



08 DE FEVEREIRO DE 2019

Sexta-feira

- MINISTRO FUX SUSPENDE AÇÕES QUE LIVRAVAM EMPRESAS DE CUMPRIR PISO DO FRETE
- TABELAMENTO DO FRETE ELEVOU INFLAÇÃO EM 0,34 PONTO E REDUZIU PIB DE 2018 EM R\$ 7 BILHÕES
- MAIORES MONTADORAS PREVEEM ANO DE QUEDA NAS VENDAS E CORTES DE CUSTOS
- METALÚRGICOS DA GM EM SÃO JOSÉ ACEITAM FICAR SEM AUMENTO EM 2019
- GM RECUA, PROMETE INVESTIR R\$ 5 BI EM SÃO JOSÉ E FECHA ACORDO COM METALÚRGICOS
- ACORDO NA GM ABRE PRECEDENTE NA BASE METALÚRGICA
- VOLKSWAGEN PREPARA NOVO PLANO DE INVESTIMENTO PARA O BRASIL
- EDGE COMPUTING: O QUE É, ONDE SE APLICA E QUAL A RELAÇÃO COM A CLOUD?
- CONTINENTAL FINALIZA AQUISIÇÃO DA KATHREIN AUTOMOTIVE
- O LÍDER MUNDIAL DE MERCADO KÄSSBOHRER AUTOMATIZA A PRODUÇÃO DE SEU PISTENBULLY COM ROBÔ DE PINTURA DA DÜRR
- WEG INAUGURA CENTRO DE INOVAÇÃO EM JARAGUÁ DO SUL
- MADEIRA METÁLICA FORTE COMO TITÂNIO E CINCO VEZES MAIS LEVE
- AUTOPEÇAS FATURAM 17,4% A MAIS EM 2018
- ANEF PREVÊ ALTA DE 12% DO VOLUME DE CRÉDITO PARA O FINANCIAMENTO DE VEÍCULOS EM 2019
- MARCOPOLO IMPLANTA CENTRO DE FABRICAÇÃO DE COMPONENTES
- LIBRELATO QUER 20% DO MERCADO DE IMPLEMENTOS EM 2019
- YAMAHA CROSSER RECEBE FREIO ABS DIANTEIRO
- RENAULT APURA SE GHOSN USOU CONTRATO COM VERSALHES PARA PAGAR CASAMENTO
- FRANCESES DIZEM QUE NISSAN AGE COMO AUXILIAR DA ACUSAÇÃO

- INADIMPLÊNCIA DO CONSUMIDOR SOBE 2% EM JANEIRO ANTE DEZEMBRO, APONTA BOA VISTA
- ABC BRASIL PROJETA MAIOR PARTICIPAÇÃO DE GRANDES CORPORACÕES NA CARTEIRA
- ONS VÊ MENOR CARGA DE ENERGIA EM FEVEREIRO; REDUZ PREVISÃO DE CHUVAS NO SUDESTE
- IPCA ACELERA ALTA A 0,32% EM JANEIRO SOB PRESSÃO DE ALIMENTOS
- S&P PROJETA QUE PIB DO BRASIL ACELERARÁ DE 1,4% EM 2018 PARA 2,4% EM 2019
- NÃO TEM BALA DE PRATA CONTRA CORRUPÇÃO, DIZ DIRETOR DA TRANSPARÊNCIA INTERNACIONAL
- COM RESISTÊNCIA DE BOLSONARO, CUT É RECEBIDA POR MOURÃO E CRITICA REFORMA
- ARTIGO: UMA REFORMA DA PREVIDÊNCIA AMBICIOSA É A DIFERENÇA ENTRE A PASMACEIRA E O CRESCIMENTO
- GUEDES DIZ QUE NINGUÉM MEXE EM DIREITOS COMO 13º E FÉRIAS
- MANSUETO: O BRASIL É UM PAÍS DE CARGA TRIBUTÁRIA E DÉFICIT FISCAL MUITO ALTOS
- SEM REFORMA BOA PARA PRÓXIMOS 5 ANOS, NÃO HAVERÁ AJUSTE FISCAL, DIZ MANSUETO

CÂMBIO EM 08/02/2019		
	Compra	Venda
Dólar	3,728	3,729
Euro	4,227	4,228

Fonte: BACEN

Ministro Fux suspende ações que livravam empresas de cumprir piso do frete

08/02/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 07-02-2019)

Fiesp havia obtido liminar na 1ª instância, em janeiro, e havia dezenas de ações pelo país

O ministro Luiz Fux, do STF (Supremo Tribunal Federal), reafirmou uma decisão sua, de junho de 2018, determinando a suspensão de todos os processos que tramitam em todas instâncias inferiores da Justiça contra o tabelamento do frete rodoviário.

Na prática, a decisão de Fux, desta quinta-feira (7), suspende uma liminar obtida pela Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) em janeiro que isentava as cerca de 150 mil empresas vinculadas à entidade de pagar multas em caso de descumprimento do preço mínimo.



O preço mínimo para o frete terrestre foi uma das normas fixadas no governo Temer após a paralisação dos caminhoneiros em maio de 2018 - Danilo Verpa - 27.mai.18/Folhapress

Outras decisões similares à da Fiesp que tenham sido obtidas por entidades diversas também ficam suspensas com a decisão do ministro.

Fux ordenou que todos os processos que questionam o tabelamento em quaisquer instâncias da Justiça fiquem parados até o Supremo deliberar sobre o assunto.

O tabelamento do frete, que estabeleceu preços mínimos para o serviço, resultou de um acordo entre o governo Michel Temer (MDB) e caminhoneiros para encerrar uma paralisação que a categoria realizou em maio do ano passado.

A tabela foi criada por meio da medida provisória nº 832/2018, que foi regulamentada pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e depois convertida na lei nº 13.703/2018.

A medida é alvo de ações no Supremo que contestam sua constitucionalidade sob o argumento de que ela fere a livre iniciativa.

Em junho do ano passado, Fux já havia determinado a suspensão dos processos sobre o tema nas instâncias inferiores.

Entidades como a Fiesp, porém, encontraram uma brecha e acionaram a Justiça contra a regulamentação feita pela ANTT, obtendo sucesso.

A AGU (Advocacia-Geral da União), então, pediu ao ministro Fux que reafirmasse e estendesse a decisão de junho para atingir também esses processos recentes. O magistrado atendeu ao pedido do órgão.

“As razões esposadas naquela oportunidade [junho de 2018] permanecem híidas”, escreveu o ministro.

“Não há dúvidas de que as ações que discutem a legalidade da resolução ANTT nº 5820 ‘envolvem a aplicação’ da lei nº 13.703/18 e, assim, enquadram-se na determinação de suspensão. Além disso, é mister resguardar a segurança jurídica até que a controvérsia sobre a subsistência da mencionada lei seja solucionada por este Pretório Excelso”, afirmou.

Com isso, o tabelamento do frete volta a vigorar para todas as empresas, e as que descumprirem poderão ser multadas.

Tabelamento do frete elevou inflação em 0,34 ponto e reduziu PIB de 2018 em R\$ 7 bilhões

08/02/2019 – Fonte: CNI (publicado em 07-02-2019)

Estudo da CNI revela, ainda, que 203 mil postos de trabalho deixaram de ser criados. Somado o impacto do preço do diesel, perda no PIB chegou a R\$ 20,3 bilhões, com 570 mil empregos a menos no mercado



Desde a adoção do tabelamento, o preço do frete arbitrado na tabela foi corrigido em 7,4 pontos percentuais acima do que seria a correção de mercado diante preço do diesel

A expansão da economia brasileira foi diretamente impactada, em 2018, pela decisão do governo federal de criar a tabela do frete rodoviário. É o que mostra estudo realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), segundo o qual o Produto Interno Bruto (PIB) foi reduzido em 0,11%, ou R\$ 7,2 bilhões. A menor expansão da economia devido à política de preços mínimos prejudicou, ainda, a recuperação do mercado de trabalho. Ao todo, 203 mil postos de trabalho deixaram de ser criados.

A política de preços mínimos, que têm sido fixados pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) em patamares acima do que seriam praticados pelo mercado, também trouxe peso adicional ao bolso do consumidor. Sem a tabela, a inflação teria fechado o ano em patamar de 0,34 ponto inferior ao registrado, de forma que o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) teria sido de 3,41%, e não de 3,75%.

O tabelamento foi adotado pelo governo do ex-presidente Michel Temer em resposta à greve dos caminhoneiros, que parou o Brasil em maio do ano passado. Desde a adoção da medida, o preço do frete arbitrado na tabela foi corrigido em 7,4 pontos percentuais acima do que seria a correção de mercado diante preço do diesel.

A estimativa da CNI é conservadora e não leva em conta o impacto econômico da própria greve, que trouxe graves desarranjos à economia, com choque de oferta e desabastecimento de produtos às indústrias e ao consumidor. Também não considera o impacto causado pelo custo com administração e fiscalização derivado do tabelamento e da insegurança jurídica resultante das incertezas que se seguiram.

DIESEL – A CNI também calculou o impacto econômico da variação no preço do óleo diesel. Os números mostram que o aumento acumulado do combustível de 15,6% entre julho de 2017 e janeiro de 2019 provocou alta de 0,73 ponto no IPCA e, ainda, que sem esse aumento de custos o PIB cresceria na casa de 0,20 ponto a mais, o equivalente a R\$ 13,1 bilhões. Segundo o estudo, a alta no preço do diesel reduziu 368 mil empregos em 2018.

O cálculo conjunto de impacto econômico da tabela do frete e da variação no preço do diesel aponta que a redução do PIB em razão das duas situações foi de 0,31 ponto (ou R\$ 20,3 bilhões) e o aumento do IPCA de 1,07 ponto – teria sido de R\$ 2,68% se o governo não tivesse criado a tabela e o preço do diesel não tivesse sofrido tamanha variação. Por fim, o impacto do tabelamento, aliado às variações no diesel, representou redução de 571 mil empregos.

O estudo da CNI corrobora a expectativa inicial que a tabela afetaria negativamente toda a economia, resultando menos renda, menos emprego e mais inflação.

JUSTIÇA – A CNI é autora de uma das três ações diretas de inconstitucionalidade (ADIs) que foram protocoladas no Supremo Tribunal Federal (STF) contra a Lei 13.703/2018, que instituiu a tabela do frete. Os processos, cujo relator é o ministro Luiz Fux, ainda não têm data marcada para serem julgados pelo plenário da Corte. Para a CNI, a legislação viola os princípios da livre-iniciativa, de livre concorrência e de defesa do consumidor.

O ESTUDO - Faça o download do estudo [Impacto Econômico da Tabela de Preço Mínimo do Frete Rodoviário](#) no Portal da Indústria.

Maiores montadoras preveem ano de queda nas vendas e cortes de custos

08/02/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 07-02-2019)

Perspectivas da Toyota, GM e Daimler acompanham os péssimos resultados em 2018

Três das maiores montadoras de automóveis do planeta aprofundaram o pessimismo do setor na quarta-feira (6) ao alertar que o ano de 2019 está parecendo cada vez mais problemático, com pouca esperança de um fim da desaceleração na China ou de mudanças nas preferências dos consumidores, o que as vêm forçando a realizar alterações dispendiosas em suas linhas de modelos.

As perspectivas pessimistas para 2019 divulgadas pela Toyota, General Motors e Daimler –que juntas respondem por 20% dos veículos vendidos no planeta– vieram acompanhadas por balanços que mostram péssimos resultados no ano passado, com as três anunciando queda nos lucros.

Os investidores já tinham perdido o entusiasmo pelo setor, nos últimos seis meses, especialmente depois que rivais como a Ford e a Volkswagen divulgaram alertas semelhantes sobre seus negócios na China, no final do ano passado, e as ações da GM chegaram a subir na abertura dos mercados, quarta-feira, porque a queda no lucro foi inferior à esperada.



Vista aérea de carros, no pátio da montadora alemã Volkswagen, em São José dos Campos (SP) - Roosevelt Cassio /Reuters

Ainda assim, como um todo os resultados são preocupantes. A Daimler, que controla a marca Mercedes Benz, reportou queda de 28% em seu lucro líquido, para € 7,6 bilhões (R\$ 31,9 bilhões) em 2018; no caso da Toyota, o lucro líquido da empresa no mês passado caiu em 81%; e a GM reportou queda de 8% em seu lucro no quarto trimestre.

O mais preocupante é que as três montadoras também disseram ver pouco sinal de recuperação à frente. Dhivya Suryadevara, vice-presidente de finanças da GM, disse que via pouca recuperação na China e alertou que a alta nos preços das commodities, que foram afetadas pela guerra comercial em curso entre os Estados Unidos e Pequim, deprimiria os resultados em 2019 por mais US\$ 1 bilhão, depois de causar impacto da mesma ordem no ano passado.

Dieter Zetsche, o veterano presidente-executivo da Daimler, que se aposentará em maio, disse que a montadora alemã estava preparando um grande programa de corte de custos, a fim de liberar fundos para investir em tecnologias novas e caras, entre as quais veículos elétricos e autoguiados.

A Toyota reduziu sua projeção de lucro anual para os 12 meses até março em 19%, para 1,87 trilhão de ienes (US\$ 17 bilhões ou R\$ 62,9 bilhões). A queda no lucro trimestral da Toyota foi exacerbada devido às vantagens tributárias extraordinárias de que a empresa desfrutou nos Estados Unidos no ano passado.

A contração acentuada do setor vem depois de diversos anos de crescimento robusto, uma mudança que já está forçando o fechamento de fábricas em todo o mundo, enquanto os fabricantes tentam se adaptar à demanda reduzida por muitos de seus produtos mais vendidos - especialmente os carros com motores diesel, que se tornaram anátema para muitos consumidores - e se proteger contra a queda nas vendas.

Mas embora a indústria automobilística costume passar regularmente por essas desacelerações cíclicas, a nova acomodação está sendo agravada pela necessidade de investir em tecnologias novas e caras para veículos elétricos e sistemas autoguiados, o que levou muitas das montadoras a buscar colaboração com rivais a fim de dividir os custos de investimento.

Ainda que as ações da GM tenham conseguido preservar parte de seu avanço, na quarta-feira, mostrando alta de 1,4% no pregão da tarde, tanto a Daimler quanto a Toyota fecharam em queda, com a montadora alemã recuando em quase 1,8% e sua contraparte japonesa sofrendo baixa de 0,7%.

O setor como um todo vem sofrendo um pesado revés desde a metade do ano passado, e o índice Dow Jones que acompanha as montadoras dos Estados Unidos mostra queda de 16,5% de junho para cá, enquanto o índice automobilístico MSCI para as empresas europeias do setor caiu em 18% desde maio.

Arndt Ellinghorst, analista da Evercore ISI, disse que 2019 seria "outro ano complicado" para a lucratividade subjacente da Daimler, e que a empresa "precisa ganhar eficiência em grau significativo" na divisão Mercedes, sua principal unidade.

A GM havia alertado sobre um ambiente "volátil" no ano passado e afirmou que antecipava queda em seus lucros na China este ano, mas viu uma queda inferior à esperada em seu lucro anual devido ao forte desempenho de suas operações nos Estados Unidos. A empresa foi uma das primeiras a cortar custos, desativando temporariamente diversas fábricas nos Estados Unidos, no final do ano passado, e preparando a demissão de milhares de trabalhadores.

"Acreditamos que a GM tenha desafios significativos dada sua exposição ao mercado chinês, que está em desaceleração", disseram analistas da CFRA Research.

A Fiat Chrysler Automobiles, Jaguar Land Rover e Volvo Cars também ressaltarão as condições difíceis que o setor enfrenta ao anunciar resultados, na quinta-feira.

A Ford, que sofreu queda de 50% em seu lucro anual em 2018, está reestruturando seus negócios na Europa, China e América Latina, enquanto a Jaguar Land Rover anunciou milhares de demissões devido à desaceleração de suas vendas na China e à contração no mercado europeu de veículos diesel.

Muitos dos centros de lucro do setor - América do Norte e China - estão experimentando desaceleração ou queda de lucros, e na China a competição crescente de rivais nacionais cria desafios de lucratividade

Metalúrgicos da GM em São José aceitam ficar sem aumento em 2019

08/02/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 07-02-2019)

Empresa passa por plano de reestruturação para garantir produção no Brasil

Em assembleia realizada na tarde desta quinta-feira (7), as propostas da General Motor foram aprovadas por trabalhadores da unidade de São José dos Campos (97 km de SP). O acordo é uma das condições impostas pela empresa para manter a produção no país.

Os funcionários concordaram que em 2019 não haverá reajuste salarial e um abono de R\$ 2,5 mil. A proposta foi aceita por 90% dos funcionários, segundo sindicato dos metalúrgicos. Com isso, fica acordado que a empresa se compromete a manter o complexo na cidade e investir R\$ 5 bilhões na fábrica local.



Metalúrgicos de São José dos Campos votam propostas da GM em assembleia - Divulgação/SindMetalSJC

Segundo nota encaminhada pela montadora este "é mais um passo para a concretização do plano de viabilidade da GM". Além dos trabalhadores, a GM também mantém negociações com os fornecedores e governo.

Para o ano que vem, o aumento proposto é de 60% da inflação medida pelo INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor) somado a um abono de R\$ 1,5 mil.

A reposição total pela inflação só voltaria a ocorrer em 2021. O Sindmetal afirma ter se posicionado contra a proposta da empresa, mas que respeita a decisão dos funcionários. Inicialmente, a negociação se debruçava sobre 28 itens.

De acordo com Weller Pereira Gonçalves, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos, a entidade não concordou com as propostas porque elas "incluem a retirada de direitos, mas vamos respeitar a decisão dos trabalhadores".

Além do reajuste salarial, foi decidido medidas sobre outros três pontos: participação nos resultados até 2021; vigência da cláusula que garante emprego ao trabalhador acidentado (para os empregados atuais); e renovação dos acordos de flexibilidade de jornadas e turnos.

No início de janeiro, o presidente da GM Mercosul, Carlos Zarlenga, divulgou um comunicado nas fábricas brasileiras no qual alertava funcionários de que novos investimentos locais dependiam de um doloroso plano para a operação voltar a lucrar no país, após as fortes perdas dos últimos três anos.

Zarlenga escreveu que o braço brasileiro vive um momento crítico e que 2019 será um ano decisivo para a operação, levantando temores entre sindicatos de que unidades no Brasil poderiam ser fechadas.

A carta cita comentários recentes feitos pela presidente mundial da montadora, Mary Barra, sobre desafios na América do Sul, onde a GM é líder. "Não vamos continuar empregando capital para perder dinheiro", disse ela.

Além do acordo com os trabalhadores, a GM também tem negociado com governos. Em São Paulo, o governo estuda socorrer montadora com antecipação de créditos de ICMS (Imposto sobre Circulação de Bens de Serviços) sobre os quais a empresa tem direito.

GM recua, promete investir R\$ 5 bi em São José e fecha acordo com metalúrgicos

08/02/2019 – Fonte: Automotive Business (publicado em 07-02-2019)



Assembleia dos metalúrgicos da GM em São José dos Campos: plano da companhia é aprovado para garantir investimentos Empresa e trabalhadores fazem concessões para reduzir custos trabalhistas na fábrica

Após seis reuniões em duas semanas de negociações, GM e os metalúrgicos da fábrica de São José dos Campos (SP) chegaram a um acordo para reduzir custos trabalhistas na unidade.

Em assembleia realizada no meio da tarde da quarta-feira, 7, cerca de 4 mil trabalhadores dos dois turnos aprovaram por maioria uma lista de 10 propostas da empresa, que segundo comunicado do sindicato local, vão garantir investimentos de R\$ 5 bilhões para viabilizar um novo projeto na unidade – a nova geração da picape S10 e um SUV derivado, de acordo com alguns fornecedores.

Também em comunicado oficial, a empresa confirmou que “as negociações com o sindicato e funcionários da fábrica da General Motors em São José dos Campos foram encerradas com sucesso”. Sem confirmar o investimento na unidade informado pelo sindicato, a nota apenas afirma que “este é mais um passo para a concretização do plano de viabilidade da GM (no País)” e acrescenta que “as tratativas com os fornecedores, governo e outros interessados continuam de forma diligente”.

A GM conseguiu importante vitória na fábrica em que mantém as relações trabalhistas mais conturbadas desde o início desta década. Em 2013 foi negociado com trabalhadores e governos municipal e estadual um projeto de novo investimento em São José, que acabou engavetado e a unidade ficou de fora do atual programa de R\$ 13 bilhões no período 2015-2019, que contemplou as plantas de São Caetano e Gravataí.

A lista de propostas da GM inicialmente colocada sobre a mesa de negociações tinha 28 itens, que ao longo das últimas duas semanas caíram para 10. A empresa reduziu o número de exigências, desistiu de aumentar a jornada de 40 para 44 horas semanais e adotar a terceirização irrestrita na fábrica, por exemplo. Em contrapartida, os trabalhadores aceitaram parte dos cortes para tentar afastar os temores de possível fechamento da planta, diante da reestruturação global que a companhia vem colocando em prática há alguns anos.

Entre as propostas aprovadas pelos trabalhadores de São José (*veja lista completa mais abaixo*), estão a redução de reajustes salariais pela inflação até 2020 com pagamento de abonos fixos, desconto no bônus de participação nos resultados este ano (será de R\$ 7,5 mil) e fixação do valor em 2020 e 2021 (R\$ 12.694 por ano

corrigidos pela inflação do INPC), rebaixamento do piso de R\$ 2,3 mil para R\$ 1,7 mil em novas contratações até agosto deste ano e R\$ 1,8 mil depois disso (inicialmente a GM queria reduzir a R\$ 1,6 mil), além de acordo de flexibilidade com adoção de jornadas de 12 horas, turnos de terça a sábado, terceiro turno em seis dias da semana, trabalho aos domingos.

"O Sindicato é contra qualquer medida que prejudique os trabalhadores, mas respeitamos a decisão da assembleia, que é soberana. Agora vamos nos manter firmes na cobrança para que a GM cumpra o acordo e traga o investimento de R\$ 5 bilhões para a fábrica local. Também vamos lutar pela manutenção dos postos de trabalho e estabilidade no emprego", afirmou em comunicado Renato Almeida, vice-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos.

NEGOCIAÇÕES EM CURSO

Desde o dia 21 de janeiro a GM deu início a duras negociações de cortes de custos de suas operações no Brasil, para segundo a fabricante **viabilizar investimentos de R\$ 10 bilhões no período 2020-2024**. As conversas com os sindicatos das fábricas paulistas de São José e São Caetano do Sul e da gaúcha Gravataí começaram logo após o presidente da GM Mercosul, Carlos Zarlenga, enviar **e-mail aos funcionários** (vazado à imprensa no mesmo dia 18 de janeiro) para informar que a subsidiária dirigida por ele passava por momento delicado, com acúmulo prejuízos por três anos seguidos na região, o que exigia "sacrifícios de todos" para estancar as perdas (calculadas por fontes em cerca de R\$ 1 bilhão só em 2017).

Na fábrica de Gravataí, os trabalhadores rejeitaram as propostas que, na prática, anulariam o acordo em vigor selado em 2017 e que vale até 2020. Depois de protestos e paralisação da unidade, na sexta-feira, 1º, segundo o sindicato local a **GM retirou suas exigências e adiou as negociações para o próximo ano** – assim evitou maiores prejuízos em sua planta mais produtiva da América do Sul, onde são feitos seus carros mais vendidos (Onix e Prisma) e estão mais maduros investimentos para produzir a nova geração dos dois modelos a partir de julho.

Em São Caetano do Sul os metalúrgicos também tinham acordo com a GM até 2020, parecido com o de Gravataí, e prometiam rejeitar as propostas da empresa, que iam no mesmo sentido de anular os benefícios conquistados. Até o fim do dia na quinta-feira o sindicato dos metalúrgicos na cidade não tinha divulgado nenhuma informação sobre o progresso das negociações com a empresa.

O ACORDO EM SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Veja as cláusulas do acordo fechado entre a GM e os trabalhadores da fábrica de São José dos Campos:

1- **Participação nos Resultados** com revisão da regra de aplicação, com prevalência da proporcionalidade para quem não tenha trabalhado 180 dias no mínimo no ano de vigência do plano, a partir de 2020. Não entrarão nessa contagem as ausências legais, tais como licença maternidade, paternidade, férias individuais e coletivas, doação de sangue e outras a serem especificadas pela empresa, quando da redação do acordo coletivo;

2- **Valores da Participação nos Resultados por três anos:** 2019 – R\$ 7.500 (excepcionalmente para este ano, sem o conceito de proporcionalidade). 2020 e 2021 – R\$ 12.694 por ano, acrescido do INPC de janeiro a dezembro de cada período. A primeira parcela será paga no mês de abril de cada ano;

3- **Reajuste Salarial na Data-Base 2019** sem reajuste e pagamento de abono no

valor de R\$ 2.500. **Em 2020** aplicação de 60% do INPC apurado de setembro/19 a agosto/20 com pagamento de abono de R\$ 1.500. **Em 2021** aplicação de 100% do INPC apurado de setembro/20 a agosto/21;

4- **Adicional Noturno:** redução gradativa, em março de 2019 passa a ser de 27%, em março de 2020 passará a 24%, em 2021 a 20%. A partir de março de 2019 a hora noturna será considerada das 22h às 6h. Para novas admissões no complexo, a hora noturna será de 20% desde já;

5- **Horas Extras:** exclusão dos limites de 29 horas no mês ou 275 horas no ano;

6- **Auxílio Previdenciário:** complementação passará a ser de 60 dias, com aplicação uma única vez no ano civil;

7- **Nova Grade Salarial:** para toda a unidade de São José dos Campos a faixa inicial de R\$ 1.700 a R\$ 3.835,60, com progressão de 9 em 9 meses;

8 - **Piso Salarial:** de R\$ 1.700 até 31 de agosto de 2019 e R\$ 1.800 a partir de 1º de setembro de 2019, a partir de 1º de setembro de 2020 será reajustado com o INPC do período de 1º de setembro de 2019 a 31 de agosto de 2020;

9 - **Garantia de Emprego:** manutenção da estabilidade aos acidentados e portadores de doenças ocupacionais para os atuais trabalhadores. Aos novos contratados fica assegurada a legislação vigente;

10 - **Renovação dos Acordos de Flexibilidade:** escala patrimonial, domingo, jornada 12 x 36, jornada de terça a sábado, terceiro turno 6 x 1, incluindo acordo das folgas anuais e DSR.

Acordo na GM abre precedente na base metalúrgica

08/02/2019 – Fonte: Valor Econômico

Ontem à tarde, os trabalhadores da fábrica da General Motors em São José dos Campos (SP) aprovaram, em assembleia, um acordo que reduz benefícios em troca da promessa da montadora de voltar a investir naquela fábrica. No mesmo dia, o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Wagner Santana, foi à Brasília entregar ao vice-presidente, Hamilton Mourão, um documento que trata de política industrial e geração de empregos.



Durante a troca de turnos, ontem à tarde, metalúrgicos da GM em São José aprovaram acordo que reduz benefícios

Em princípio, um movimento não tem nada a ver com outro e não foram combinados. Mas estão fortemente ligados. Os dirigentes do ABC sabem que o episódio GM abre um precedente para redução de direitos em todas as bases de uma das categorias mais mobilizadas do país.

Sob alegação de que não tem obtido lucros no país, o que a levaria a cancelar futuros programas de investimentos, a GM abriu negociação com os sindicatos onde estão

suas fábricas: São Caetano do Sul (SP), São José dos Campos (SP), Joinville (SC) e Gravataí (RS). Cada um segue uma tendência política e nenhuma dessas bases pertence ao sindicato do ABC, tradicionalmente mais forte e ao qual pertenceu o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

O primeiro a fechar acordo foi sindicato de São José dos Campos, com o qual a GM historicamente mantém uma difícil relação. Apesar de a entidade seguir uma tendência mais radical - a Conlutas - sua base estava mais fragilizada e propensa a negociar. Há tempos essa fábrica não entra nos programas de investimentos da GM e, por isso, tinha tudo para ser a primeira a fechar caso a multinacional, de fato, estivesse disposta a encerrar operações em alguma região do país.

Por meio de nota, a direção do sindicato de São José disse que o acordo com a GM "traz dez cláusulas que flexibilizam direitos". "Por outro lado, a montadora assegura a viabilização de um novo projeto", destacou. Segundo a entidade, a empresa prometeu aos sindicalistas investir em torno de R\$ 5 bilhões naquela unidade. Dessa forma, essa fábrica ficaria com a metade do programa de R\$ 10 bilhões que há uma semana a GM confirmou ter pronto caso feche acordos não apenas com os sindicatos como também fornecedores, revendedores e governo de São Paulo.

Na votação, em assembleia realizada na troca de turnos, com cerca de 4 mil pessoas, os trabalhadores aceitaram, por ampla maioria, abrir mão do reajuste salarial neste ano. Eles receberão um abono de R\$ 2,5 mil. Em 2020, o reajuste será equivalente a 60% do INPC apurado entre setembro de 2019 e agosto de 2020, além de abono de R\$ 1,5 mil. Pelo acordo, os salários serão reajustados em 100% do INPC em 2021. Ficou acertada, ainda, uma revisão de acordos de flexibilidade de jornada e de folgas.

Nos bastidores da indústria, havia muita expectativa em torno do que a GM, que é líder do mercado brasileiro, negociaria com seus trabalhadores. A proposta inicial tinha 21 itens, segundo os sindicalistas. Ao final da assembleia, ontem, a direção do sindicato gabou-se de a empresa "ter desistido de aumentar a jornada de 40 para 44 horas semanais e adotar a terceirização irrestrita na fábrica".

O documento entregue pelo sindicato do ABC a Mourão afirma que "no setor metal-mecânico, a geração de empregos foi rigorosamente nula no biênio 2017/18". O texto também critica a reforma trabalhista e destaca que "a discussão a seu respeito colocou em evidência, mais uma vez, um ajuste considerando o custo do trabalho como alvo".

Mas a GM não é a primeira a negociar a troca reajuste por um abono que não é integrado ao salário. Um acordo com essas características foi fechado há três anos entre a direção da Volkswagen e o próprio Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

A diferença em relação à discussão aberta, agora, pela GM, é que o entendimento na Volks ocorreu no auge da crise que afetou o setor automotivo. A Volks ameaçava demitir em massa e aquela negociação, feita em troca de novo projeto de carro para a fábrica do ABC, o Polo, incluiu um plano de demissões voluntárias.

O acordo fechado, ontem, em São José dos Campos, sinaliza que acerto semelhante será feito em São Caetano do Sul, numa fábrica que está passando por uma completa modernização, como resultado do último programa de investimentos anunciado pela GM, de R\$ 13 bilhões, para o período entre 2014 e 2019.

O próximo programa, em torno de R\$ 10 bilhões, abrange 2020 a 2024. A empresa não comenta os detalhes das negociações em curso. Por meio de nota enviada à imprensa no sábado, o presidente da GM Mercosul, Carlos Zarlenga, reagiu aos comentários de quem estranha que as queixas venham da líder de mercado: "Como líderes de mercado, estamos assumindo a responsabilidade de encarar os desafios de competitividade que vive a indústria para viabilizar um futuro sustentável aos nossos negócios e o devido retorno aos acionistas".

A montadora mantém negociações com os fornecedores, concessionários e o governo paulista, que já prometeu incentivos a partir de 2023 caso a arrecadação aumente.

Volkswagen prepara novo plano de investimento para o Brasil

08/02/2019 – Fonte: CIMM

Pablo Di Si, presidente da companhia na América do Sul, projeta expansão de dois dígitos

A Volkswagen já trabalha para definir seu próximo plano de investimento para o Brasil. O atual aporte, de R\$ 7 bilhões, termina em 2020 e precisará de continuidade para sustentar a expansão que a marca projeta para a região. “Esperamos alta de 9% para as nossas vendas em 2019, mas já começamos janeiro com ritmo superior, com expansão de 10%”, conta Pablo Di Si, presidente da companhia para a América do Sul.

Ele acredita que o médio prazo é ainda mais promissor. “Estamos nos preparando para crescimento de dois dígitos”, diz. Como suporte à expectativa positiva, ele enumera a melhora na oferta de crédito, as taxas de juros estabilizadas em níveis mais baixos e o aumento da confiança do consumidor. Além disso, o executivo lembra que a Volkswagen tem uma série de lançamentos importantes para o Brasil, a começar pelo T-Cross, primeiro utilitário esportivo produzido pela companhia no País, que deve chegar ao mercado em abril.

Di Si acredita que a produção também deve se sustentar em patamar elevado, com a ajuda das exportações. “No ano passado avançamos 11% sobre 2017”, lembra. Segundo o executivo, o mercado argentino começa a se recuperar e, em paralelo, a Volkswagen tem trabalhado no desenvolvimento de outros negócios na América Latina.

O executivo admite que a intenção é aproveitar a maré de crescimento e trabalhar para voltar à liderança em vendas no Brasil, resgatando o legado do Gol, que foi o carro com maior demanda no País por mais de duas décadas. Di Si garante, no entanto, que o plano não é recuperar a posição a qualquer custo. “Não vou sacrificar margens só para ficar em primeiro lugar”, conclui.

Edge Computing: o que é, onde se aplica e qual a relação com a cloud?

08/02/2019 – Fonte: CIMM

Em tradução livre, Edge Computing significa computação de ponta, ou de borda, isto é, um sistema mais próximo que permite às organizações processarem um volume maior de dados de modo mais rápido e eficiente.

Para entender melhor, é importante compreender o atual cenário tecnológico. Estamos mais conectados do que nunca. Portamos e operamos dispositivos, móveis ou não, que geram e processam um grande volume de dados. E tudo fica armazenado na nuvem, o que permite que as informações estejam sempre acessíveis.

No entanto, o aumento de dispositivos conectados leva a uma limitação óbvia e inevitável: o elevado volume de dados deve ser proporcional aos recursos de computação, o que pode acarretar altos custos ao negócio; utilização excessiva da rede; alta latência; indisponibilidade e redução da confiabilidade dos sistemas.

Assim, já começamos a observar iniciativas de empresas que aproximam os serviços de nuvem ao perímetro da rede. Dessa forma, as operações de armazenamento e processamento aproximam-se das fontes dos dados, trazendo resultados mais ágeis. Isso é Edge Computing. A ideia é realocar parte do poder computacional do data center

para as extremidades (edges) da rede, incluindo pontos próximos ou o próprio dispositivo.

Por meio dessa tecnologia, os aparelhos IoT podem transmitir dados para um equipamento próximo, como um gateway, capaz de compreender e processar as informações e dar respostas rapidamente, reduzindo a necessidade de transferir dados à nuvem para então devolver o resultado.

Para entender como pode ser aplicado no âmbito corporativo, veja como a necessidade de maior disponibilidade e agilidade estão presentes em nosso cotidiano. Quando usamos um aplicativo para alugar casas, saber como está o clima, fazer agendamentos, pedir táxis, entre outras coisas, ficamos impacientes quando o sistema demora a dar uma resposta ou simplesmente está indisponível. Isso acontece porque ele depende muito do processamento e armazenamento externo, centralizado na nuvem.

Essa demora ou indisponibilidade dentro de uma organização pode impactar na perda de negócios e qualidade operacional. Então, se a empresa implementar uma infraestrutura de edge, por meio de um data center modular local, por exemplo, processos importantes e cargas de trabalho podem ser processados rapidamente, com uma latência quase imperceptível.

Quais impactos traz ao negócio?

Um dos grandes ganhos do Edge Computing para o negócio é a não dependência de um data center distante, bastando ao gestor gerenciar a periferia da rede, ou seja, os pontos próximos de processamento e armazenamento. Mas, assim como toda tecnologia em evolução, aqui também é necessário estar atento a alguns riscos que podem impactar o negócio.

Um deles e talvez o principal, está relacionado à segurança. Se você traz o armazenamento e o processamento para a borda da rede, distribuindo para diversos pontos, aumenta substancialmente o tamanho da superfície exposta a ataques. Eles podem se tornar portas de entrada desprotegidas.

Há também a preocupação com o custo da implementação e o gerenciamento das extremidades. Dentro de um ponto de vista escalável, quanto maior a infraestrutura de TI, maiores serão os valores usados para expandir, operar e monitorar. Os custos acabam crescendo proporcionalmente à ampliação do negócio.

No entanto, essa é apenas uma das perspectivas, pois muitos defenderão o Edge Computing como uma solução mais segura, uma vez que os dados não precisam trafegar na nuvem, permanecendo em um ambiente seguro e controlado.

Edge Computing e cloud: qual a relação?

Por conceito, as duas tecnologias são opostas quando se referem ao local de processamento e armazenamento. Ao passo que a nuvem mantém a operação em um data center central, em um servidor remoto, o Edge Computing realoca o processamento nas bordas da rede, em pontos mais perto dos dispositivos.

Apesar de diferentes, eles não se substituem. Na realidade, são complementares. Por exemplo, regras de análise podem ser criadas em nuvem e, então, enviadas para os dispositivos periféricos para um processamento próximo.

Assim, não se trata de uma discussão acerca de qual tecnologia dominará os próximos anos, mas sim, sobre o que as empresas têm feito hoje para garantir a qualidade, a segurança e a disponibilidade de serviços e informações com base nos recursos já existentes.

Continental finaliza aquisição da Kathrein Automotive

08/02/2019 – Fonte: CIMM

Expertise de desenvolvimento recém-adquirida vai consolidar a posição da empresa no mercado crescente de antenas automotivas

A empresa de tecnologia Continental anunciou hoje a finalização da aquisição da Kathrein Automotive GmbH depois de as autoridades antitruste terem aprovado oficialmente a transação. Incorporar a divisão automotiva de antena com sede em Rosenheim à empresa de tecnologia de satélite Kathrein é um avanço que dará à Continental um importante segmento que agregará à sua expertise. As antenas inteligentes de veículo são o ponto de partida para os conceitos de conectividade do futuro no interior do carro e além.

As possíveis aplicações variam de chaves de acesso remoto e aplicativos de navegação a soluções de telemática. Um veículo conectado pode conter mais de 22 antenas instaladas. Com o suporte da Kathrein Automotive, a Continental pode oferecer um portfólio diversificado, de uma antena de haste a um Módulo Inteligente de Antena.

As principais funções do Módulo Inteligente de Antena incluem a integração de diversas tecnologias V2x, como a solução global híbrida 5G V2X, que permite uma comunicação via rede de celular com uma transferência de dados rápida, confiável e direta. A Continental recebeu recentemente seu primeiro projeto de cliente para essa plataforma híbrida 5G.

"Fico muito feliz de ter toda o pessoal da Kathrein Automotive no conselho. Os mais de 1.000 colaboradores que ganhamos são um compartilhamento valioso de experiência e expertise no campo da conectividade automotiva," disse Johann Hiebl, head das unidades de negócio Body & Security and Infotainment & Connectivity da Continental. Com a compra da Kathrein Automotive, a Continental vai aprofundar o nível de cooperação entre equipes de várias divisões de P&D. "Tomaremos decisões imediatas para trabalhar ainda mais no avanço do desenvolvimento das soluções de conectividade de alta performance para a mobilidade inteligente," afirma Hiebl.

A Continental está incorporando todos os colaboradores da Kathrein Automotive e todas as oito localizações no Brasil, China, Alemanha, México, Portugal e Estados Unidos. As duas partes concordaram em não divulgar o preço da compra.

Previsões promissoras do mercado para antenas de veículos

A decisão da Continental em adquirir uma fabricante especialista em sistemas automotivos de transmissão e recepção colocou-a na melhor posição para suprir o mercado de antenas de veículos. As previsões de analistas, como da Radiant Insights, indicam que esse mercado vai crescer 6,5% ao ano a partir deste ano até 2022. A incorporação da expertise da Kathrein também constitui um desenvolvimento sistemático do que já foi provado ser uma parceria de desenvolvimento de sucesso.

A Continental e a Kathrein já criaram juntas duas soluções de conectividade para o mercado: o Módulo Inteligente de Antena e o Terminal de Dispositivo Inteligente multifuncional. O Módulo Inteligente de Antena substitui as antenas únicas que estão espalhadas pelo veículo combinando-as e as peças eletrônicas subjacentes em um módulo de hardware. Isso não só organiza a fiação e reduz o espaço de instalação, como também melhora a qualidade do sinal.

Além disso, o Terminal de Dispositivo Inteligente multifuncional permite que o motorista integre seu estilo de vida digital ao veículo, conectando de maneira fácil e abrangente os dispositivos móveis com o carro.

Expertise compartilhada para melhorar o desenvolvimento do Módulo Inteligente de Antena

O compartilhamento da expertise de desenvolvimento e defabricação é o fator motivador para a inovação que a Continental está buscando, especialmente considerando o desempenho positivo do mercado de antenas de veículos. Johann Hiebl destacou o quão importante é o processo atual de otimização e ampliação das soluções existentes. "Não estamos relaxados, aproveitando nosso sucesso de hoje. Muito pelo contrário. Na verdade, estamos desenvolvendo continuamente o Módulo Inteligente de Antena."

Duas inovações que a Continental revelou recentemente na CES de Las Vegas foram o design ultrafino e o desempenho melhorado da última geração do Módulo Inteligente de Antena. O design novo e espaçoso da tecnologia é baseado em um método desenvolvido pela Kathrein para integrar as estruturas da antena em uma placa de circuito impresso no módulo.

Esse método deixa obsoleto o design anterior de barbatana de tubarão - uma vantagem clara quando o assunto é o melhor uso do espaço de instalação. A última versão do Módulo Inteligente de Antena também ganha pontos em performance. Tem funcionalidade 5G e entrada/saída múltipla 4x4, permitindo a transferência de dados simultânea por meio de canais múltiplos de transmissão e recepção. Isso significa que o módulo oferece o máximo de taxas de dados e distância para todos os serviços sem fio.

O líder mundial de mercado Kässbohrer automatiza a produção de seu PistenBully com robô de pintura da Dürr

08/02/2019 – Fonte: CIMM

As niveladoras de neve Kässbohrer PistenBully são agora pintadas por um robô da Dürr. Isso reduz pela metade a duração do processo de pintura, já que a aplicação feita por um robô é muito mais rápida do que a aplicação manual.

Para o fabricante líder internacional de veículos especializados em preparação de declives, automatizar o processo significa maior eficiência na produção e menor exposição dos trabalhadores a tintas e solventes.

Temperaturas abaixo do ponto de congelamento, cristais de gelo afiados, forte radiação UV: quando usado em pistas e trilhas de esqui cross-country, as superfícies da cabine do PistenBully estão sujeitas às condições mais extremas.

Para fornecer proteção contra as condições ambientais agressivas, são aplicados dois revestimentos de primer e o revestimento de base, o que é feito por um robô de pintura **EcoRP L033** da Dürr, que reveste as estruturas de metal por fora e por dentro. "O robô não precisa de mais do que uma hora para pintar uma cabine.

Em comparação com a pintura anterior feita à mão, isso economiza tanto tempo que fomos capazes de aumentar significativamente nossa produção para 600 cabines por ano", diz Uwe Thierer, Gerente de Planta da Kässbohrer Geländefahrzeug AG em Laupheim.



Além da velocidade, a qualidade uniforme e reproduzível do robô garante um alto ganho de eficiência no processo. As camadas de tinta são aplicadas em uma cabine de combinação. Primeiro, o **EcoRP L033** aplica duas camadas de primer como agente de ligação e proteção contra a corrosão, úmido sobre úmido, sem secagem entre as aplicações.

A tecnologia de alteração de cor e dosagem integrada no braço central do robô garante perdas mínimas de tinta ao alterar a cor, assim como curtos tempos de lavagem, com o mínimo de consumo de solvente. Segue então o estágio intermediário de secagem antes do terceiro estágio de pintura, com o revestimento de base como aplicação de cor.

O escopo de entrega da Dürr inclui também a tecnologia de transportador skid com mesa giratória e função de inclinação. Isso garante ajuste reproduzível da cabine e o correto posicionamento da cabine no processo de pintura. O robô pinta totalmente a carroceria e, aplicando duas camadas de primer, cuida da proteção contra corrosão, o que acontece em um tanque no caso da pintura automotiva. Cinco recipientes de pressão para cor principal, endurecedor e diluente são oferecidos para o fornecimento de tinta.

A automação da pintura aumenta a segurança ocupacional

A saúde é outro importante argumento a favor da automatização do processo de pintura. Quando isso é feito à mão, os trabalhadores são expostos a vapores de tinta e de solvente. Quando um robô é utilizado, essa incumbência é retirada dos trabalhadores. Como parte do processo de automação, a Kässbohrer também mudou para pintura livre de cromato na fabricação do PistenBully.

O Grupo Dürr tem marcado presença direta desde 1964 no Brasil, atualmente emprega 250 funcionários. Dürr Brasil Ltda com sede em São Paulo, comercializa a maioria dos produtos do portfólio do grupo. Entre suas principais atividades estão sistemas completos de Pintura em regime chave na mão, mas também serviços, modificações e modernizações de instalações existentes não somente na indústria automobilística, mas também outros setores industriais na América do Sul.

Seus clientes incluem fabricantes automotivos, sua cadeia de fornecedores, e também indústria em geral. Na Dürr Brasil também são oferecidos treinamentos e ensaios no centro de testes de aplicação de pintura, colagem, e vedação. Adicionalmente a Dürr Brasil é responsável pela Schenck RoTec com tecnologia de balanceamento. O Grupo HOMAQ opera a fábrica (HOMAG Indústria e Comércio de Máquinas para Madeira Ltda) e escritórios de vendas e assistência técnica, em São Paulo. A filial da Dürr, AGRAMKOW do Brasil produz sistemas de enchimento e equipamento de testes para refrigerantes, ar condicionado e bombas de aquecimento fabricadas em São Paulo.

O Grupo Dürr está entre os líderes mundiais em engenharia mecânica e industrial com vasta experiência em Automação e digitalização / indústria 4.0. Produtos, sistemas e serviços oferecidos pela Dürr permitem processos de produção altamente eficientes em diversos setores.

A Dürr possui em sua carteira de clientes setores da indústria automotiva, indústria mecânica, química e farmacêutica e a indústria de madeira. Em 2017, o Grupo gerou receitas de vendas de € 3,71 bilhões. Em Outubro 2018, a Dürr adquiriu a indústria norte americana de tecnologia ambiental Babcock & Wilcox company, incorporando a marca MEGTEC and Universal brands. A companhia possui 16.000 funcionários e esta presente em 108 localidades, situadas em 32 países. O grupo atua mercado por meio de cinco divisões:

- **Paint and Final Assembly Systems:** Linhas de pintura e instalações de montagem final para a indústria automotiva

- **Application Technology:** Tecnologia de robôs para a aplicação automática de tinta, selantes e adesivos, produtos para aplicação e distribuição de materiais
- **Clean Technology Systems:** Sistemas de purificação de gases de exaustão e sistema de redução de ruídos
- **Measuring and Process Systems:** Sistemas de balanceamento, linhas de montagem, testes de final de linha, e máquinas de enchimento
- **Woodworking Machinery and Systems:** Máquinas e sistemas para processamento de madeira

WEG inaugura centro de inovação em Jaraguá do Sul

08/02/2019 – Fonte: CIMM (publicado em 07-02-2019)

A WEG deu mais um importante passo na consolidação de sua estratégia de desenvolver continuamente novas tecnologias, com a inauguração do Centro de Inovação Aberta IoT WEG, localizado no Centro de Inovação NOVALE – impulsionadora de negócios.

Neste espaço, além de serem desenvolvidos dispositivos para monitoramento de máquinas, assim como software e aplicativos voltados para a indústria 4.0, o local será ideal para o relacionamento da WEG com startups.

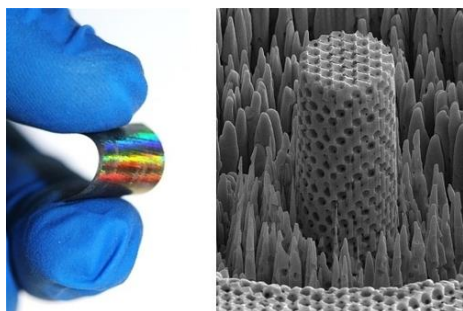
Em 2019, um dos focos da equipe de pesquisadores é o aperfeiçoamento e desenvolvimento de novas funcionalidades do sistema de monitoramento de máquinas elétricas, o WEG Motor Scan, e do portal IoT WEG.

Madeira metálica forte como titânio e cinco vezes mais leve

08/02/2019 – Fonte: CIMM (publicado em 07-02-2019)

Defeitos aleatórios no titânio industrial fazem com que o metal atinja apenas uma fração da força que poderia teoricamente ter.

Sim, já existe uma madeira mais dura que o aço e o titânio, mas James Pikul, da Universidade da Pensilvânia, nos EUA, queria inverter a equação. Assim, ao invés de fabricar uma madeira que se parece com metal, ele fabricou um metal que se parece com madeira.



O resultado é igualmente promissor em termos de versatilidade e de aplicações práticas: uma folha de níquel com poros em nanoescala que tornam o material tão forte quanto o titânio, mas de quatro a cinco vezes mais leve.

Embora seja largamente usado na indústria aeroespacial e em materiais esportivos, as propriedades do titânio dependem da maneira como os átomos do metal são empilhados. Na prática, defeitos aleatórios que surgem no processo de fabricação significam que o metal atinge apenas uma fração da força que poderia teoricamente ter - o titânio é tão forte quanto o aço, mas cerca de duas vezes mais leve.

Trabalhando na escala dos átomos individuais, portanto, é possível construir novos materiais com proporções de força-peso ainda melhores. Um bloco de titânio no qual

cada átomo estivesse perfeitamente alinhado com seus vizinhos seria dez vezes mais forte do que o que pode ser produzido atualmente.

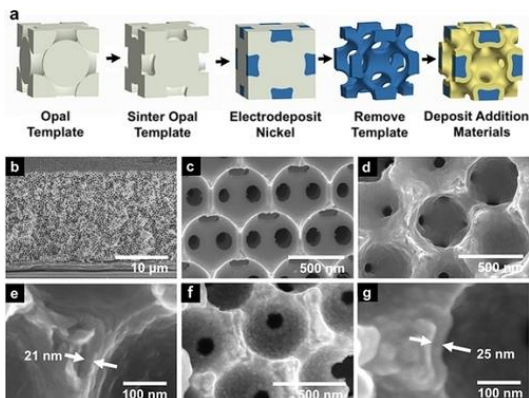
Metal celular

Foi nisso que Pikul se inspirou, projetando estruturas porosas em nanoescala. O espaço vazio dos poros e o processo de automontagem com que são feitos tornam o metal poroso semelhante a um material natural - a madeira - e ganhe muito em força e leveza.

"A razão pela qual chamamos [este material] de madeira metálica não é apenas sua densidade, que é mais ou menos a mesma da madeira, mas sua natureza celular," detalha Pikul. "Os materiais celulares são porosos; se você olhar para os grânulos da madeira, você verá partes que são grossas e densas e feitas para sustentar a estrutura, e partes que são porosas e feitas para suportar funções biológicas, como o transporte entre as células."

A madeira metálica tem essa mesma estrutura, com áreas grossas e densas, com barras metálicas resistentes, e áreas porosas com lacunas de ar. As barras de suporte têm apenas 10 nanômetros de largura, o que equivale a cerca de 100 átomos de níquel, algo que não se pode ainda obter com impressoras 3D, por exemplo, que tipicamente imprimem com resolução na faixa das centenas de nanômetros.

Outra grande vantagem é que a madeira metálica se compara ao titânio, mas é feita de níquel, um metal bem mais barato.



Fabricação da madeira metálica

O método desenvolvido por Pikul começa com minúsculas esferas de plástico, com algumas centenas de nanômetros de diâmetro, suspensas em água. Quando a água é lentamente evaporada, as esferas se assentam e ficam empilhadas como laranjas em uma caixa, fornecendo uma estrutura ordenada e cristalina.

Usando galvanoplastia, a mesma técnica que adiciona uma fina camada de cromo a peças de carros, as esferas de plástico recebem uma infiltração com níquel. Uma vez que o níquel se assenta entre os poros, as esferas de plástico são dissolvidas com um solvente, deixando uma rede aberta de suportes metálicos.

Como aproximadamente 70% do material resultante é espaço vazio, a densidade dessa madeira metálica feita de níquel é extremamente baixa em relação à sua resistência - com uma densidade igual à da água, um bloco de madeira metálica flutua da mesma forma que um bloco de madeira vegetal.

A equipe agora pretende escalonar sua técnica para a produção em larga escala, fornecendo uma alternativa mais barata, mais leve e mais forte do que o titânio metálico.

Autopeças faturam 17,4% a mais em 2018

08/02/2019 – Fonte: Automotive Business (publicado em 07-02-2019)



Crescimento do mercado interno e exportações ajudaram indústria local

O faturamento das fabricantes de **autopeças** cresceu 17,4% no acumulado de 2018 sobre o ano interior. Segundo o Sindipeças, entidade que reúne empresas do setor, o ano foi ajudado pela melhora no desempenho do mercado interno e também pelas exportações, que a despeito da Argentina alcançaram diversificação de mercado e maior volume de transações.

As entregas para as montadoras cresceram 17,3%. Esse canal respondeu por mais de 60% das vendas da indústria de autopeças. E as exportações, que detêm parcela próxima a 20% do faturamento, anotaram alta de 26,5% quando analisadas em reais e de 10,8% em dólares. As transações com o mercado de reposição cresceram menos, 7,9%. Mas a fatia do segmento fechou 2018 próxima a 15%.

Ainda de acordo com o Sindipeças, a utilização da capacidade instalada na indústria de autopeças registrou média próxima a 70% durante o ano passado, crescendo 4,5 pontos percentuais sobre 2017. E o emprego no setor aumentou 8,1%.

Anef prevê alta de 12% do volume de crédito para o financiamento de veículos em 2019

08/02/2019 – Fonte: Automotive Business (publicado em 07-02-2019)

Com isso, o saldo das carteiras pode aumentar na mesma proporção, para R\$ 225,3 bilhões

Seguindo a tendência de projeção de crescimento para o mercado de veículos, seja da indústria, seja do setor de distribuição, os bancos de montadoras estimam que o **crédito para o financiamento** desses veículos também aumentará em 2019. Projeções divulgadas na quinta-feira, 7, pela Anef, associação que reúne os bancos de montadoras, indicam que deverá haver um novo ano de alta também para o sistema financeiro.

“Nossa estimativa é que os recursos liberados tenham um aumento de 12,8% em comparação com o fechamento que alcançamos no ano passado, que foi de R\$ 125,4 bilhões, e agora estimamos R\$ 141,5 bilhões. No caso do saldo de financiamento, projetamos um crescimento de 11,8%, passando de R\$ 201,6 bilhões para R\$ 225,3 bilhões”, projeta o presidente da Anef, Luiz Montenegro.

Em 2018, o total de crédito liberado para o financiamento de veículos ficou 24% acima do registrado no ano anterior, mostram os números da entidade, o que demonstra que os bancos de montadoras e outras instituições financeiras possuem a liquidez necessária para atender a demanda atual. Para Montenegro, após o período de crise, os brasileiros estão investindo novamente na compra de bens com valores mais elevados.

“Mantemos nossa confiança no crescimento econômico e no desenvolvimento social. Mais uma vez, como foi em 2017, nossas expectativas foram superadas e, após um período de recessão, o financiamento volta a crescer, e ser uma possibilidade para

quem quer comprar um veículo. Com a queda da taxa básica de juros, que fechou 2018 em 6,5%, e outros fatores econômicos favoráveis, conseguimos garantir uma previsibilidade que gera mais confiança ao consumidor”, defende o executivo.

O crescimento do crédito refletiu no saldo das carteiras em 2018, que subiu 18% na comparação com o ano anterior, para R\$ 201,6 bilhões. Deste total, o CDC respondeu pela maior parte das operações R\$ 198,2 bilhões, alta de 18,7%. Já as operações de leasing diminuíram 8,1%, fechando 2018 em R\$ 3,4 bilhões.

Com isso, o CDC respondeu por 52% dos financiamentos, pagamentos à vista foram 43% do total de compras de veículos, seguido por consórcios, com 4%, e leasing, com apenas 1%. Para os veículos pesados, que considera as vendas de caminhões e ônibus, o Finame representou 55% dos contratos, seguido pelo CDC, com 27%, compras à vista foram 10%, consórcios responderam por 5% no segmento e leasing, 3%.

Marcopolo implanta centro de fabricação de componentes

08/02/2019 – Fonte: Automotive Business (publicado em 07-02-2019)



Produção de componentes e subconjuntos metálicos agora se concentra em um só local

Nova área de quase 20 mil m² na unidade Ana Rech já recebeu R\$ 30 milhões
A **Marcopolo** iniciou na unidade Ana Rech as operações do novo **centro de fabricação de componentes** e subconjuntos metálicos.

Com investimento total de cerca de R\$ 70 milhões, dos quais R\$ 30 milhões já foram aplicados, a nova planta é a mais moderna da companhia e serve para centralizar operações que antes eram executadas em diferentes sites. Com isso, a mudança permite melhoria em produtividade e sinergia.

O projeto começou em novembro de 2017. O centro de fabricação tem 19,6 mil metros quadrados de área total e empregará inicialmente 180 colaboradores. No novo setor estão sendo realizadas as operações de corte de tubos com laser, com serras automatizadas e por processos robotizados. A unidade conta com máquinas automatizadas de conformação de tubos, células de solda robotizadas e células de montagem com o conceito de minifábricas de montagem de componentes e subconjuntos.

Toda a operação é regulada pelo departamento logístico de expedição no fim do processo e existe um “supermercado” intermediário para regular e estabilizar a produção, além de preparar os kits de componentes para a célula de montagem.

O setor tem ainda células de corte a plasma de chapas, centro automatizado de dobras de chapas, célula de prensas, uma nova linha de tratamento superficial de alumínio e aço, uma linha de montagem de conjuntos de portas e aberturas laterais de alumínio, uma área de fabricação de mecanismos diversos e células de montagem e solda.

Segundo a Marcopolo, o setor adota conceitos de produção que proporcionam renovação natural de ar por convecção, telhado e revestimento lateral com isolamento térmico e iluminação por LED com ajuste automático de intensidade.

Ainda conforme a Marcopolo, a infraestrutura da nova área está preparada para receber equipamentos com tecnologias da indústria 4.0, como duas máquinas italianas que serão instaladas em março. Toda a área de circulação externa (para movimentação de caminhões com matéria-prima) recebeu um pavimento de concreto praticamente elimina a manutenção do piso.

Segundo o gerente de engenharia de processo, Júlio Igansi, entre os diferenciais do novo centro estão a unificação e racionalização de recursos, fluxos contínuos de produção e logístico, além da gestão visual de todo o processo produtivo.

"A fábrica é extremamente segura e atende os princípios lean, com foco na eliminação de desperdícios e padrões de eficiência e qualidade ainda mais elevados", conclui Igansi.

Librelato quer 20% do mercado de implementos em 2019

08/02/2019 – Fonte: Automotive Business (publicado em 07-02-2019)



CEO da Librelato, José Carlos Sprícigo, projeta participação de 20% da marca no mercado em 2019

Após dobrar vendas em 2018, empresa encerrou o período com 13% de participação

Definitivamente, a crise ficou no passado para a **Librelato**: a fabricante de implementos rodoviários registrou 2018 como um de seus melhores anos no mercado brasileiro ao dobrar as vendas com relação ao ano anterior, somando pouco mais de 7,5 mil unidades emplacadas no período. O resultado conferiu à empresa 13% de participação do mercado e para 2019, a meta é elevar ainda mais a fatia, uma vez que a empresa prevê crescimento de 18% das vendas de caminhões no Brasil.

"Com base nessas projeções e em sinais claros de recuperação econômica no País, estamos planejando a ampliação de nossa atuação no mercado e devemos superar o excelente resultado de 2018. Além disso, existe uma consolidação da marca no exterior, o que gera cada vez mais negócios. Para 2019 pretendemos chegar a 20% de market share com base em várias ações comerciais que já estão previstas e melhoras contínuas na produção", afirma o CEO da companhia, José Carlos Sprícigo.

O bom resultado de 2018 se deve, especialmente, à retomada das compras por parte dos transportadores e empresários em geral. Os números da empresa mostram que os segmentos que mais compraram foram o agrícola, construção, florestal e de bebidas. O executivo também observa que houve um aumento de procura por implementos com maior qualidade e eficiência por parte dos clientes.

"Estamos em constante evolução, com nossa área de pesquisa e desenvolvimento em franca atividade para aprimorar nossos produtos. Já temos novidades reservadas para lançar ainda este ano durante a Fenatran, que promete ser ainda mais positiva que a edição anterior", comenta.

O que também contribuiu para o desempenho da empresa em 2018 foram as exportações: foram 1 mil unidades, 40% a mais do que no ano anterior. A marca enviou seus produtos para o Bolívia, Chile, Paraguai e Uruguai.

“As exportações foram extremamente importantes para nossos resultados nos últimos anos, pois durante a retração do mercado interno esta atividade nos ajudou a manter um ponto de equilíbrio. Em 2017, registramos aumento de 37% nas vendas externas em relação a 2016, o que mostra um crescimento contínuo nesta área”, conclui.

Yamaha Crosser recebe freio ABS dianteiro

08/02/2019 – Fonte: Automotive Business (publicado em 07-02-2019)



Roda dianteira recebeu sistema antitravamento ABS e a traseira trocou tambor por disco Moto 2019 ficou R\$ 1 mil mais cara e parte agora de R\$ 12.390

A **Yamaha** atualizou a XTZ 150 **Crosser** e a equipou com freio ABS na roda dianteira como item de série na linha 2019. O preço inicial passou para R\$ 12.390, R\$ 1 mil a mais que a 2018.

A chegada às concessionárias deve ocorrer em março. Além do sistema antitravamento, a roda dianteira ganhou disco maior, agora com 24,5 centímetros. E o tambor traseiro foi substituído por um disco de 20,3 cm. A Crosser permanece à venda em duas versões, S e Z. Esta segunda tem para-lama dianteiro mais alto e custa R\$ 200 a mais.

O motor flex de 150 cc permanece o mesmo e produz até 12,4 cv quando abastecido com etanol. A transmissão tem cinco marchas.

O painel continua bem equipado e traz conta-giros analógico e display digital com velocímetro, hodômetros totalizador e parcial, relógio, marcador de combustível e função Eco, que ajuda o piloto a baixar o consumo de combustível. O tanque da Crosser tem capacidade para 12 litros.

A mudança na Crosser serve para atender a uma legislação de segurança. Desde 1º de janeiro deste ano todas as motos abaixo de 300 cc produzidas no Brasil ou importadas têm de ser equipadas com ABS ou sistema de freios combinado. Para modelos de 300 cc em diante o ABS é obrigatório.

A XTZ 150 Crosser foi apresentada em fevereiro de 2014. Até janeiro de 2019 teve 87,5 mil unidades emplacadas. Começou o ano como a moto mais vendida da Yamaha. Foram quase 2 mil emplacamentos em janeiro. Sua garantia é de três anos.

Renault apura se Ghosn usou contrato com Versalhes para pagar casamento

08/02/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 07-02-2019)

Acordo de 2016, previu patrocínio de 2,3 milhões de euros para restauração; empresário nega

A Renault informou nesta quinta (7) ter encontrado indícios de que seu ex-diretor-geral, o brasileiro Carlos Ghosn, usou um acordo da montadora com os gestores do castelo de Versalhes para financiar em parte seu casamento, celebrado no local.

Segundo a empresa, um pacto firmado em junho de 2016 previa um patrocínio de € 2,3 milhões para a restauração de um dos salões do castelo do século 17. A contrapartida para a firma poderia se elevar a até 25% desse montante.

Em outubro daquele ano, a Renault reservou o Grande Trianon, uma das construções do complexo de Versalhes, para um jantar, que, sabe-se agora, comemorava o segundo casamento de Ghosn. O valor do aluguel do espaço é de € 50 mil.



Casamento de Carole Nahas e Carlos Ghosn, no Palácio de Versalhes, em 2016 - Zero Hedge

O executivo está preso desde novembro no Japão, sob a acusação de ocultar parte de seus rendimentos e de usar dinheiro da Nissan, que também chefiava, para reaver perdas com investimentos particulares.

Até aqui, ele só está sendo processado por sua conduta à frente da montadora japonesa, cuja aliança com a Renault foi posta em xeque na esteira das denúncias contra Ghosn.

A firma francesa o manteve em seus cargos (o executivo acumulava a direção geral e a presidência do conselho administrativo) até o fim de janeiro, quando, diante do acúmulo de acusações no Japão e da pressão do Estado francês, acionista majoritário, desvincilhou-se dele.

A suspeita de desvio, para fins pessoais, de recursos previstos em contrato entre pessoas jurídicas é a primeira a sair da investigação interna conduzida pela Renault desde que o caso estourou, no fim de 2018

A conduta de Ghosn nas rédeas da joint venture Renault Nissan BV também está sob escrutínio. Na quinta, a montadora francesa informou ter transmitido sua apuração à Justiça.

Mas há um grande asterisco na história: um recibo emitido pela empresa que organizou o casamento faz menção a uma locação "oferecida por Versalhes" a Ghosn, o que sugere que se poderia tratar de um presente pessoal, e não da apropriação indevida de um benefício do qual a Renault deveria usufruir.

OUTRO LADO

Fontes ligadas à defesa de Carlos Ghosn na França afirmaram que a acusação é "difamatória" e que Ghosn assumiu todas as despesas da festa.

Segundo nota da defesa, uma sala foi disponibilizada pelo Palácio de Versailles para o casamento e, "se a mesma foi considerada como patrocínio corporativo pela companhia, tal informação não chegou ao conhecimento de Ghosn. Caso soubesse, Ghosn estaria pronto a reembolsar o valor gasto".

Franceses dizem que Nissan age como auxiliar da acusação

08/02/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo

Acusações forem trocadas em cartas entre advogados das

A Renault questionou o compromisso da Nissan para com a aliança entre as duas montadoras, em uma troca ressentida de cartas entre os advogados das duas empresas sobre a forma pela qual Carlos Ghosn foi tratado.

Em resposta, a montadora japonesa acusou sua parceira francesa de resistir à investigação sobre seu ex-presidente-executivo.

As cartas, vistas pelo Financial Times, mostram o quanto será difícil buscar a paz, apesar do apoio público à aliança expresso pelo presidente francês, Emmanuel Macron, pelo primeiro-ministro japonês, Shinzo Abe, e pelos novos líderes das duas companhias.

A aliança tripla entre Renault, Nissan e Mitsubishi que Ghosn comandava --a Renault detém 43% das ações da Nissan, e a Nissan detém 15% das ações da Renault-- fabrica mais de 10 milhões de automóveis por ano.

Executivos e integrantes do conselho da Renault disseram ainda não ter visto provas conclusivas da culpa de Ghosn. Eles acusam suas contrapartes na Nissan de agir por trás de suas costas ao tentar questionar empregados da Renault, como parte das investigações internas da Nissan, e de agir como auxiliares da Procuradoria pública de Tóquio, que indiciou Ghosn e o mantém preso na capital japonesa.

"O fato de a Nissan não ter revelado sua revisão em tempo hábil e seus pronunciamentos unilaterais e vagos sobre delitos na RNBV [a joint venture entre Renault e Nissan registrada na Holanda, Renault-Nissan BV] são incompatíveis com o Acordo Mestre de Aliança Renegociado e com as décadas de colaboração entre a Nissan e a Renault", escreveram advogados do escritório Quinn Emanuel, que representa a montadora francesa, em 16 de janeiro.

Os advogados da Renault expressaram "preocupações quanto ao comprometimento da Nissan" para com o acordo de parceria. Na mesma carta, eles afirmaram que alguns empregados do grupo francês haviam sido contatados por executivos da Nissan que declararam estar trabalhando com a Procuradoria pública japonesa, "o que na prática converte a empresa e seu departamento jurídico em uma extensão da Procuradoria pública".

Em resposta, 12 dias depois, advogados dos escritórios Latham & Watkins, que representa a Nissan, rejeitaram as argumentações e acusaram a Renault de falta de transparência e cooperação.

"A Renault resistiu aos esforços da Nissan para descobrir a verdade sobre a conduta de Ghosn —ainda que ele tenha sido apontado pela Renault para seu assento no conselho da Nissan", a carta afirma. "De fato, a Renault em determinados momentos atacou a investigação sobre a conduta de Ghosn."

Inadimplência do consumidor sobe 2% em janeiro ante dezembro, aponta Boa Vista

08/02/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 07-02-2019)

O índice de inadimplência do consumidor no País apurado pela Boa Vista mostra crescimento de 2% em janeiro em relação a dezembro. Entretanto, no acumulado de 12 meses, o indicador caiu 1,1% e cedeu 6,5% em relação a janeiro de 2018.

Conforme a Boa Vista, as adversidades ocorridas na economia ao longo dos últimos anos geraram grande cautela nas famílias, inibindo o consumo e a tomada de crédito, contribuindo para a queda do fluxo de inadimplência.

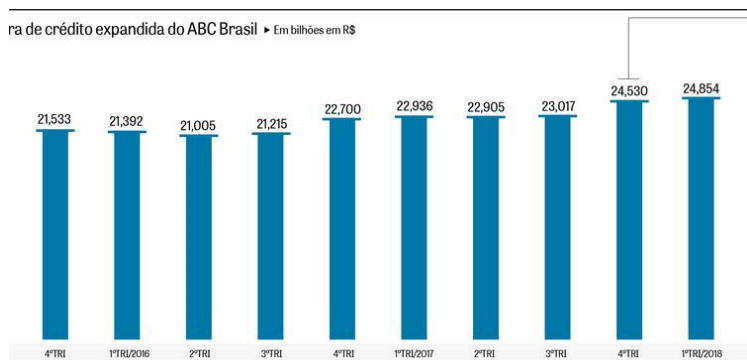
Passado o período mais intenso da crise econômica, observa a nota, o indicador demonstra sinais de que caminha para estabilização, após três anos consecutivos de retração.

Ainda assim, a entidade pondera que a manutenção de um ritmo estável do estoque de inadimplência está condicionada por uma recuperação mais consistente do mercado de trabalho, redução dos juros e evolução da renda.

ABC Brasil projeta maior participação de grandes corporações na carteira

08/02/2019 – Fonte: DCI (publicado em 07-02-2019)

Além da crescente demanda do crédito pelas empresas, o superintendente do banco também prevê bons resultados voltados para atuação em mercado de capitais e em fusões e aquisições



O Banco ABC Brasil projeta uma maior participação do Large Corporate na carteira de crédito em 2019. O segmento também impulsionará o resultado do banco de investimento da instituição, por meio do mercado de capitais e operações de fusões e aquisições.

A carteira de crédito expandida do ABC Brasil registrou R\$ 26,239 bilhões no quarto trimestre do ano passado, um aumento de 7% em relação a igual período de 2017. O Large Corporate – empresas com mais de R\$ 800 milhões de faturamento anual e que correspondem a cerca de 80% da carteira do banco –, atingiu R\$ 20,862 bilhões, alta de 2,4% na mesma relação (R\$ 20,381 bilhões).

Já o *Corporate* – com faturamento anual entre R\$ 100 milhões e R\$ 800 milhões – por sua vez, registrou um aumento de 29,6% no trimestre em comparação aos mesmos três meses de 2017, de R\$ 4,148 bilhões para R\$ 5,377 bilhões.

“Já começamos a sentir uma aceleração na demanda por crédito entre novembro e dezembro. E para 2019, contando agora do início de janeiro, já temos o melhor resultado para o período dos últimos cinco anos”, explica o superintendente de relações com investidores do ABC Brasil, Emerson Faria. “Com a economia voltando a recuperar, nossa perspectiva em relação à atividade econômica melhora e já vemos espaço para entregar um crescimento ainda melhor”, diz.

As projeções para a carteira de crédito do banco para 2019 é de um avanço entre 11% e 15%. Em 2018, os 7% concretizados ficaram abaixo do *guidance* para o ano, que era de uma alta entre 9% e 13%.

“Já prevíamos os impactos do cenário eleitoral, mas a greve dos caminhoneiros em maio trouxe uma pressão inesperada. De qualquer forma, Vemos o crédito voltando a

acelerar e enxergamos tanto uma maior participação do *Large Corporate* na carteira como a alta sendo puxada pelo segmento *Corporate*", afirma.

Mercado de capitais

Ainda segundo o executivo, porém, as expectativas de crescimento para este ano não estão somente ancoradas nas concessões. O banco de investimento do ABC Brasil foi o principal destaque entre as receitas de serviços, apontando um crescimento de 58,7% em 2018 frente a 2017, de R\$ 56,8 milhões para R\$ 90,2 milhões.

De acordo com Farias, grande parte desse crescimento no banco de investimento veio das linhas de *Large Corporate* e tendem a se intensificar ao longo deste ano. "Essas empresas têm acesso ao mercado de capitais e precisam de nós para fazer a ponte com seus investidores. Teremos um crescimento principalmente voltado para projetos de infraestrutura, trazendo operações relevantes", avalia o executivo.

Ele projeta, ainda, que a bandeira do ABC Brasil fique ainda mais conhecida no mercado em 2019. "Já tivemos operações significativas, como por exemplo a venda do Vernon, do Grupo Total e a venda dos ativos de transmissão de energia do Grupo J&F para a Taesa. Devemos ter mais casos de grandes credenciais", complementa o superintendente.

Maior apetite

O lucro líquido recorrente do ABC Brasil somou R\$ 121,4 milhões no quarto trimestre e um total de R\$ 457,8 milhões no ano. Os volumes representam um aumento de 9,8% e 5,7%, respectivamente, na comparação contra iguais períodos observados no ano anterior.

A inadimplência acima de 90 dias do banco ficou em 0,4% nos últimos três meses de 2018, recuo de 0,8 ponto percentual (p.p.) ante igual intervalo de 2017. Nessa linha, Farias acrescenta que os calotes estão em níveis abaixo da média do banco (0,6%) e que o banco está "muito provisionado", podendo assumir um apetite de até mesmo "aumentar a inadimplência se encontrar oportunidades de trazer retornos maiores para o banco".

ONS vê menor carga de energia em fevereiro; reduz previsão de chuvas no Sudeste

08/02/2019 – Fonte: DCI

A carga de energia elétrica no Brasil em fevereiro deverá atingir 73.341 megawatts médios, registrando uma alta de 7,1 por cento ante o mesmo período de 2018, apontou nesta sexta-feira o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). Na semana anterior, o ONS previa carga de 8,1 por cento para fevereiro.

Ao mesmo tempo em que reduziu a previsão de carga, que representa a soma do consumo com as perdas na rede elétrica, o ONS apresentou previsões de chuvas mais pessimistas para fevereiro na principal área de hidrelétricas do país.

Para o Sudeste, onde se concentram os principais reservatórios, as chuvas foram estimadas em 60 por cento da média, ante 63 por cento na semana anterior.

Para o Nordeste, o ONS prevê chuvas em 19 por cento da média histórica na área de hidrelétricas neste mês, ante 16 por cento da previsão da semana anterior.

No Sul, a previsão passou para 45 por cento da média histórica, de 75 por cento considerados anteriormente.

IPCA acelera alta a 0,32% em janeiro sob pressão de alimentos

08/02/2019 – Fonte: DCI

Em 12 meses, o IPCA passou a subir assim 3,78%, após ter encerrado 2018 com alta de 3,75%



A inflação oficial brasileira acelerou a alta em janeiro devido à pressão dos preços de alimentos, mas ainda permaneceu abaixo do centro da meta do governo em 12 meses, favorecendo a perspectiva de estabilidade dos juros. O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) registrou em janeiro alta de 0,32 por cento, depois de subir 0,15 por cento no mês anterior.

Os dados divulgados nesta sexta-feira pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostraram que o resultado é o mais forte em três meses. Em 12 meses, o IPCA passou a subir assim 3,78 por cento, após ter encerrado 2018 com alta de 3,75 por cento, resultado que ficou abaixo do centro da meta do governo, então de 4,5 por cento.

Para 2019 a meta oficial de inflação do governo é de 4,25 por cento pelo IPCA, com margem de 1,5 ponto percentual para mais ou menos. Em janeiro a maior pressão veio do grupo Alimentação e bebidas, que equivale a cerca de um quarto das despesas das famílias e cujos preços passaram a subir 0,90 por cento depois de alta de 0,44 por cento em dezembro.

A alimentação no domicílio avançou 0,97 por cento no mês, resultado principalmente das altas nos preços do feijão-carioca (19,76 por cento), cebola (10,21 por cento), frutas (5,45 por cento) e carnes (0,78 por cento). "No caso das frutas, é um aumento de demanda comum nos meses mais quentes do ano", explicou o analista do IBGE Pedro Costa.

As Despesas Pessoais, por sua vez, aceleraram a alta a 0,61 por cento no primeiro mês do ano, de 0,29 por cento em dezembro. Juntos, alimento e despesas pessoais responderam por cerca de 90 por cento do IPCA do mês. Somente os preços de Vestuário apresentaram deflação em janeiro, de 1,15 por cento, contra alta de 1,14 por cento no mês anterior.

"Se pegarmos os últimos anos, vemos que em dezembro há uma alta nos preços desse grupo, por causa das vendas no Natal, e liquidações em janeiro", completou Costa.

Mesmo com a pressão maior no início do ano, as perspectivas para a inflação permanecem confortáveis, com as projeções ancoradas e com um ritmo ainda moderado de crescimento econômico e da recuperação do mercado de trabalho no Brasil.

Na quarta-feira, o BC manteve a taxa de juros no seu piso histórico, de 6,5 por cento, e indicou que o quadro para a inflação ficou mais benigno, mas reforçou que vê assimetria no seu balanço de riscos.

Mantendo o tom de cautela, evitou abrir a porta para eventual diminuição da Selic, reforçando a perspectiva de estabilidade dos juros. A pesquisa Focus realizada semanalmente pelo BC mostra que os economistas consultados veem manutenção da

Selic este ano na mínima de 6,5 por cento. Para o IPCA, a projeção é de uma alta acumulada de 3,94 por cento neste ano.

S&P projeta que PIB do Brasil acelerará de 1,4% em 2018 para 2,4% em 2019

08/02/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 07-02-2019)

A agência de classificação de risco S&P Global Ratings informou que projeta uma aceleração do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil do nível esperado de 1,4% em 2018 para 2,4% este ano.

“Desde a eleição do presidente Jair Bolsonaro, o sentimento empresarial se fortaleceu. Além da melhora no sentimento, uma recuperação nos empréstimos bancários e condições do mercado de trabalho devem apoiar a aceleração da demanda doméstica, especificamente em investimento e consumo doméstico”, afirmou a agência, que projeta expansão média de 2,6% nos próximos três anos.

A agenda de reformas do novo governo foi citada pela S&P, que a classificou como “ambiciosa” por tentar abarcar a vulnerabilidade fiscal do País. A agência ameaça poder rebaixar a nota de crédito soberana do País caso o governo tome medidas que elevem essas vulnerabilidades, “ou seja, prejudique as perspectivas de um lento declínio nos déficits do governo ou acelere o aumento da dívida”.

A S&P também acredita que, no geral, o hiato negativo do produto, o alto nível de folga no mercado de trabalho, as perspectivas ainda moderadas para o crescimento do PIB real de curto prazo, as expectativas de inflação bem ancoradas e a credibilidade do Banco Central “devem ajudar a manter a inflação bem ancorada em 2019 e 2020”.

A agência projeta alta anual da inflação em torno de 4% entre 2019 e 2022, “em linha com as metas”. Sobre o BC, ela destaca que a autonomia formal do banco central “poderia reduzir as incertezas relacionadas aos ciclos eleitorais e proteger o Banco Central de possíveis interferências políticas na condução da política monetária”.

Não tem bala de prata contra corrupção, diz diretor da Transparência Internacional

08/02/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 07-02-2019)

Bruno Brandão pede medidas que transformem a relação do Estado com a sociedade e com o mercado

Não existe bala de prata contra a corrupção. Mudar leis é muito importante, o pacote proposto pelo ministro Sergio Moro “representa um passo importante”, mas nenhum país conseguiu controlar esse problema só com ferramentas legais.

A avaliação é do economista Bruno Brandão, diretor-executivo da Transparência Internacional no Brasil, em entrevista à **Folha**. A TI, como é conhecida, é a mais respeitada instituição global em políticas de combate à corrupção.



O economista Bruno Brandão, diretor executivo da Transparência Internacional no Brasil - Theo Marques - 18.nov.2016/Folhapress

Brandão considera o pacote importante "por trazer de volta ao debate público medidas de enfrentamento estrutural da corrupção".

Segundo ele, o pacote acaba com o deserto de propostas que acompanhou a Lava Jato, nas não toca em pontos essenciais. "As medidas fundamentais devem transformar a relação do Estado com a sociedade e com o mercado", diz, citando a transparência, a desburocratização e a responsabilização do setor privado em casos de corrupção.

É isso que a TI, junto com a Fundação Getúlio Vargas, reuniu num projeto chamado Novas Medidas contra a Corrupção, um compêndio de propostas de 300 instituições. Para ele, o pacote de Moro deve ser complementado pelas propostas da TI e da FGV, focadas em prevenção da corrupção.

Qual a avaliação que a Transparência Internacional faz do pacote de leis proposto pelo ministro Sérgio Moro? É um pacote amplo que mescla as agendas de enfrentamento ao crime organizado e à corrupção. Só podemos avaliar e opinar sobre as medidas anticorrupção.

Sobre este tema, entendemos que o pacote representa um passo importante por trazer de volta ao debate público medidas de enfrentamento estrutural da corrupção. Apesar da presença intensa do tema no debate público e da preocupação da população, o que vimos nos últimos anos foi um deserto de propostas de políticas públicas e reformas legais anticorrupção.

Qual a medida mais importante do pacote no combate à corrupção? Ou as propostas estão aquém do esperado? Não existe bala de prata contra este problema. É importantíssimo melhorar nossas leis e romper com a impunidade de réus poderosos.

Mas país nenhum do mundo conseguiu controlar o problema apenas pela persecução penal. As medidas fundamentais devem transformar a relação do estado com a sociedade e com o mercado.

São medidas que promovem governos transparentes e com amplo acesso à informação pública, a desburocratização, a responsabilização do setor privado e, não menos importante, a educação para uma cidadania participativa e ética.

As Novas Medidas contra a Corrupção, elaboradas por mais de 300 instituições brasileiras e mais de 200 especialistas liderados pela Transparência Internacional - Brasil e Fundação Getúlio Vargas, buscam exatamente esta abordagem múltipla e com forte ênfase na prevenção. É importante que ambos os pacotes sejam levados em conta durante a tramitação no Congresso e se complementem.

Há restrições ao que alguns especialistas chamam de ampliação do conceito de legítima defesa. O sr. acredita que essa proposta pode virar uma licença para matar, como dizem os críticos de Moro? Este é um tema que vai além da nossa área de conhecimento e atuação. Mas esperamos que, durante o processo de tramitação no Congresso, a sociedade possa ser amplamente consultada a respeito disso, que nós possamos contribuir com a dimensão anticorrupção do pacote e que as entidades e especialistas do tema de segurança pública também deem seus aportes às medidas contra o crime organizado.

Outro ponto criticado é o provável aumento da população carcerária num país que já tem o terceiro maior contingente do mundo de pessoas em prisões. Faz sentido aumentar a população carcerária? Nosso sistema judiciário é disfuncional nas duas pontas. Por um lado, é extremamente leniente e incapaz de punir réus poderosos.

Por outro, encarcera e viola sistematicamente direitos e garantias básicas da população de baixa renda. Qualquer medida que busque atacar o problema no andar de cima deve cuidar para não agravá-lo no andar de baixo.

Contudo, não podemos nunca descuidar da impunidade da grande corrupção, pois ela está por trás das nossas maiores mazelas sociais, inclusive da seletividade na aplicação da lei e da desigualdade no acesso aos direitos.

Algumas das medidas que endurecem o cumprimento da pena ou preveem o uso de gravação de advogados em prisões já foram consideradas inconstitucionais pelo Supremo. Vale a pena reduzir proteções constitucionais para combater o crime? Esta medida que trata do monitoramento de visitas em penitenciárias de segurança máxima diz respeito às visitas sociais, excluindo as visitas de advogados. Estas só poderão ser monitoradas mediante autorização judicial fundamentada, quando os próprios advogados estiverem sob investigação por atividade criminosa.

Isto já ocorre hoje e a mudança efetiva é que as visitas dos defensores deverão ser agendadas previamente. Entendo que a medida não reduz a proteção constitucional, mas busca um maior controle para que este direito não seja corrompido para favorecer o crime.

O que se deve cuidar, sempre, é da aplicação da norma, coibindo abusos. Aliás, a realidade do nosso sistema carcerário é de abuso crônico. Se quisermos levar a sério a defesa de proteções constitucionais, devemos é reformar com urgência este sistema desumano e absolutamente corrupto.

O projeto de Moro prevê o regime fechado para crimes de corrupção. Faz sentido essa medida ou é um exagero, já que o Supremo considerou inconstitucional medida similar? De fato, existe uma decisão do STF sobre a inconstitucionalidade de um dispositivo semelhante na Lei de Crimes Hediondos, mas a medida que foi proposta agora se diferencia por uma válvula de escape, conforme foi dito pelo próprio ministro Moro, que estabelece exceções a partir de critérios como o valor da coisa apropriada e antecedentes criminais.

Ainda assim, acredito que uma solução melhor é a proposta pela sociedade no pacote das Novas Medidas contra a Corrupção, que estabelece um aumento das penas para os crimes de grande corrupção, que envolve altos valores.

O aumento da pena mínima para esta corrupção mais grave resultaria, automaticamente, em uma progressão de regime também mais dura.

Com resistência de Bolsonaro, CUT é recebida por Mourão e critica reforma

08/02/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo (publicado em 07-02-2019)

Para central sindical, regime de capitalização será prejudicial para a classe trabalhadora

Com a resistência do presidente Jair Bolsonaro, a CUT (Central Única dos Trabalhadores) foi recebida nesta quinta-feira (7) pelo vice-presidente Hamilton Mourão, no Palácio do Planalto, e fez críticas à reforma previdenciária elaborada pela equipe econômica do novo governo.

Para a entidade sindical, historicamente ligada ao PT, a criação de um regime de capitalização, uma espécie de poupança do contribuinte para financiar sua própria aposentadoria, será prejudicial para a classe trabalhadora.

“Nós queremos organizar os trabalhadores para a resistência, porque os seus direitos estão sendo retirados”, disse o presidente da central sindical, Vagner Freitas. “Não existe democracia sem que os trabalhadores tenham legislação que os protejam”, acrescentou.



Os presidentes do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Wagner Firmino de Santana (à esq.), e da CUT, Vagner Freitas, após serem recebidos pelo vice-presidente Hamilton Mourão - Marcelo Camargo/Agência Brasil

A CUT pediu audiência com o general da reserva quando ele assumiu a função de presidente interino, na semana retrasada. Em uma gestão ainda fechada, Mourão tem feito uma espécie de contraponto ao presidente e recebido setores da sociedade tanto entusiastas como críticos ao novo governo.

Em 2017, quando ainda era pré-candidato à sucessão presidencial, Bolsonaro viajou aos Estados Unidos e cancelou a participação em evento na Universidade George Washington, na capital americana. Segundo ele, o motivo era o fato do organizador, Mark Langevin, já ter tido ligação com a CUT.

Em novembro, Freitas chegou a dizer que não reconhecia Bolsonaro como presidente. Em janeiro, no entanto, ele assinou carta, com outros dirigentes de centrais sindicais, pedindo diálogo com a atual gestão.

Na porta do gabinete da Vice-Presidência, Freitas disse que veio buscar informações sobre a proposta de mudança das aposentadorias e disse não concordar com a iniciativa caso ela mantenha o regime de capitalização.

Segundo ele, Mourão o aconselhou a debater o tema no Congresso Nacional. “Esse desenho é um desenho que nós conhecemos e favorece o capital financeiro nacional e internacional. Ele tira direitos dos trabalhadores, impede que você tenha aposentadoria e, mais que isso, impede que você tenha benefícios e assistência social”, criticou.

Artigo: Uma reforma da Previdência ambiciosa é a diferença entre a pasmaceira e o crescimento

08/02/2019 – Fonte: Folha de S. Paulo

Com a eleição dos presidentes da Câmara e do Senado, o ano legislativo finalmente começou e chegou a hora do governo Bolsonaro mostrar a que veio. Dada a precária situação fiscal do país, o tema é um só na economia: reforma da Previdência.

Ainda tenho dúvidas, mas os investidores em geral acreditam que a reforma deve ser aprovada no segundo semestre deste ano. Para eles, a questão é qual reforma?

Nesta semana, vazou para a imprensa um plano da equipe do ministro Paulo Guedes que provocaria uma redução de despesas de R\$ 1,3 trilhão entre 10 e 15 anos.

A proposta é tão ambiciosa quanto politicamente inviável. Não são poucos os que consideram injusto, por exemplo, igualar a idade de aposentadoria entre homens e mulheres ou reduzir a menos de um salário mínimo o benefício dos mais pobres.

Guedes sabe disso e fez uma jogada ousada e inteligente. Colocou a régua lá em cima para ter margem de manobra para negociar com os dois oponentes que tem pela frente: o núcleo político do próprio governo federal e o Congresso.



O ministro da Economia, Paulo Guedes, após reunião com o líder do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP) - Pedro Ladeira/Folhapress

O vice-presidente Hamilton Mourão e o ministro da Casa Civil, Ony Lorenzoni, foram rápidos em negar que a reforma ventilada seja consenso e acrescentaram que a decisão caberá ao presidente Jair Bolsonaro (PSL), que ainda convalesce de um pós-operatório.

A ambição da reforma que sairá do Planalto rumo ao Parlamento será fundamental para determinar o sucesso da empreitada. “O Executivo precisa deixar espaço para que deputados e senadores se sintam protagonistas e alterem pontos da reforma”, diz Juan Jensen, sócio da consultoria 4E.

Se Bolsonaro der luz verde para uma reforma que economize perto de R\$ 1 trilhão em 10 anos, existe uma boa chance de o Congresso desidratar isso para R\$ 800 milhões, o que ainda assim seria uma ótima reforma.

O governo federal poderia, por exemplo, contar na tramitação do projeto de lei com as a ajuda dos estados, que estão com a corda no pescoço e podem forçar suas bancadas a votar a favor. Guedes percebeu isso e vem negociando com os governadores.

Um ajuste nas contas públicas neste patamar poderia reestabelecer a confiança dos agentes econômicos no país, estimulando os investimentos e o emprego. Neste caso, o crescimento do PIB pode atingir perto de 4% em 2020, conforme os cálculos da 4E. Agora se Bolsonaro mandar uma reforma já esvaziada ao Congresso —com uma economia, digamos, de R\$ 400 bilhões em 10 anos— ou se a articulação política do governo ficar batendo cabeça durante a tramitação, as perspectivas são mais sombrias.

Nessa hipótese, o país não sai da pasmaceira tão cedo e o PIB deve continuar crescendo cerca de 2% em cima de uma base baixa. Infelizmente o segundo cenário é o mais provável, dada a complexidade do tema e a inexperiência política do governo.

Raquel Landim - Repórter associada da Folha, escreve sobre economia há 18 anos.

Guedes diz que ninguém mexe em direitos como 13º e férias

08/02/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 07-02-2019)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, repetiu nesta tarde de quinta-feira, 7, a fala dada pela manhã de que a reforma da Previdência não incluirá neste momento mudanças no regime trabalhista. Após reunião com o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), ele voltou a dizer que o atual sistema de direitos trabalhistas faz com que mais de 46 milhões de brasileiros estejam na informalidade. Perguntado

se o governo pretende acabar com direitos previstos na Constituição como férias e 13º salário, o ministro negou.

“Ninguém mexe em direitos, mas daremos novas alternativas para os trabalhadores”, respondeu, afirmando que preferia deixar essa discussão para um outro momento.

Guedes ainda aproveitou para atacar as centrais sindicais que já combatem a ideia do governo de criar uma carteira de trabalho verde e amarela com menos direitos. “Interesses corporativos são falsas lideranças que aprisionaram o Brasil a uma legislação fascista de trabalho. Os presidentes dos sindicatos precisam ter paciência, mas devem saber que a vida deles não será tão boa como antes. Está saindo a velha política e entrando uma nova política”, alfinetou.

O ministro reiterou que a palavra final sobre a reforma da Previdência é do presidente Jair Bolsonaro. Guedes não comentou a informação divulgada agora à tarde, pela equipe médica, sobre o quadro de pneumonia do presidente. “Precisamos respeitar o timing de recuperação de Bolsonaro. Cabe à equipe econômica formular as ideias e ao presidente decidir sobre elas”, disse.

Mansueto: o Brasil é um país de carga tributária e déficit fiscal muito altos

08/02/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 07-02-2019)

O secretário do Tesouro Nacional, Mansueto Almeida, disse nesta quinta-feira, 7, que o Brasil tem muitos desafios pela frente e uma situação econômica ainda muito delicada porque se trata de um país de carga tributária e déficit fiscal altos. De acordo com ele, a carga tributária brasileira é de 33% a 34% do Produto Interno Bruto (PIB), enquanto a média da América Latina é de 23% do PIB.

“Estamos falando de um País que tem uma dívida muito superior à média dos emergentes, que é inferior a 50% do PIB. A dívida bruta do setor público do Brasil está perto de 77% do PIB. Pela metodologia do FMI, é acima de 80%. Ou seja, o Brasil tem um endividamento muito superior ao dos países emergentes. O Brasil tem uma dívida e uma carga tributária muito altas, sem contar que tem um déficit fiscal também muito alto.”

Isso preocupa, segundo Mansueto, porque, dado que a carga tributária é muito elevada, o ajuste tem que vir dos cortes de despesas. A tarefa se torna mais difícil porque 92% do Orçamento é obrigatório. Segundo ele, é um Orçamento quase todo carimbado que não permite ajuste fiscal muito rápido. Nos Estados Unidos, por exemplo, de acordo com o secretário, despesas com pessoal, por exemplo, não entram nas despesas obrigatórias.

Sem reforma boa para próximos 5 anos, não haverá ajuste fiscal, diz Mansueto

08/02/2019 – Fonte: Tribuna PR (publicado em 07-02-2019)

Um dos grandes problemas do Brasil hoje é a Previdência, que deveria ser algo positivo, disse o secretário do Tesouro Nacional, Mansueto Almeida, durante evento da Amcham em São Paulo.

O mundo todo, de acordo com ele, tem previdência, um fundo para quando as pessoas ficarem velhas. “Então, previdência é algo positivo, mas não na forma que funciona no Brasil. Aqui é um sistema que não se sustenta e acaba levando a um grande problema na provisão de outros serviços públicos que são essenciais para a população”, criticou o secretário.

O Brasil, de acordo com ele, é um país novo, mas que daqui a 20, 30 anos será um país radicalmente diferente. "O que o Brasil vai envelhecer daqui 20, 30 anos é um processo que levou mais de um século para ocorrer na França. A má notícia é que o Brasil gasta hoje com Previdência em torno de 14% do PIB, um pouco mais que o Japão que é o maior país do mundo em termos de idosos. E daqui a 40 anos estaremos igual é o Japão hoje", alertou Mansueto.

De acordo com Mansueto, se não for feita uma reforma boa para os próximos cinco anos, não haverá ajuste fiscal. Os programas de transferência de renda no Brasil hoje respondem por 90% de todos os gastos públicos. "90% do que o governo arrecada é mandado de volta e a Previdência é a principal. Vou deixar muito claro que se não for feita uma reforma da Previdência boa que traga uma economia expressiva nos próximos cinco ou dez anos não haverá mais ajuste fiscal", disse.

A boa notícia, de acordo com o secretário é que toda a sociedade agora parece entender a necessidade de se reformar a Previdência. O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ) e o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), segundo Mansueto já se manifestaram a favor da reforma. Até os governadores, de acordo com o secretário, tem pedido para que seus Estados sejam incluídos na reforma da Previdência.

"Os governadores estão pedindo para entrar no ajuste fiscal, na reforma da Previdência, o que é muito positivo. Os governadores hoje são aliados do governo federal", afirmou. Mansueto diz saber que a reforma da Previdência sozinha não será suficiente para resolver todos os problemas econômicos do Brasil e que depois dela outras reformas terão que ser feitas, como a tributária, por exemplo.

Ele disse estar muito confiante de que agora, com o apoio da sociedade, as reformas serão aprovadas. Disse também que, ao contrário do que leu nos jornais, o governo tem sim um projeto de reforma da Previdência. "Qual será a reforma é um debate político, mas todos sabem que é preciso reformar a Previdência", comentou.

Apreensão dos mercados

O secretário do Tesouro Nacional disse que o importante é aprovar a reforma da Previdência neste ano, até dia 31 de dezembro.

Ele disse que notou certa frustração no mercado, que queria a aprovação em maio ou junho. Mas, de acordo com ele, ainda que a reforma fosse aprovada "amanhã", do ponto de vista fiscal o impacto só seria visto a partir do ano seguinte. "Notei os mercados apreensivos porque queriam a reforma aprovada em maio ou junho. Mas o importante é que ela seja aprovada neste ano. Para o mercado seria bom que fosse aprovada o mais rápido possível para ele tomar decisões de investimento, mas Previdência é um tema muito sensível."