam manutenção dos juros, destaca CNI

20/09/2018 – Fonte: CNI (publicado em 19-09-2018)

Nesta quarta-feira (19), o Comitê de Política Monetária do Banco Central decidiu manter os juros básicos da economia em 6,5% ao ano



A manutenção dos juros básicos da economia em 6,5% ao ano se justifica pelo comportamento e as expectativas em relação à inflação, cuja meta deve ser atingida tanto em 2018 quanto em 2019. A avaliação foi feita pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) nesta quarta-feira (19), logo após anúncio da decisão do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central.

De acordo com a CNI, as atuais oscilações do câmbio são associadas às incertezas sobre o processo eleitoral e não se constituem ameaças à dinâmica da inflação. Por isso, a previsão é que a Selic permaneça em 6,5% ao ano nos próximos meses.

O presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, destaca, no entanto, que a queda nos juros é necessária para a recuperação mais robusta da atividade econômica, com crescimento do consumo e dos investimentos. "A manutenção dos juros em níveis baixos depende sobretudo do ajuste das contas públicas no longo prazo com o novo governo", completa.

Crise argentina derruba exportações brasileiras de veículos comerciais

20/09/2018 – Fonte: DCI

Segundo executivos, os embarques ao país vizinho recuaram até 40% neste ano, fazendo com que as montadoras revisem as suas projeções de crescimento do comércio exterior para este ano



Cerca de 30% a 35% das vendas internacionais da MAN (da Volkswagen) tem como destino aquele país

A crise na Argentina já afeta as exportações das montadoras de veículos comerciais no Brasil. Os embarques ao país vizinho caíram até 40% neste ano e empresas revisam suas projeções de avanço do comércio exterior para 2018.

“Os problemas na Argentina para nós foram uma surpresa. Mas esperamos que as medidas que o governo de lá está tomando para negociar com o Fundo Monetário Internacional [FMI] surtam efeito”, afirmou o presidente da MAN Latin America (fabricante Volkswagen), Roberto Cortes, durante o International Trade Fair for Mobility (IAA), que acontece em anos pares em Hannover, na Alemanha. Segundo o executivo, de 30% a 35% das exportações da MAN tem como destino o país vizinho.

Para o presidente de operação industrial da Scania no Brasil, Christopher Podgorski, a crise na Argentina teve dois lados. “Temos uma fábrica de componentes em Tucumán e, com a megavalorização do dólar, ficamos muito competitivos por lá”, explica. “Porém, do ponto de vista comercial, a Argentina é muito importante para nós. Certamente teremos uma queda dos embarques”, complementa o executivo.

No ano passado, Podgorski relata que a Scania exportou, de sua fábrica de São Bernardo do Campo (SP), cerca de 2 mil unidades para a Argentina e, em 2018, esse volume deve se repetir.

“Para o ano que vem, esperamos uma queda”, assinala. De acordo com o executivo, cerca de 35% da produção vai para o continente americano como um todo – incluindo Argentina, 30% ao mercado global (cerca de 30 países) e o restante fica no Brasil.

Ele destaca, entretanto, que historicamente quando o mercado argentino recua, paradoxalmente a participação da Scania cresce por lá. “O transportador sabe que comprando a nossa marca, ele terá retorno sobre o ativo e é uma forma de investimento. É fato que nosso *market share* cresce quando acontece uma crise no país vizinho”, pontua Podgorski.

A Mercedes-Benz também viu as exportações para a Argentina recuarem sensivelmente. Tanto que, no começo do ano, a expectativa da montadora era que 40% da produção fosse destinada ao mercado externo. No entanto, com a queda dos embarques ao país vizinho, essa fatia deve sofrer uma revisão para cerca de 25%.

“Infelizmente não vamos conseguir elevar nossas exportações em 2018, talvez nossos números fiquem iguais aos do ano passado. Mas esperamos que em 2019 voltemos a crescer no comércio exterior”, declarou o presidente da empresa no Brasil, Philipp Schiemer.

Diversificação

No entanto, as montadoras têm direcionado esforços para outros países. “Estamos aumentando os embarques para diversos países do mundo, como Angola, México, Colômbia, entre outros”, conta Cortes.

Podgorski, da Scania, relata que 70% da produção da montadora continua sendo direcionada para o mundo todo. “Na crise que o Brasil passou nos últimos anos, a exportação sustentou a nossa fábrica e neste ano não deverá ser diferente. O mercado europeu se mantém forte, então a matriz precisa da nossa produção”, completa o empresário.

Schiemer, da Mercedes, salienta que a montadora já está obtendo resultados nos embarques para diversos países, apesar da dependência da Argentina. “Vendemos, por exemplo, 500 ônibus para a Nigéria e também fizemos negócios com o Oriente Médio.”

Mercado brasileiro

Enquanto a economia argentina atrapalha os planos das montadoras no País, o mercado brasileiro segue em crescimento. Nos primeiros oito meses deste ano, a MAN avançou 50% no Brasil.

“Nosso desempenho está um pouco mais alto do que o mercado total, que cresce cerca de 45% no ano”, afirma Cortes. Segundo o executivo, o aumento se deve principalmente ao agronegócio. “Temos vendido muitos extrapesados para agricultura, mas os veículos ligados a bens de consumo e e-commerce também estão indo bem”. A MAN está operando em um turno na fábrica de Resende, no Rio de Janeiro.

Já a Volvo trabalha, atualmente, em dois turnos em sua planta na região metropolitana de Curitiba (PR). “Estamos no limite da nossa produção, mas é cedo para falar em abrir mais um turno, tudo depende do cenário econômico e político”, afirma o diretor de produto e estratégia da Volvo, Alan Holzmann. Ele também pondera os problemas na cadeia de fornecedores, que têm atrapalhado o mercado.

Já o vice-presidente das operações comerciais da Scania no Brasil, Roberto Barral, aponta o crescimento do mercado nacional de veículos pesados. Ele conta que, no segmento que a montadora atua - pesados e semipesados - a empresa já conta com um crescimento de 70% no acumulado do ano. “A situação já está mais estável no Brasil, e os juros mais baixos. Estamos recuperando nossa liderança do mercado”, afirma o executivo.

O modelo da fábrica da Scania no ABC Paulista contempla uma linha tão flexível que só entra em produção o que já foi pedido. Com isso, a planta consegue atender tanto o mercado interno quanto o externo. “Nós fomos a única montadora que não demitiu na crise”, diz Podgorski. Pela primeira vez nos últimos anos, a Scania está trabalhando com três turnos em usinagem, na montagem de cabinas e em dois na montagem final.

Diante do aumento da demanda, a Mercedes anunciou nesta semana a contratação de 150 funcionários para a planta de Juiz de Fora (MG), onde são montados os extrapesados da marca. “O agronegócio, principalmente, está puxando os negócios”, pondera Schiemer. O objetivo é aumentar a produção de 22 para 28 unidades por dia

Scania volta a produzir em dois turnos

20/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

A fábrica da Scania no Brasil, localizada em São Bernardo do Campo, no ABC Paulista, voltou a produzir em dois turnos no mês passado, informou nesta quarta-feira, 19, o presidente da montadora para América Latina, Christopher Podgorski, durante o Salão de Hannover, na Alemanha. O ritmo não era registrado desde 2013, ano em que o

mercado de caminhões e ônibus cresceu pela última vez antes da crise. Até então, a fábrica operava em um turno só.

A operação em dois turnos diz respeito à montagem final dos veículos. As linhas de usinagem e cabine, por exemplo, a depender da sazonalidade, operam em três turnos. O presidente da Scania informou também que, do plano de investimento de R\$ 2,6 bilhões no Brasil entre 2016 e 2020, já foram desembolsados R\$ 1,5 bilhão. Falta, portanto, investir R\$ 1,1 bilhão nos dois anos restantes. Os aportes são principalmente para desenvolvimento de produtos e rede de distribuição.

O resultado da eleição presidencial, ele garantiu, não inviabiliza os investimentos. "Com o que já temos programados, não vejo a possibilidade de postergar ou cancelar aportes", disse. Mas acrescentou que, independentemente de quem vença, todo empresário quer "horizonte, previsibilidade e estabilidade". "Qualquer um que prover estas coisas está ótimo, mas, com o que as pesquisas eleitorais estão indicando, o cenário está complicado", afirmou.

Hoje, a Scania destina 70% da sua produção no Brasil para o mercado externo, apesar do crescimento do mercado interno. É um recorde para a montadora e para o setor. Isso ocorre porque a fábrica de São Bernardo produz caminhões iguais aos que são montados pela empresa na Europa.

Então, quando o mercado europeu está aquecido e a fábrica europeia não consegue suprir outras regiões, a fábrica brasileira é acionada. É o que tem acontecido há três anos, quando o mercado europeu cresceu de forma consecutiva. "E eles estão caminhando para o quarto ano seguido de crescimento", disse Podgorski.

Por conseguir suprir demandas de regiões da Ásia, da África e da América Latina, a Scania tem sido pouco afetada pela crise da Argentina, o principal destino para outras montadoras instaladas no Brasil.

A Scania de São Bernardo vai terminar o ano de 2018 com produção de 27 mil unidades, das quais 30% são para o mercado brasileiro, 35% para demais países da América Latina e 35% para outras regiões do mundo. O principal destino é a Rússia, que deve receber 5,6 mil unidades em 2018. Para Argentina serão mandadas 2 mil unidades, mesmo nível do ano passado.

Petrobras elevará preço do GLP industrial de 4,8% a 5,2% no dia 20, diz Sindigás

20/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

A Petrobras comunicou às empresas associadas ao Sindigás, representante de distribuidoras de GLP, que o preço do combustível para fins industriais subirá na quinta-feira, 20, nas refinarias. A alta para as embalagens superiores a 13 quilos varia de 4,8% a 5,2%, dependendo da região de entrega.

Pelo cálculo da entidade, com esse aumento, os valores praticados pela Petrobras estão 15% acima aos do mercado internacional.

O Sindigás destaca ainda que o preço cobrado pela estatal aos consumidores industriais está 65,38% acima do preço do botijão de até 13 Kg, utilizado em residências.

"Na avaliação do Sindigás, esse ágio vem pressionando ainda mais os custos de negócios que têm o GLP entre seus principais insumos, impactando de forma crucial empresas que operam com uso intensivo de GLP", informou a associação em nota oficial.

Brasil deve dar apoio à nova OMC

20/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

O governo brasileiro vai apoiar a ideia de uma reforma na Organização Mundial do Comércio (OMC), ameaçada pela guerra comercial entre EUA e China e pela pior crise do sistema internacional desde sua criação.

No entanto, só deve aceitar mudanças nas regras internacionais se temas do interesse de países em desenvolvimento também forem atendidos, principalmente no que se refere ao combate de mais de 20 anos da diplomacia nacional pelo fim dos subsídios dos países ricos que distorcem o mercado agrícola.

A posição do Itamaraty será explicada aos demais governos quando um grupo de 13 países se reunir em Genebra hoje para começar a desenhar um plano para salvar a OMC. O encontro foi convocado pelo Canadá, como forma de preparar uma reunião ministerial no país em outubro.

No centro do debate estará um projeto elaborado pela União Europeia para “refundar” o sistema comercial mundial e promover a maior reforma nas instituições em um quarto de século.

O plano é criar uma “nova” OMC, com regras mais adaptadas ao século 21 e, assim, evitar que o governo americano abandone o sistema internacional. O problema, para os emergentes, é que os “velhos temas” das distorções agrícolas jamais foram solucionados e, agora, podem ser dados como encerrados.

Nos últimos meses, o presidente americano, Donald Trump, levou os tribunais da OMC à beira de uma paralisia e deixou claro que os EUA poderiam se retirar do acordo. Se por meses a direção da OMC acreditou que as ameaças não se concretizariam, o cenário começou a mudar quando a Casa Branca se retirou do acordo nuclear com o Irã, denunciou o acordo climático e reduziu seus compromissos com refugiados.

Se não bastasse, a onda de retaliações comerciais foi um sinal claro de que o discurso de ameaça poderia se transformar em realidade.

Temas tabus

O governo brasileiro já deixou claro que está disposto a conversar e que não existem “temas tabus”. Em outras palavras, o Itamaraty está pronto para debater qualquer assunto, incluindo o fim da divisão dos países da OMC entre “economias em desenvolvimento e economias desenvolvidas”.

Para os países mais pobres, as regras davam espaço para maior proteção em setores como o industrial, algo que americanos querem acabar.

No documento europeu, que servirá de base para a negociação, “o resultado (do atual sistema) é que o grupo de países em desenvolvimento agora inclui algumas das maiores nações comerciais do mundo, com diferenças significativas em comparação a outros membros do grupo e que, em alguns casos, têm níveis de desenvolvimento superiores a países que fazem parte do dito grupo de economias desenvolvidas”.

Pelo projeto, portanto, países poderiam se “graduar” do status de emergente e, assim, competir sob as mesmas regras hoje que vigoraram para EUA e Europa. A China é o alvo dessas regras.

No esforço para modernizar a OMC, a UE sugere que acordos possam ser fechados apenas entre alguns governos e que não seja necessário contar com todos, como ocorre hoje.

20/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo

Proposta a Paulo Guedes não é simples volta da CPMF



O portal UOL destacou em sua home que "Economista de Bolsonaro quer unificar alíquota do IR e recriar a CPMF". Reproduz-se a coluna de Mônica Bergamo publicada nesta **Folha** em que ela diz que Paulo Guedes afirmou que eu o "convenci" a trazer de volta a CPMF para financiar o INSS.

Em primeiro lugar, cabe esclarecer que a chamada no UOL dá a falsa impressão de que o projeto que apresentei para estudo de Paulo Guedes é simplesmente recriar a CPMF.

Esse tributo foi rechaçado por mim ao longo de todos os anos de sua existência, pois implicou uma deturpação da ideia do imposto único, elevando a carga tributária sem os benefícios da eliminação de outros tributos. A proposta em discussão atualmente é substituir um tributo que pesa significativamente sobre o custo do trabalho no país, algo que compromete a competitividade doméstica e limita a geração de empregos.

Hoje o ônus tributário sobre a folha de salários das empresas é de aproximadamente 35%, considerando a contribuição previdenciária, salário-educação, Sistema "S", Seguro de Acidente do Trabalho e FGTS. A troca do tributo previdenciário reduziria em mais da metade essa elevada incidência.

Um segundo aspecto que deve ser esclarecido é a falsa ideia disseminada de que tributos sobre movimentação financeira são um mal a ser extirpado da estrutura tributária. Antes vale lembrar que essa forma de tributação foi idealizada em 1990 para ser um substituto dos impostos declaratórios e não para ser um tributo a mais, como foi feito.

Tecnicamente, trata-se de um bom tributo. A experiência mostrou excelente produtividade quando comparada sua baixa alíquota com a arrecadação gerada; seu custo administrativo para o governo e para as empresas foi muito baixo, quando comparado com os tributos tradicionais; há, ainda, a eficiência no combate à sonegação. E estudos mostraram que se trata de um tributo uniforme, e não regressivo, como se afirmava.

Um terceiro ponto a ser enfatizado é que criar e/ou aumentar tributos, quaisquer que sejam, inclusive sobre movimentação ou IVAs, deve ser rechaçado. Elevar a já alta carga tributária não deve ser opção para uma economia que precisa retomar o crescimento e gerar empregos.

Finalmente, é indispensável conhecer o impacto que a substituição do INSS sobre a folha das empresas por uma contribuição previdenciária sobre a movimentação financeira (CP) teria na atividade produtiva, mais especificamente sobre os preços. Para isso, produzi simulações para apurar o efeito sobre 128 setores da economia brasileira.

A metodologia consta no capítulo 2 do livro "Bank Transactions: Pathway to the Single Tax Ideal", de minha autoria. Tais resultados estão sendo comparados com simulações

baseadas nas propostas de reforma tributária de Bernard Appy e do deputado Luiz Carlos Hauly (PSDB-PR).

Supondo a substituição dos 20% do INSS patronal sobre a folha de salários por uma CP com alíquota de 0,33%, isso faria com que o peso médio dos tributos sobre os preços dos 128 setores caísse de 14,1% para 1,68%. Comparando o que uma e outra contribuição provoca frente a uma situação hipotética de imposto zero, constata-se um desvio de 1,99% no caso do INSS e de 0,4% com a criação de uma CP.

A substituição do INSS sobre a folha de salários pela CP é o ponto de partida para uma reforma estrutural de grande impacto para o crescimento econômico do país. Tal medida serviria de embrião para uma reforma tributária ampla mais à frente, contrastando com a proposta ultrapassada do IVA, que apenas maquia um sistema de impostos que limita severamente a produção do país e estimula a sonegação de tributos.

Vale destacar que estamos analisando a unificação de vários tributos federais, o que englobaria não só o financiamento da Previdência. Neste caso, a estimativa de alíquota prevista seria de 1,6% ante, por exemplo, os 7,6% da Cofins não cumulativa e a média acima de 10% do IPI.

Sindicato quer barrar indicação para Embrapa

20/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

O pesquisador aposentado da Embrapa Sebastião Barbosa foi indicado pelo ministro da Agricultura, Blairo Maggi, para presidir a empresa a partir de outubro. No momento, o nome passa pelo crivo do Palácio do Planalto antes de ser oficializado, segundo informou o secretário executivo da pasta, Eumar Novacki.

A escolha é polêmica e o Sindicato Nacional dos Trabalhadores de Pesquisa e Desenvolvimento Agropecuário (Sinpaf) estuda barrar a nomeação na Justiça, por falta de transparência no processo de seleção. Alguns ex-subordinados não têm boas lembranças de sua passagem pelo comando da Embrapa Algodão. Foram iniciadas investigações por assédio moral, todas arquivadas por falta de fundamento. Barbosa foi exonerado do posto em fevereiro deste ano, por decisão judicial.

O Ministério Público do Trabalho ingressou com ação questionando sua nomeação, uma vez que ele não é funcionário de carreira da estatal, como determina o regulamento. O pesquisador foi do quadro da Embrapa, mas, com a aposentadoria, seu vínculo foi desfeito. Nada disso tirou de Barbosa a primeira colocação numa lista tríplice para o posto. Segundo Novacki, Barbosa obteve ótimos resultados à frente da unidade.

“Aumentou muito a visibilidade das nossas pesquisas para o setor produtivo”, confirmou o chefe adjunto de Transferência de Tecnologia da unidade, João Henrique Zonta. “Deu uma arrumada boa em muita coisa aqui, inclusive infraestrutura.” Segundo relatou, Barbosa se aproximou das associações empresariais e trouxe mais recursos para a unidade. Obteve financiamento privado e também mais verbas da própria Embrapa para a unidade.

“Ele tem fama de ser um pesquisador brilhante na área do algodão”, disse o vice-presidente da Sociedade Rural Brasileira, Pedro de Camargo Neto. “A dúvida é se ele será também um gestor brilhante e para onde ele quer conduzir a Embrapa.”

Camargo é um dos signatários da carta subscrita por 40 entidades do agronegócio que pediu a Maggi para o setor ser ouvido no processo, conforme noticiou o **Estado** no último dia 15. O pedido foi ignorado. No entanto, o futuro presidente da Embrapa já foi orientado a intensificar a interlocução com as empresas do agronegócio.

Segundo Novacki, o fator que mais pesou a favor de Barbosa foi sua experiência internacional. O Brasil tem como meta aumentar de 7% para 10% sua participação no mercado mundial de produtos agrícolas, e para isso pretende usar a Embrapa como ferramenta. Nos países com os quais existe cooperação na área de pesquisa agrícola, a ideia é pedir preferência no campo comercial.

Não por acaso, os três candidatos finalistas no processo de seleção precisaram fazer ao conselho da Embrapa uma apresentação de cinco minutos, em inglês, sobre seus planos para a estatal. Barbosa atuou durante 17 anos na Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO), tendo morado na Itália e no Chile. Além disso, chefiou a área de cooperação internacional da Embrapa.

O presidente do Sinpaf, Carlos Henrique Garcia, credita a nomeação de Barbosa ao interesse de Maggi em colocar alguém de sua relação no comando da Embrapa. Novacki nega. "O ministro nem o conhecia."

Para BC, ociosidade alta pode produzir trajetória de inflação abaixo da esperada

20/09/2018 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 19-09-2018)

O Banco Central fez um ajuste na avaliação sobre o risco de queda da inflação futura no cenário básico da instituição. No comunicado divulgado na noite desta quarta-feira, 19, pelo Comitê de Política Monetária (Copom), os diretores citam que o risco de desaceleração dos preços está no "nível de ociosidade elevado (que) pode produzir trajetória prospectiva abaixo do esperado".

Na reunião de agosto do mesmo Comitê, os diretores do BC diziam que esse risco de desaceleração dos índices de inflação era gerada, na época, pela "possível propagação, por mecanismos inerciais, do nível baixo de inflação passada e o nível de ociosidade ainda elevado podem produzir trajetória prospectiva abaixo do esperado".

Por outro lado, os riscos de alta dos preços permaneceram os mesmos. Os diretores do BC mencionam a possibilidade de "frustração das expectativas sobre a continuidade das reformas e ajustes necessários na economia brasileira", o que poderia afetar prêmios de risco e elevar a trajetória da inflação.

Essa possibilidade, dizem os diretores do BC, se intensifica no caso de "deterioração do cenário externo para economias emergentes".

No documento, os membros do Comitê dizem que "esses últimos riscos se elevaram". Em agosto, o texto dizia que os "últimos riscos permanecem em níveis mais elevados".

Reformas

O Copom defendeu novamente a continuidade da agenda de reformas macroeconômicas para a manutenção da inflação baixa e criação de condições para a retomada da atividade econômica. No comunicado divulgado após a manutenção do juro básico em 6,50% ao ano, os diretores do BC notam que a expectativa de continuidade das reformas "afeta as expectativas e projeções macroeconômicas correntes".

"A continuidade do processo de reformas e ajustes necessários na economia brasileira é essencial para a manutenção da inflação baixa no médio e longo prazos, para a queda da taxa de juros estrutural e para a recuperação sustentável da economia", cita o documento.

Nesse trecho do documento, os diretores do BC notam que "a percepção de continuidade da agenda de reformas afeta as expectativas e projeções macroeconômicas correntes".

No texto, os membros do Comitê explicaram que a manutenção do juro em setembro foi decidida "considerando o cenário básico, o balanço de riscos e o amplo conjunto de informações disponíveis".

Essa decisão, dizem os diretores do BC, "reflete seu cenário básico e balanço de riscos para a inflação prospectiva e é compatível com a convergência da inflação para a meta no horizonte relevante para a condução da política monetária, que inclui o ano-calendário de 2019".

Impactos da guerra comercial sobre o Brasil ainda não estão claros, dizem analistas

20/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 19-09-2018)

Presidente americano ameaça taxar mais US\$ 267 bilhões de produtos chineses

Analistas divergem sobre o efeito que a guerra comercial entre China e Estados Unidos terá sobre a economia brasileira. Para alguns, a escalada tarifária vai resultar em desaceleração da demanda chinesa e, conseqüentemente, do crescimento mundial.

Assim, haverá queda dos preços das commodities, que afeta em cheio o Brasil, cuja pauta de exportação é dominada pelas matérias primas.

Para outros, no entanto, o efeito para o Brasil será principalmente positivo, porque o país poderá aumentar suas exportações, principalmente para a China.

Somando as rodadas de sobretaxas, US\$ 250 bilhões (R\$ 1,03 trilhão) de um total de US\$ 505 bilhões (R\$ 2,08 trilhões) de exportações chinesas para os EUA passaram a ser sobretaxadas e US\$ 110 bilhões (R\$ 454 bilhões), de um total de US\$ 130 bilhões de exportações chinesas para os EUA foram afetadas.

O presidente americano, Donald Trump, ameaça taxar mais US\$ US\$ 267 bilhões (R\$ 1,1 trilhão), o que, na prática, significaria que todas as exportações chinesas para os EUA passariam a ser alvo de sobretaxa.

Para José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), é inevitável que os efeitos da guerra comercial entre China e Estados Unidos sejam negativos para o Brasil.

"A economia vai desacelerar, os preços das commodities vão cair, e 65% do que o Brasil exporta são produtos básicos", diz Castro.

Para ele, eventuais ganhos seriam transitórios. É o caso da soja. Os EUA fornecem US\$ 14 bilhões (R\$ 57,8 bilhões) em soja para a China, e o grão passou a ser sobretaxado. Com isso, a soja brasileira passou a receber um prêmio, diante da provável limitação de fornecimento americano.

"Mas a cotação da soja está em queda de 20% desde junho e, no ano que vem, com a supersafra americana, deve cair ainda mais; então o prêmio vai apenas compensar a queda na cotação", diz Castro.

Para o professor de Economia do Insper Otto Nogami este é o momento em que o governo brasileiro deveria estar negociando com os chineses para remover barreiras tarifárias e abrir mercado.

Consumo de eletricidade no Brasil cai 1,8% na 1ª semana de setembro, diz CCEE

20/09/2018 – Fonte: DCI (publicado em 19-09-2018)

Mercado regulado, no qual os consumidores são atendidos pelas distribuidoras, recuou 3,8%



Consumo de eletricidade no Brasil cai 1,8% na 1ª semana de setembro, diz CCEE

O consumo de eletricidade no Brasil registrou uma queda de 1,8 por cento na primeira quinzena de setembro na comparação com o mesmo período do ano passado, de acordo com relatório semanal da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) nesta quarta-feira.

O consumo no mercado regulado, no qual os consumidores são atendidos pelas distribuidoras, recuou 3,8 por cento, enquanto no mercado livre de energia, no qual as empresas compram energia diretamente dos fornecedores, houve um crescimento de 2,9 por cento.

Poupança bate maioria dos fundos com Selic a 6,5%

20/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 19-09-2018)

Veja simulações feitas pela Anefac com manutenção da taxa básica de juros

A estabilidade da taxa básica de juros mantém a poupança como um investimento mais atrativo que a maioria dos fundos de investimento de renda fixa, em especial aqueles com taxas de administração mais altas, de acordo com simulações feitas pela Anefac (Associação Nacional dos Executivos de Finanças, Administração e Contabilidade).

Nesta quarta (19), o Copom (Comitê de Política Monetária) decidiu manter a Selic em 6,5% ao ano, em linha com a expectativa do mercado. A Anefac estima o rendimento mensal da poupança em 0,37% nesse cenário.

Pelas contas da associação, fundos de investimentos tem um rendimento superior às contas da poupança quando suas taxas de administração são inferiores a 0,5% ao ano, independentemente do prazo de resgate.

Ganha também da poupança com taxas de 1%, exceto se o resgate for em até seis meses, caso em que as rentabilidades são equivalentes.

A poupança empata com fundos com taxa de administração de 1,5% se o resgate for feito entre um e dois anos, mas perde para resgates nessa situação acima de dois anos.

Infraestrutura vive ano de estagnação dos investimentos

20/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 19-09-2018)

Setor recebe mesmo volume de recursos de 2017, que já foi historicamente baixo

Os investimentos em infraestrutura despencam e será um desafio até para o próximo presidente retomá-los, avaliam especialistas que atuam em áreas voltadas à implementação de transporte, telecomunicações, energia, água e saneamento básico.

No ano passado, os recursos aplicados na infraestrutura do país caíram 12,4%, em termos reais. Chegaram a 1,69% do PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro, segundo a Inter.B.

A taxa, que era de 2,31% do PIB em 2014, foi caindo ano a ano com o avanço da crise e, em 2018, deverá fechar no mesmo em 1,7% —estagnação em relação a 2017.

Em uma projeção otimista, pode haver reação a partir do segundo semestre de 2019, quando a nova gestão teria janela para um “miniboom de concessões”, avalia o economista Claudio Frischtak, presidente da consultoria Inter.B.

Para obter esse resultado, porém, haveria condicionantes. O novo presidente teria, por exemplo, de manter o PPI (Programa de Parcerias de Investimentos), promover uma maior aproximação entre os técnicos do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e do órgão de desestatização e destravar projetos já em curso.

A expectativa de paralisia no setor nos próximos meses é natural por causa do ciclo eleitoral, afirma Fernando Marcondes, sócio da L.O. Baptista Advogados.

Em fim de mandato, os governos não têm mais fôlego para grandes movimentações e os novos gestores passam por um período de gestação de equipes e projetos.

O advogado Mauro Penteado, sócio de infraestrutura do Machado Meyer, é mais otimista: aposta que já a partir do primeiro trimestre possam haver propostas concretas na área.

Ele, porém, admite que o cenário pode mudar bastante a depender do resultado das urnas.

Para Venilton Tadini, presidente da Abdib (Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base), que defende os investimentos públicos no setor, o problema vai além da transição eleitoral: tem raiz a crise fiscal.

“[A retomada] vai depender da forma como será tratado o ajuste fiscal na próxima gestão. É preciso abrir espaço no Orçamento para investimentos públicos. O setor privado não vai resolver a infraestrutura do país”, diz ele.

Os anos de retração econômica e o abalo provocado pela Operação Lava Jato deixaram um rastro de obras paradas, concessões em dificuldade financeira e disputas em aberto entre empresas, governos e agências reguladoras.

Uma delas é a negociação sobre a “devolução amigável” de concessões problemáticas, para relicitação.

Já há lei que autoriza esse processo, e concessionárias de rodovias e do aeroporto de Viracopos chegaram a manifestar interesse em aderir, mas falta a regulamentação.

Há cerca de um mês, o presidente Michel Temer chegou a sinalizar que publicaria um decreto, mas o texto não saiu.

Segundo analistas, a regulação dificilmente será publicada neste governo — investigado, o presidente teme acusações de que estaria favorecendo as companhias. Há alguns projetos que poderão sair do papel até dezembro. Um deles é o leilão da Rodovia de Integração do Sul, marcado para novembro. Há ainda leilões do setor elétrico.

Outro exemplo mencionado por analistas é o leilão de 12 aeroportos regionais, que o governo quer fazer ainda neste ano.

O projeto está em avaliação pelo TCU (Tribunal de Contas da União), ainda sem previsão de data. Como o edital traz inovações, analistas dizem acreditar que dificilmente sairá neste ano.

Há uma perspectiva de que projetos mais maduros possam ser encaminhados no início de 2019, como as mudanças regulatórias no setor de telecomunicações e em saneamento, avalia Frischtak.

Projetos de maior porte, nas áreas de rodovias, portos e ferrovias, porém, são mais complexos e tomarão mais tempo, diz ele.

Banco Central mantém taxa de juros em 6,5% ao ano

20/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 19-09-2018)

Se cenário para a inflação piorar, estímulo de juros baixos pode ser removido, diz BC

Sem surpresas, o Banco Central manteve nesta quarta-feira (19) a taxa básica de juros da economia na mínima histórica de 6,5% ao ano, mas sinalizou que pode subir a Selic mais à frente caso o cenário para a inflação se torne mais arriscado.

A estabilidade da Selic, decidida por unanimidade pelo Copom (Comitê de Política Monetária), era a aposta de 37 dos 38 analistas consultados pela agência Bloomberg. Essa é a quarta manutenção seguida da taxa, após o BC encerrar em maio o ciclo de cortes.

No comunicado da decisão, o Comitê afirmou, porém, que a taxa pode aumentar.

“O Copom reitera que a conjuntura econômica ainda prescreve política monetária estimulativa, ou seja, com taxas de juros abaixo da taxa estrutural. Esse estímulo começará a ser removido gradualmente caso o cenário prospectivo para a inflação no horizonte relevante para a política monetária e/ou seu balanço de riscos apresentem piora”, declarou.

O BC reafirmou que a continuidade das reformas econômicas e ajustes é essencial para a manutenção da variação de preços em um nível baixo no médio e longo prazos. “O Comitê ressalta ainda que a percepção de continuidade da agenda de reformas afeta as expectativas e projeções macroeconômicas correntes.”

Essa foi a última reunião antes das eleições presidenciais. O forte crescimento nas pesquisas do candidato do PT, Fernando Haddad, é encarado pelo mercado como sinal de que as reformas fiscais podem perder peso.

Para o Copom, aumentou o risco de que uma frustração de expectativas em relação à continuidade das reformas e ajustes na economia brasileira eleve a trajetória esperada para os preços.

"Uma frustração das expectativas sobre a continuidade das reformas e ajustes necessários na economia brasileira pode afetar prêmios de risco e elevar a trajetória da inflação no horizonte relevante para a política monetária."

Além disso, incertezas políticas no período pré-eleitoral fizeram o dólar disparar quase 10% ante o real desde a última reunião do Copom, em 1º de agosto, levantando mais receios sobre pressão inflacionária.

O ritmo ainda fraco da economia, no entanto, é apontado por especialistas como justificativa para a manutenção dos juros em níveis baixos.

Luis Afonso Lima, economista chefe da Mapfre Investimentos, define a situação da autoridade monetária como ingrata.

De um lado, diz, a atividade econômica está fraquíssima. Ele cita dados do IBGE sobre os setores em julho, que apontaram queda de 2,2% no volume de serviços, na comparação com junho, retração de 0,5% no comércio varejista e recuou de 0,2% na produção industrial.

"Se olhar para frente, condicionantes como mercados de trabalho e de crédito e confiança também são ruins", completa. A taxa de desemprego ficou de 12,3% no trimestre encerrado em julho.

Diante da falta de ânimo para gastar dos brasileiros, o IPCA, que mede a inflação oficial do país, recuou 0,09% em agosto, a menor taxa para o mês desde 1998.

Em 12 meses, a inflação medida pelo IPCA é de 4,19%. O centro da meta estabelecido pelo Banco Central para 2018 é 4,5%.

"A inflação do Brasil vem sob controle e isso já considerando os efeitos da greve de caminhheiros", afirma André Diz, professor de macroeconomia do Ibmecc/SP.

Por outro lado, Lima ressalta que a forte depreciação do real nas últimas semanas gera alguma preocupação com a inflação. "Num primeiro momento, não é ainda uma preocupação latente, mas sabemos que ela pode aumentar ao longo do tempo", afirma.

Uma conta comum entre economistas é que uma depreciação cambial de 10% elevaria em cerca de 0,5 ponto percentual a inflação. O "contágio" pode afetar sobretudo itens como combustíveis e energia.

Economistas ponderam que, com a economia em ritmo lento, esse pass-through (repass) da taxa de câmbio para índices de preços tem se mostrado limitado, já que muitas empresas preferem reduzir margem do que passar custos para o preço final a um consumidor já retraído.

"Os modelos dão um choque no câmbio e avaliam como isso impactaria preço. Esse efeito costuma chegar à economia em seis a nove meses, mas como a atividade está muito fraca, a capacidade de repasse de preços é menor", explica Diz.

Para o Comitê de Acompanhamento Macroeconômico da Anbima (associação das entidades de mercado), os efeitos da desvalorização do real na inflação ainda não podem ser completamente mensurados, seja pelas dúvidas quanto à persistência do atual patamar do câmbio, seja pelas incertezas quanto às defasagens do repasse aos preços.

A despeito de esses efeitos serem limitados pelo grau de ociosidade da economia, o grupo avalia como provável que a trajetória do câmbio eleve as expectativas de inflação.

Na última pesquisa Focus do Banco Central com economistas, divulgada na segunda-feira (17), as previsões para o IPCA no fim do ano subiram de 4,05% para 4,09%. A expectativa para o PIB (Produto Interno Bruto), porém, caiu de crescimento de 1,4% para 1,36%. Assim, a projeção para a Selic foi mantida em 6,5%.

EXTERIOR

O Copom também avaliou na nota que os riscos com a deterioração do cenário externo para economias emergentes se elevaram.

O Comitê da Anbima destacou que a trajetória de crescimento da economia americana somada a tensões relacionadas à guerra comercial entre Estados Unidos e China reforça a aversão ao risco para os países emergentes.

Nesta semana, o presidente americano, Donald Trump, anunciou a ampliação da lista de produtos chineses sobretaxados. Pequim prometeu retaliar e acionou a OMC (Organização Mundial do Comércio), acusando os EUA de protecionismo.

'O ambiente externo se tornou mais volátil com a escalada de medidas protecionistas, diminuição do apetite ao risco e deterioração das condições de mercado para economias emergentes", escreveram os analistas do banco BTG Pactual em relatório.

O Comitê da Anbima avalia que, se reformas avançarem no próximo ano, aumentam as chances de recuperação do quadro fiscal, o que poderia melhorar as expectativas do cenário econômico e diminuir riscos para a inflação e os juros. Caso contrário, diz, a percepção de risco da economia pode aumentar, com reflexos negativos na trajetória da taxa de câmbio e da inflação.

Alguns analistas, que ainda não são a maioria no mercado, projetam a possibilidade de um aumento da Selic já na reunião do Copom em dezembro deste ano.

Veja como ficam os juros ao consumidor com a Selic a 6,5%

20/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 19-09-2018)

Anefac estima taxa média mensal de 6,94% nos empréstimos ao consumidor

Mesmo com a manutenção do juro básico (Selic) em 6,5%, a Anefac (Associação Nacional de Executivos de Finanças, Administração e Contabilidade) vê redução na taxa média mensal de juros cobrada do consumidor.

A associação projeta o custo médio do crédito em 6,94%, abaixo dos 7,04% de julho. Abaixo, veja simulações feitas pela Anefac para a Selic a 6,5% nas operações de crédito.

IMPACTO EM EMPRÉSTIMOS

Confira como ficam os juros ao consumidor com o juro básico a 6,5%

Compra de geladeira de R\$ 1.500 em 12 parcelas

	Taxa mensal, em %	Quantidade de parcelas	Valor da parcela, em R\$	Valor final, em R\$
Selic a 6,5% ao ano	5,20	12	171,15	2.053,83

Compra de veículo de R\$ 40.000 em 60 meses

	Taxa mensal, em %	Quantidade de parcelas	Valor da parcela, em R\$	Valor final, em R\$
Selic a 6,5% ao ano	1,83	60	1.103,85	66.230,82

Uso de R\$ 3.000 no rotativo do cartão de crédito por 30 dias

Taxa mensal, em % Valor dos juros, em R\$

Selic a 6,5% ao ano	11,78	353,40
---------------------	-------	--------

Uso de R\$ 1.000 por 20 dias no cheque especial

Taxa mensal, em % Valor dos juros, em R\$

Selic a 6,5% ao ano	11,86	79,07
---------------------	-------	-------

Petrobras mantém preço médio da gasolina na máxima de R\$ 2,2514 nesta sexta

20/09/2018 – Fonte: Tribuna PR

A Petrobras anunciou a manutenção do preço médio do litro da gasolina A sem tributo nas refinarias em R\$ 2,2514 para esta sexta-feira, dia 21. Desde 14 de setembro, o combustível permanece na máxima histórica após a estatal ter passado a divulgar o preço médio diariamente em seu site, em 19 de fevereiro.

Já o preço do diesel permanece em R\$ 2,2964, conforme tabela disponível no site da empresa.

No dia 6 de setembro, a diretoria da companhia anunciou que além dos reajustes diários da gasolina, terá a opção de utilizar um mecanismo de proteção (hedge) complementar.

Guardia: tabelamento do frete não é sustentável e deve ser revisto

20/09/2018 – Fonte: Agência Brasil (publicado em 19-09-2018)

O ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, disse hoje (19) que o governo sabe que o tabelamento do frete rodoviário de cargas é insustentável e terá de voltar a discutir o tema. De acordo com o ministro, a decisão de editar a medida provisória do frete foi tomada em um contexto extremamente complexo da greve dos caminhoneiros, em maio.

“Eu já disse publicamente várias vezes que nós sabemos que o tabelamento de frete não é algo que é sustentável. Esse é um tema que precisará ser enfrentado, um tema que está em discussão no judiciário, está no Supremo [Tribunal Federal] para que possa eventualmente ter uma solução que venha do judiciário”, disse o ministro durante uma palestra na capital paulista para empresários do setor de *commodities*.

Guardia ressaltou ainda que a subvenção ao diesel, válida até o final do ano, terá de voltar a ser debatida. “Nós vamos precisar enfrentar essa questão porque a partir do ano que vem nós não teremos mais subvenção [no preço do diesel].

A gente precisa, agora, com tempo, ter soluções mais estruturantes para esse problema”, acrescentou.

De acordo com o ministro, uma saída para a questão passa por uma maior competição no setor do refino de combustíveis e pela criação de um mecanismo que permita que os tributos absorvam a variação de preço dos combustíveis.

“Nós precisamos ter esse tipo de mecanismo, que não dava para fazer no meio da crise, até porque tudo isso que eu estou falando, notadamente a questão tributária, envolve mudança de lei complementar, da lei de responsabilidade fiscal, tem que ser feito em um ambiente com um pouco mais de tranquilidade”.

O ministro ressaltou ainda que a solução definitiva para a questão do frete e do preço dos combustíveis só ocorrerá quando o governo conseguir tratá-las de forma "ampla".

"A solução definitiva para esse problema, infelizmente, ela só será dada a hora que a gente conseguir tratar o problema de uma maneira mais ampla. Vai passar pelo judiciário, mas também passará pela capacidade do governo de propor alternativas a essa política, que vai, como eu disse, desde a abertura do refino até o modelo alternativo à subvenção que foi criada".

Associação de importadores de diesel aguarda R\$ 122 mi da ANP em subsídios

20/09/2018 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 19-09-2018)

Problemas no programa de subvenção têm reduzido as importações privadas

A Abicom (Associação Brasileira das Importadoras de Combustíveis) ainda aguarda a aprovação de pagamentos atrasados de cerca de R\$ 122 milhões pela agência reguladora ANP, no âmbito do programa de subsídio ao diesel do governo federal, afirmou o presidente da entidade Sérgio Araújo, nesta quarta-feira (19).

Outros cerca de R\$ 6 milhões, aguardados pela associada Petro Energia, foram aprovados na terça-feira pela ANP para serem pagos.

Problemas no programa governamental de subsídio têm reduzido fortemente as importações privadas. Com isso, especialistas estão alertando sobre o risco de suprimento do combustível no quarto trimestre, uma ameaça que a ANP descarta, em meio a uma atuação mais forte da Petrobras.

Do montante total de valores atrasados para os associados da Abicom, de aproximadamente R\$ 128 milhões, todos referentes à 2ª fase do programa de subvenção, Araújo afirmou que R\$ 83 milhões deveriam ter sido pagos no dia 26 de julho, enquanto outros cerca de R\$ 45 milhões estavam previstos para 20 de agosto.

Além da Petro Energia, as demais associadas da Abicom são Ciapetro Trading, Êxito, Greenergy, BCI, Mercuria, Sulplata, TMP e Tricon.

"Essa falta de dinheiro no fluxo de caixa e a confiabilidade no programa leva a algumas incertezas, e o fato é que ninguém está fazendo importações, nenhuma das nossas associadas", afirmou Araújo à Reuters

Procurada, a ANP afirmou que "vem trabalhando para pagar o quanto antes valores dos subsídios".

Lançado em junho, o programa de subvenção foi uma resposta à paralisação dos caminhoneiros, que protestaram em maio contra os altos preços do combustível. Por meio dele, Petrobras, pequenas refinarias e importadoras reduziram preços com a promessa de serem ressarcidas pelo governo.

As empresas, no entanto, vêm apontando falhas no programa, como ressarcimentos previstos aquém do necessário, além dos atrasos no pagamento.

Na noite de terça-feira, a ANP anunciou a aprovação do pagamento de um total de aproximadamente R\$ 877,9 milhões, sendo R\$ 871,5 milhões para a Petrobras, R\$ 6,2 milhões para a Petro Energia e R\$ 191,6 mil para a Dax Oil.

Até então, o programa havia feito pagamentos de menos de R\$ 200 mil, segundo dados anteriormente publicados pela ANP.

"Essa notícia de ontem, da liberação do pagamento da Petrobras, da Dax Oil e Petro Energia é bastante positiva... o esforço, o comprometimento (da ANP)... a gente reconhece que isso demora. No entanto, os 122 milhões de reais continuam fazendo muita falta no caixa das nossas empresas", afirmou.

Em tomadas públicas, ANP ouvirá mercado sobre possíveis mudanças em combustíveis

20/09/2018 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 19-09-2018)

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou a realização de duas tomadas públicas de contribuições (TPC) sobre o mercado de combustíveis, que acontecerão de 21 de setembro a 20 de outubro. Uma trata da verticalização da cadeia de distribuição e outra da fidelidade à bandeira, que avalia uma possível abertura para que os postos tenham liberdade de vender combustível de qualquer procedência, independentemente da marca que ostentam aos consumidores.

Segundo a agência, um grupo de trabalho avalia "a questão da fidelidade à bandeira, pois essa medida contribui para assegurar o abastecimento nacional de combustíveis, razão pela qual a adoção permanente do fim da tutela regulatória deve ser avaliada, pois eleva a competitividade e a inovação na economia brasileira", como informou em nota oficial.

Na TPC sobre a verticalização da cadeia de distribuição, será avaliada ainda a proibição de venda direta de produtores e importadores para revendedores, além dos limites de atuação dos Transportadores Revendedores Retalhistas (TRR).

AUDI LANÇA E-TRON, SEU PRIMEIRO CARRO TOTALMENTE ELÉTRICO

20/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 19-9-2018)



E-Tron é maior que um Q5. Tem muito espaço interno e porta-malas para 660 litros de bagagem
Utilitário esportivo tem quase 5 metros, 408 cv, muito espaço e 200 km de autonomia

O **Audi** lançou em São Francisco (EUA) o utilitário esportivo **E-Tron**, primeiro carro totalmente elétrico da montadora.

O modelo é produzido na Bélgica e suas vendas começam ainda em 2018. O novo carro elétrico tem potência equivalente a 408 cavalos e autonomia de 400 quilômetros. De acordo com a Audi ele acelera de zero a 100 km/h em 5,7 segundos e tem velocidade máxima de 200 km/h.

Maior que o Q5, ele mede 4,9 metros. A distância entre eixos é de 2,93 metros, o que garante muito espaço no banco traseiro. O porta-malas tem capacidade para 660 litros. As baterias do modelo ficam no assoalho e pesam 700 quilos. Entre as tecnologias aplicadas está a recuperação de energia nas desacelerações.

O primeiro Audi 100% elétrico terá preço inicial na Europa de € 79,9 mil. A simples conversão em reais, sem impostos, passa dos R\$ 380 mil. A chegada do E-Tron ao Brasil é coisa certa, mas ocorrerá em cerca de um ano apenas.

Mercedes-Benz e Grunner lançam caminhão autônomo para colheita de cana

20/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 19-9-2018)



Mercedes-Benz Axor 3131 8x4 autônomo trabalha ao lado de colheitadeira de cana: caminhão recebeu modificações para não estragar brotos da próxima safra

Dois Axor 3131 8x4 estão em operação e outros 16 já foram negociados

Depois de “ouvir as estradas” para lançar produtos mais adequados às necessidades dos clientes, Philipp Schiemer, presidente da **Mercedes-Benz do Brasil**, disse que a fabricante de veículos comerciais também começou a “ouvir o campo”.

Assim ele definiu o lançamento do primeiro **caminhão com direção autônoma** da marca no País, desenvolvido em conjunto com a **Grunner Tecnologia** para trabalhar na colheita de cana-de-açúcar.

Dois deles já estão em operação e outros 16 foram encomendados, segundo revelou Schiemer durante o salão de veículos comerciais de Hannover (o IAA Nutzfahrzeuge 2018, de 20 a 27 de setembro), na Alemanha.

“Unimos o conhecimento agrícola da Grunner e a experiência da Mercedes-Benz em caminhões fora-de-estrada para desenvolver um produto de avançada tecnologia com excelente desempenho e produtividade no transbordo de cana picada. Como resultado, a solução da Grunner é aplicada com exclusividade nos caminhões da marca, que atenderam às demandas do nosso parceiro. Ou seja, a Mercedes ouve também o campo”, afirma Schiemer.

Dois modelos pesados Axor 3131 8x4 modificados já estão em operação 24 horas por dia em fazendas da na Agro Cana Caiana, na região de Lençóis Paulista (SP). “Outros 16 já foram encomendados e temos mais 20 negociações em andamento com clientes interessados.

Só tínhamos mostrado esse caminhão na Agrishow, o modelo só ficou pronto para venda há um mês e já é um sucesso”, comemorou executivo. “Com sorte teremos muitos desses veículos rodando nas plantações de cana do País.”

Além de ouvir o campo, a Mercedes também ouviu a concorrente Volvo, que em 2017 começou os testes (leia mais **aqui**) e no início deste mês fez a primeira entrega de sete caminhões autônomos VM 6x4 para colheita de cana da usina Santa Terezinha, também na região canavieira paulista.

Para se diferenciar por ter saído um pouco atrás nessa nova corrida do mercado brasileiro de caminhões fora-de-estrada, executivos da Mercedes garantem que entregam uma solução mais produtiva, com um eixo direcional adicional que eleva a capacidade de carga para 18 toneladas – contra 14,5 t do Volvo, que alega poder entregar a mesma solução com um eixo extra se o cliente pedir.

PREPARADO PARA NÃO ESTRAGAR A PLANTAÇÃO

O Axor 3131 8x4 opera ao lado da colheitadeira de cana, também autônoma. Juntos eles trafegam a 6 km/h na operação de colheita. O caminhão é especialmente adaptado com pneus especiais de alta flutuação e bitola entre as rodas especialmente alargada de 1 a 2,5 metros (pode ter até 3 metros de largura, dependendo da plantação), para passar exatamente no meio das linhas plantadas sem pisotear os brotos de cana soca, que após o corte dão origem a algo como cinco safras. Com isso, segundo a Mercedes, o cliente aumentou sua produtividade em 10%.

“Principalmente em fazendas menores a perda com pisoteamento é substancial, faz muita diferença e pode significar o lucro ou prejuízo de uma safra”, destaca Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas e marketing das Mercedes-Benz do Brasil. Segundo ele, a fabricante oferece a solução autônoma com a maior capacidade de carga do segmento, o que reduz de 20% a 30% o custo da operação, graças ao menor número de viagens entre a colheita e o transbordo da cana picada para caminhões maiores.

A Mercedes enumera ainda outras vantagens aferidas nos testes com seu caminhão autônomo na operação: 50% de redução de consumo com aceleração constante do sistema, uso de 40% menos lubrificantes, abatimento de 30% nos custos com peças de reposição, menor impacto ambiental, investimento menor do que um trator e maior conforto para o motorista, que fica ao volante na cabine climatizada apenas para monitorar a operação – já que a direção e aceleração é definida automaticamente pelo sistema – e depois guia o veículo para o transbordo.

“Basta fazer o cálculo: no Brasil um trator custa cerca de R\$ 1,5 mil por cavalo. Para uma operação como esta seria necessário um modelo com cerca de 300 cavalos, o que dá mais de R\$ 450 mil, sem a mesma eficiência de consumo e conforto para o operador. O caminhão tem custo melhor”, afirma Leoncini. “O Axor 3131 8x4 já provou ser a melhor solução para essa aplicação, com quatro transbordos pode completar um treminhão (com mais de 70 toneladas), por isso somos líderes no segmento fora-de-estrada com 51% de participação e 1,9 mil unidades vendidas este ano”, reforça.

“Depois de vários estudos, chegamos à conclusão de que o caminhão é a melhor solução para acompanhar a colhedora na colheita da cana. O veículo nos dá mais agilidade no transbordo do que um trator e exige menor custo operacional. Além disso, aplicamos no caminhão a tecnologia da direção autônoma, o que trouxe muito mais precisão ao processo de colheita e transbordo”, explica Mateus Belei, sócio-proprietário da Agro Cana Caiana e diretor comercial da Grunner.

OPERAÇÃO



Para programar o Axor 3131 8x4 autônomo, a central de operações da Agro Cana Caiana cria em seus computadores as rotas de produção por meio de georreferenciamento, controlando a colhedora e o caminhão no campo via satélite, com alta precisão de centímetros. O caminhão só circula por onde o sistema indica, para evitar o pisoteamento e assim aumentar a produtividade da operação.

A engenharia de vendas da Mercedes-Benz projetou as modificações necessárias do Axor 3131 para a operação da Agro Cana Caiana e integração com o sistema de direção

autônoma da Grunner. O veículo é equipado com antenas para o georreferenciamento por GPS, piloto automático integrado ao GPS, monitor da navegação junto ao painel de instrumentos do motorista.

Do ponto de vista mecânico, além do alongamento das bitolas dianteira e traseira para 3 metros, o caminhão recebeu o segundo eixo direcional na dianteira, tornando-se um canavieiro 8x4, com maior capacidade de carga e mais estabilidade.

A suspensão é mista metálica/pneumática na dianteira e traseira, para combinar a robustez do feixe de mola com a estabilidade das bolsas de ar. A suspensão auxiliar pneumática realiza o nivelamento automático do caminhão em lugares com declive, aumentando a estabilidade do veículo e proporcionando mais segurança à operação.

Completa o conjunto pneus de alta flutuação, ideais para evitar compactação do solo no canavial, grade de proteção dianteira, protetor de cárter e kit de proteção contra palha no motor, câmbio e caixa de bateria.

DPaschoal espera crescer até 9% em 2018

20/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 19-9-2018)



Bruno Gomes é diretor de operação e supply chain da DPaschoal Empresa deve faturar cerca de R\$ 1,5 bilhão com a rede de pneus

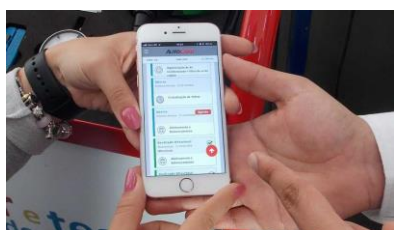
A rede **DPaschoal** de pneus espera crescer de 8% a 9% em 2018 na comparação com o ano anterior e com isso faturar perto de R\$ 1,5 bilhão. Parte dessa alta virá da renovação do seu aplicativo, em que os clientes da rede podem acompanhar a manutenção do carro como a próxima troca de óleo, revisões, garantias e outros serviços.

“Ele responde por 30% a 40% de nosso faturamento. Com essa modernização esperamos um aumento de 20% em até dois anos”, afirma o diretor de operação e supply chain da empresa, Bruno Gomes.

“Este ano vínhamos crescendo cerca 10% até a greve dos caminhoneiros, que teve um forte impacto nos negócios”, recorda.

Gomes revela também que em cinco anos a companhia deve abrir mais 72 lojas próprias para veículos leves e 20 Truck Centers. A rede também ganhará 360 franquizados para leves (Top Services) e 110 para pesados (Top Truck).

A DPaschoal tem hoje 163 lojas próprias e 1,2 mil credenciadas. Somente de pneus da linha leve a empresa vende 2,2 milhões por ano. O grupo tem outros negócios, entre eles a reforma de pneus (RecMaxx), a DPK, com 18 centros de distribuição de autopeças, e a AutoZ, divisão de comércio on-line de autopeças.



Autocard monitora todos os tipos de serviço feitos na rede DPaschoal, até mesmo higienização do ar-condicionado

APLICATIVO POTENCIALIZA NEGÓCIOS

O aplicativo DPaschoal Autocard permite que o consumidor da rede DPaschoal acesse o histórico dos serviços já feitos em seu carro na rede. Com ele é possível controlar as manutenções, garantias e agendar horário para ser atendido com prioridade numa das revendas. O histórico de troca de baterias, componentes de suspensão, freios, injeção, higienização do ar-condicionado e de serviços complementares está todo lá na plataforma.

"Ele nos permite até transferir a garantia de um serviço para um novo cliente caso o carro seja vendido", afirma o diretor de negócios e inovação, Robledo Castro.

De acordo com o executivo, a expectativa da companhia é que até o fim do ano cerca de 500 mil pessoas passem a utilizar o aplicativo. O acesso a essa plataforma pode ser feito por ou SMS ou a partir de um e-mail enviado pela DPaschoal (que tem 5 milhões de clientes cadastrados) ou pela leitura do QR Code de um cartão entregue na rede.

Wabco anuncia parcerias estratégicas com Valeo, Nidec e Baidu

20/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 19-9-2018)



Empresas desenvolverão tecnologias que visam ao futuro dos veículos comerciais elétricos e autônomos

A **Wabco** anuncia parcerias importantes durante o IAA 2018, salão de veículos comerciais de Hannover, na Alemanha. A primeira delas é com a Valeo, a partir da assinatura de um memorando de entendimentos que visa ao desenvolvimento de tecnologias de sensores para a próxima geração do sistema de assistência ao motorista (ADAS, na sigla em inglês), considerado um dos principais componentes para veículos autônomos.

A primeira aplicação de mercado da Wabco que usará as tecnologias de sensores da Valeo será o OnCityAlert, solução de assistência ao motorista voltada para o ambiente urbano. O sistema utilizará tecnologia de radar de 77GHz da Valeo para monitorar os pontos cegos no lado do passageiro, mesmo em condições de baixa visibilidade.

O sistema avisa sobre ciclistas e pedestres que podem cruzar o caminho previsto, levando o motorista a tomar medidas corretivas. Segundo a Wabco, é projetado para ser facilmente adaptado a uma ampla gama de veículos, sejam ônibus ou caminhões. Além disso, poderá vir instalado de fábrica ou posteriormente, a partir de um kit disponível ao mercado.

Um segundo memorando de entendimento foi assinado com a Nidec, fabricante de motores, para desenvolver e fabricar uma solução pioneira de trens de força a partir da integração de sistemas de controle de aceleração e desaceleração do veículo (sistemas de frenagem e controle eletrônico de estabilidade) e de motores elétricos.

Essa integração permitirá melhorar exponencialmente o gerenciamento da dirigibilidade ao mesmo tempo em que manterá a estabilidade do veículo. Além disso,

permitirá uma melhor recuperação de energia em todos os casos de uso, o que contribuirá para ganhos adicionais de eficiência. Atualmente, não existe na indústria um sistema semelhante.

Segundo a empresa, a intenção é primeiro desenvolver essas tecnologias para ônibus urbanos, bem como para reboques movidos a eletricidade, conforme demonstrado no protótipo e-Rail que a Wabco mostrou em Hannover, e que poderão ser ampliadas para outras plataformas de veículos comerciais elétricos.

A tecnologia também pode ajudar a compensar alguns dos custos de desenvolvimento e aplicação para as montadoras. Hoje, o custo da bateria representa a maior parte do custo total de um veículo elétrico. Para a Wabco, sua solução será capaz de reduzir o tamanho da bateria, devido a saltos nas melhorias de eficiência. Além disso, ao aprimorar a integração da eletrônica, menos unidades de controle eletrônico (ECUs) serão necessárias.

A Wabco também assinou um memorando com a Baidu, gigante chinesa de tecnologia, para desenvolver um conjunto de tecnologias e soluções que atendam o Nível 4 de direção autônoma, quando o veículo tem capacidade total para se conduzir sem a necessidade de uma pessoa como motorista. Será uma plataforma aberta de forma que OEMs e frotistas possam utilizar essas tecnologias a fim de desenvolver suas próprias soluções personalizadas.

Pelo acordo, a Baidu vai cooperar a partir de sua plataforma aberta Apollo, software de direção autônoma que vem sendo utilizada para o desenvolvimento de veículos leves autônomos. Por sua vez, a Wabco fornecerá seu ecossistema Adopt, que dá acesso às suas tecnologias avançadas para veículos comerciais. As empresas planejam iniciar as vendas dessa tecnologia em até três anos.

VW apresenta versão final de plataforma MEB para carros elétricos

20/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 19-9-2018)



Plataforma MEB será a base para todos os veículos elétricos do Grupo Volkswagen

Com ela, fabricante lança ofensiva para vender 150 mil veículos a bateria em 2020

O Grupo **Volkswagen** apresentou na quarta-feira, 19, em Dresden, Alemanha, a versão final da plataforma MEB desenvolvida exclusivamente para **carros elétricos**. Também foi apresentada uma infraestrutura de recarga doméstico para os modelos elétricos.

Com isso, a fabricante lançou a campanha Electric for All (Elétricos para Todos) na qual pretende oferecer modelos elétricos com preços acessíveis e ao alcance do público a fim de abrir caminho para a chegada massiva deste tipo de motorização. Com isso, a **VW** projeta a venda de 150 mil carros elétricos até 2020, dos quais 100 mil do primeiro modelo, o ID, que será feito na Alemanha. Até o fim de 2022, o grupo pretende lançar 27 modelos baseados na MEB em todo o mundo.

“Vamos tornar os veículos elétricos populares e entusiasmar o máximo possível de pessoas pelos carros elétricos. A MEB é um dos projetos mais importantes da história da Volkswagen – um marco tecnológico, similar ao que foi a transição do Fusca para

o Golf”, declarou o membro do conselho da marca para mobilidade elétrica, Thomas Ulbrich.

A MEB não é uma plataforma para veículos com motores a combustão que foi adaptada, ela foi projetada do zero para ser 100% elétrica.

“Nossa plataforma modular transversal já demonstrou que a Volkswagen é uma das maiores desenvolvedoras de plataformas na indústria automotiva e agora estamos transferindo esse know-how e sua estratégia para a era da eletricidade”, disse Ulbrich.

O VW ID. será o primeiro veículo de série do mundo baseado na MEB e também o primeiro da família ID, terá início no fim de 2019 na planta de Zwickau, cidade no leste alemão, onde já é feito o e-Golf desde abril do ano passado. A VW está investindo € 1,2 bilhão para tornar a fábrica a primeira instalação exclusiva para a plataforma MEB.

“Estamos usando ao máximo as possibilidades que o carro elétrico pode oferecer e criando ao mesmo tempo uma enorme economia de escala. Cerca de 10 milhões de veículos em todo o grupo serão baseados nessa plataforma, apenas na primeira leva. A MEB é a espinha dorsal econômica e tecnológica para levar o carro elétrico para todos”, completou.

A maior parte das fábricas da Volkswagen na Alemanha está envolvida no desenvolvimento dos primeiros carros elétricos baseados na MEB, inclusive a divisão VW AG, dedicada a componentes (que se tornará uma empresa independente a partir de janeiro de 2019) e com fábricas em Braunschweig, Salzgitter e Kassel. No total, a VW AG está investindo nesses três locais € 1,3 bilhão de um orçamento total de € 6 bilhões previsto para a mobilidade elétrica.

Além de Zwickau, estão envolvidas com a MEB as fábricas de Wolfsburg, onde está sendo montado o modelo pré-série e que será colocado em testes, e a planta de Dresden, que também recebe investimento para se tornar o centro de competência do grupo na Europa para a mobilidade do futuro, além das já citadas que pertencem à divisão de componentes.

Em Braunschweig serão feitos os sistemas de baterias: a unidade, que é especializada na área com a produção de baterias para o e-Up!, e-Golf e o híbrido plug-in Passat GTE, está sendo ampliada para aumentar sua capacidade produtiva para 500 mil unidades de sistemas de baterias por ano.

Já em Salzgitter, especializada em célula de baterias, começa este ano a produção de rotores e estatores para a plataforma MEB, além de se dedicar ao desenvolvimento da produção de células e módulos de baterias. Enquanto isso, em Kassel, centro de competência para propulsão elétrica, produzirá os motores elétricos a partir do fim deste ano.

“O ID. será um marco no desenvolvimento tecnológico. Ele será o primeiro carro elétrico completamente conectado com utilidade total para o dia-a-dia que milhões de pessoas terão condições de adquirir”, explica o chefe da linha de produtos para a mobilidade elétrica, Christian Senger.

“A MEB permitirá instalar baterias maiores, por exemplo. Isso aumenta significativamente não apenas a autonomia, mas também o espaço interno, graças à bateria plana no assoalho: estamos fazendo um avanço substancial em relação ao espaço”, enfatizou.

Consórcios registram alta de 9,8% no acumulado até julho

20/09/2018 – Fonte: Automotive Business (publicado em 19-9-2018)



Venda de novas cotas para moto teve seu melhor mês em julho e cresceu 14,4% no acumulado do ano

Crescimento foi especialmente puxado pelas novas cotas de motos

A venda de **consórcios** para veículos de janeiro a julho somou 1,2 milhão de novas cotas, resultando em **alta de 9,8%** sobre o mesmo período do ano passado. O crescimento do setor volta a ter maior influência das motos, para as quais as novas cotas somaram 561,7 mil unidades, 14,4% a mais na comparação interanual. No primeiro trimestre essa alta não chegava a 10%.

Os números foram divulgados pela Associação Brasileira das Administradoras de Consórcio (Abac). A entidade revela também que julho foi o melhor mês de 2018 para as motocicletas, com 86 mil novas cotas. O setor também foi ajudado pelos veículos pesados (caminhões, ônibus, semirreboques e máquinas agrícolas), com 36,6 mil novas cotas vendidas e alta de 26,4% sobre iguais meses do ano passado.

As cotas para automóveis e comerciais leves cresceram menos que as de motos e pesados no período, 5,4%, mas permanecem à frente em volume, com 647 mil unidades.

Ainda na análise dos leves chama a atenção o crescimento de 4,4% nos participantes ativos, aqueles que permanecem pagando suas parcelas tendo ou não sido contemplados. Eles somam 3,6 milhões de consumidores. Nas motocicletas eles recuaram quase 4,8% (de 2,3 milhões para 2,2 milhões). Nos pesados eles somam 293 mil consumidores, 6,5% a mais na comparação interanual.

Vale avalia expansão de projeto de minério de ferro S11D de olho em demanda chinesa

20/09/2018 – Fonte: DCI

Maior consumidora global de minério utilizado na produção de aço, a China aumentou suas compras de minério de ferro de maior qualidade



A gigante da mineração Vale está avaliando a expansão de seu emblemático projeto de minério de ferro S11D, no Pará, disse um executivo da companhia, em busca de ganhos com o crescente apetite por variedades da commodity com alto teor em seu maior mercado, a China.

Maior consumidora global de minério utilizado na produção de aço, a China aumentou suas compras de minério de ferro de maior qualidade, menos poluente, em meio a sua batalha contra a poluição em suas cidades.

Peter Poppinga, diretor-executivo da Vale, disse durante uma conferência do setor na China que a maior mineradora de ferro do mundo já estuda a expansão do projeto S11D mesmo sem ter ainda alcançado a plena capacidade da unidade, inaugurada em dezembro de 2016.

"Dadas todas essas tendências sobre a qualidade, favoráveis a nós, estamos estudando aumentar o projeto, mas ainda não há números", disse Poppinga.

Pesados investimentos no projeto, que extrai minério de ferro de elevado teor, aumentaram as dívidas da Vale nos últimos anos, o que coincidiu com uma forte queda nos preços do minério de ferro.

Poppinga disse que a produção de minério de ferro do S11D deve ficar próxima de 90 milhões de toneladas no próximo ano, ante cerca de 60 milhões de toneladas atualmente.

Ele afirmou, no entanto, que a Vale pretende manter sua produção total em cerca de 400 milhões de toneladas, substituindo minério de ferro de menor qualidade pelo material de alto teor.

"Acreditamos que esse é um nível saudável daqui para a frente, quando você pensa em otimização de margens", disse Poppinga.

"Nós não estamos atrás de participação no mercado, nós estamos atrás de valor e não de volume".

Ele adicionou que espera que quase 90 por cento da capacidade chinesa de produção de aço esteja de acordo com novos padrões para emissões até 2025.